

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 4<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Difesa)

VENERDÌ 27 GENNAIO 1956

(51<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CERICA

### I N D I C E

#### Disegno di legge:

« Costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile » (1163) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . .	Pag. 897, 901, 903, 905, 906, 907
BERTINELLI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i> . . . . .	899, 904, 905, 906, 907
CORNAGGIA MEDICI, <i>relatore</i> . . . . .	901, 902, 905, 907
DE LUCA . . . . .	905, 906
PALERMO . . . . .	899, 902, 904, 905, 906

*La seduta è aperta alle ore 10,20.*

*Sono presenti i senatori: Cadorna, Caldera, Cerica, Cornaggia Medici, De Bacci, De Luca, Angelo, Farina, Imperiale, Marchini Camia, Messe, Palermo, Rizzatti, Smith e Taddei.*

*Intervengono i Sottosegretari di Stato per la difesa Bertinelli e Bovetti.*

CORNAGGIA MEDICI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile » (1163).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e Palermo ed esecuzione di opere straordinarie agli aeroporti già aperti al traffico aereo civile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il parere della 5<sup>a</sup> Commissione, finanze e tesoro, che si riferisce al testo governativo del disegno di legge, è il seguente: « La Commissione finanze e tesoro, premesso che l'articolo 5 del disegno di legge dispone che alla copertura dell'onere annuo di 1 miliardo sarà provveduto, nello esercizio finanziario 1955-56, con le maggiori entrate derivanti dalla legge concernente i diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, osserva che detta legge non è ancora in vigore, in quanto il relativo disegno, approvato da codesta Commissione permanente, deve essere ora discusso dalla Camera dei deputati. Pertanto appare indispensabile che si attenda l'approvazione da parte della Camera del disegno di legge relativo agli aeroporti e venga poi modificato il citato articolo 5 del disegno di legge n. 1163, sostituendo le parole: « esercizio finanziario 1955-56 » con le altre: « esercizio finanziario 1956-57 », onde dar tempo alla legge sui diritti per l'uso degli aeroporti di cominciare a dare i suoi frutti.

« Circa l'esattezza della previsione di 1 miliardo annuo di maggiori entrate per i diritti d'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile,

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

sulla quale è fondata la citata disposizione sulla copertura finanziaria, questa Commissione non ha elementi per poterla controllare, ma ritiene che, in base alla esperienza che si è fatta in tale campo, possa essere considerata favorevolmente.

« La Commissione, infine, ritiene, per quanto concerne le espropriazioni (articolo 4), che sarebbe stato più conveniente, nel quadro dell'economia generale dei lavori, adottare il più rapido procedimento di cui all'articolo 8 della legge così detta « di Napoli » (9 aprile 1953, n. 297), cui sempre si ricorse in occasione della costruzione degli aeroporti di fortuna e degli altri aeroporti.

« Con queste riserve, la Commissione ritiene che il disegno di legge potrà aver corso, ma soltanto dopo che la copertura ne sarà assicurata con l'approvazione da parte della Camera del citato disegno di legge sui diritti di uso degli aeroporti ».

Successivamente sono stati presentati dal nostro relatore alcuni emendamenti, suggeriti dal senatore Caron. Nell'articolo 3, lasciando invariata la dizione del terzo comma, si propone questa nuova formulazione in sostituzione dei primi due commi: « La costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Venezia possono essere affidati in concessione al Consorzio per lo sviluppo delle comunicazioni aeree delle Venezie, costituito per atti notaio Luigi Candiani in data 19 maggio 1950, repertorio n. 36499 con sede in Venezia.

« Parimenti la costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Palermo possono essere affidati in concessione al Consorzio autonomo per l'aeroporto civile di Palermo, costituito con atto rogito dal notaio Cesare Di Giovanni di Palermo in data 14 novembre 1953, n. 1399 di repertorio.

« Ad entrambi i Consorzi è riconosciuta la personalità giuridica di diritto pubblico con la presente legge ed i relativi statuti saranno approvati con decreto del Ministro della Difesa.

« Il concorso statale e la durata della concessione non potranno superare il 50 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile. La durata della concessione non può oltrepassare gli anni 30 dalla apertura dell'aeroporto al traffico aereo ».

All'articolo 4 si propone di aggiungere, all'inizio, questo comma: « Le opere per la costruzione degli aeroporti civili di Venezia e di Palermo sono dichiarate opere di pubblica utilità ».

All'articolo 5, dopo il testo governativo si propone il seguente comma aggiuntivo: « Alla copertura del fabbisogno di spesa per la costruzione degli aeroporti di Venezia e di Palermo saranno inoltre destinati i contributi degli enti locali, nella misura da stabilirsi con la convenzione di cui all'articolo 3, nonchè il gettito di apposito tributo che le Camere di commercio, industria e agricoltura di Venezia e Palermo saranno autorizzate con la presente legge a percepire per la durata di trenta anni, a partire dall'esercizio 1956, con le stesse modalità di riscossione della sovrimposta camerale, a carico dei contribuenti camerali nella misura dello 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria B e di quella di categoria C, proveniente da attività industriali e commerciali ».

E' stato inoltre proposto un articolo 6-bis così formulato: « Tutte le convenzioni e gli atti economici necessari o connessi con la costruzione, manutenzione ed esercizio dell'aeroporto sono esenti da qualsiasi tributo ed 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 nonchè 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 nonchè quelli necessari per le relative accettazioni; i contratti di appalto per la costruzione e manutenzione dell'aeroporto nonchè 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 ».

Come i colleghi possono constatare questi emendamenti sconvolgono in pieno il testo primitivo ed entrano in tali argomenti che presuppongono, qualora la nostra Commissione ritenesse di dover approvare queste modifiche, un preventivo esame da parte delle altre Commissioni competenti. Quindi, prima di passare all'esame particolareggiato degli articoli, dovremmo interpellare non soltanto la Commissione finanze e tesoro per le nuove basi su cui sarebbe impostato il disegno di legge, ma anche le Commissioni dell'interno e dell'industria e commercio per sentire il loro parere su questo nuovo profilo del disegno di legge.

PALERMO. Credo che non sia opportuno iniziare la discussione generale perchè noi ci troviamo ora di fronte ad un nuovo disegno di legge molto diverso dal primitivo disegno di legge governativo. Gli emendamenti suggeriti dal senatore Caron costituiscono, in realtà, un nuovo testo. Penso dunque che i Ministeri competenti debbano mettersi d'accordo, perchè se iniziassimo la discussione generale senza sapere l'opinione del Ministero della difesa e degli altri Ministeri interessati, io credo che perderemmo del tempo inutilmente.

Per quanto riguarda l'articolo 4, concordo perfettamente con l'impostazione data dalla Commissione finanze e tesoro, vale a dire che sia applicata la legge per Napoli per quel che si riferisce agli espropriati al fine di evitare che si facciano delle speculazioni. Indubbiamente, dato che è preventivata la costruzione di questi due aeroporti, il prezzo dei terreni ove dovranno sorgere è aumentato, ed è necessario evitare che per tali opere si arricchiscano poche persone. È opportuno che la legge che è stata sempre applicata a Napoli quando si è trattato di opere pubbliche, sia applicata anche in questo caso.

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Gli emendamenti proposti a questo disegni di legge contengono, in linea generale, 4 punti. Primo, l'ipotesi che la costruzione e la manutenzione di questi due aeroporti di Venezia e di Palermo sia affidata a quei certi consorzi di Venezia e di Palermo. Secondo, il riconoscimento della personalità giuridica di diritto pubblico ai detti consorzi. Terzo, la conces-

sione della facoltà alle Camere di commercio di queste due grandi città di applicare una speciale sovrainposta camerale su tutti gli affari ed i negozi comunque connessi all'attività delle due Camere di commercio. Quarto, la concessione di una larga serie di esenzioni di carattere fiscale riguardanti i contratti, gli appalti, ecc. in violazione o in eccezione alle norme comuni di carattere fiscale.

Ora questi concetti e questi emendamenti non sorgono inaspettatamente, ma idealmente si richiamano alla legge 16 aprile 1954 n. 156, con la quale venne affidata al Consorzio autonomo del porto di Genova la costruzione, la gestione e la manutenzione dello aeroporto di Genova. Pertanto, in linea di principio, il Ministero della difesa, per quello che è di sua competenza, non sarebbe alieno dal prospettarsi l'ipotesi di aderire senz'altro a questi emendamenti; tuttavia, in linea di fatto, ritiene che essi non possano essere accolti, quanto meno allo stato degli atti (e indipendentemente da alcune rettifiche di dizione che sarebbero in ogni caso opportune) per il motivo che la situazione di fatto del Consorzio autonomo per il porto di Genova è diversa da quella dei due nuovi Consorzi riguardanti gli aeroporti di Venezia e di Palermo. Il Consorzio autonomo del porto di Genova esisteva fin dal 1903. Di esso facevano parte lo Stato, il Comune, la Provincia, la Camera di commercio e parecchi altri enti, ciascuno dei quali aveva già avuto le autorizzazioni e le facoltizzazioni di tutti gli organi amministrativi, che regolano la vita di quegli enti. Invece i Consorzi di Venezia e di Palermo, dei quali fanno parte — per quanto risulta a noi da notizie non precise — il Comune, la Provincia, la Regione e la Camera di commercio, non si sa se abbiano avuto, relativamente a ciascuno di questi enti componenti, le necessarie autorizzazioni e facoltizzazioni. Non solo, ma il disegno di legge relativo all'aeroporto di Genova, che comprendeva, è vero, la facoltà alla Camera di commercio di Genova di disporre una sovrainposta camerale speciale e la concessione di determinate esenzioni fiscali, è arrivato all'esame dei due rami del Parlamento previo concerto con i Ministeri della industria e commercio, delle finanze e del tesoro, cosicchè si aveva già l'autorizzazione da parte degli organi competenti anche per queste

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

statuizioni speciali riguardanti la sovrainposta camerale e le esenzioni fiscali. Per il presente disegno di legge, invece, abbiamo sì il concerto dei Ministeri del bilancio, delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici, ma sul testo governativo e non sul nuovo testo costituito da questi emendamenti. Di guisa che, in ogni caso, se dovessimo entrare a discutere degli emendamenti, dovremmo prima sapere quello che ne pensano il Ministero dell'industria relativamente all'imposta camerale e il Ministero delle finanze relativamente a quelle larghe esenzioni di carattere fiscale.

Ora, ammesso anche che siano opportune queste statuizioni, conviene, al fine dell'acceleramento della discussione del disegno di legge, al fine di avere la possibilità di dare l'avvio all'immediata costruzione dei due aeroporti, provocare questi pareri, questi consensi, oppure possiamo procedere sul testo governativo? Io ritengo che si possa procedere sul testo governativo, il quale dice al primo comma dell'articolo 3: « La costruzione ed eventualmente l'esercizio dei due aeroporti di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione ad un ente pubblico », cioè noi avevamo già previsto l'ipotesi di far ricorso all'istituto della concessione ad un ente pubblico, il quale se vi sarà, sarà probabilmente, quasi con certezza, il consorzio X, Y o Z di Venezia ed il Consorzio X, Y o Z di Palermo, ma potrebbe anche non essere quello. Ad ogni modo, prima di stabilire che la costruzione e la manutenzione verrà affidata a quel Consorzio di Venezia e a quel Consorzio di Palermo, è assolutamente necessario che i due Consorzi inizino delle trattative e raggiungano una intesa anche e soprattutto di carattere finanziario col Ministero della difesa. Occorre che i due Consorzi abbiano perfezionato la loro costituzione, ottenendo tutti i necessari consensi. Vi faccio in termini pratici questa ipotesi: ammettiamo che il Consorzio, ad esempio, di Palermo deliberi di concorrere per 2 miliardi. Come può tirar fuori il Consorzio di Palermo i due miliardi di suo concorso per la costruzione? Attraverso il concorso di X centinaia di milioni da parte della Regione, di X decine di milioni da parte del Comune, di X decine di milioni da parte della Camera di commercio; ma bisogna che prima gli organi costitutivi direttivi ed esecutivi della Regione, del Comune e della Camera di commer-

cio abbiano preso una delibera *ad hoc* e che questa delibera sia stata approvata dalle autorità tutorie. Ad esempio, se il concorso del Comune di Palermo è di 50 milioni da versarsi al Consorzio di Palermo che dovrà poi raccogliere gli altri milioni per formare i due miliardi di suo concorso necessari per la costruzione dell'aeroporto, la delibera del Comune di Palermo deve essere approvata dall'autorità tutoria; e si potrà concludere l'accordo con il Consorzio di Palermo soltanto quando i vari enti costituenti il Consorzio stesso abbiano preso le rispettive delibere e queste delibere siano state approvate dai rispettivi organi di controllo e di revisione di carattere amministrativo.

D'altra parte, negli emendamenti si accenna a degli statuti dei Consorzi di Palermo e di Venezia che noi non conosciamo. Infatti, nel testo emendato dell'articolo 3, ad un certo punto si dice: « Ad entrambi i Consorzi è riconosciuta la personalità giuridica di diritto pubblico con la presente legge ed i relativi statuti saranno approvati con decreto del Ministro della difesa ». Anzitutto dal punto di vista della tecnica legislativa non so se sia assolutamente ortodosso che in una legge la quale regola la costruzione di un aeroporto si insinui la norma « è riconosciuta la personalità giuridica ad un determinato ente ». Evidentemente questo riconoscimento deve essere possibilmente preventivo, o quanto meno collaterale, ma dato con un'altra legge che non può essere una legge di iniziativa del Ministero della difesa perchè questo Ministero si occuperà dei carri armati, degli aeroporti, degli aerei, ma non può riconoscere a sè stesso la competenza di deliberare in sede amministrativa per il riconoscimento della qualifica di ente di diritto pubblico ad un ente amministrativo.

Che cosa vuol dire inoltre « i relativi statuti saranno approvati con decreto del Ministro della difesa? » Vuol dire che noi siamo impegnati ed esaminare prima separatamente i due statuti noi crederemo di approvarli? Evidentemente è meglio non porre una norma di questo genere ed esaminare prima separatamente i due statuti e vedere se siamo in grado, se abbiamo la possibilità, la capacità e la volontà di approvarli.

Si dice anche che « la costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Venezia possono essere affidati in concessione al Consorzio... »; « parimenti la costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Palermo possono essere affidati in concessione al Consorzio, ecc. ». Mi pare che da un punto di vista di tecnica legislativa la dizione sia assolutamente impropria, perchè o usiamo le espressioni usate dal testo governativo che dice: « la costruzione ed eventualmente l'esercizio dei due aeroporti di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione ad un ente pubblico », senza stabilire quale sia l'ente, o invece se l'abbiamo già stabilito, dobbiamo dire che la costruzione e l'esercizio *saranno affidati* al tale ente, al tale consorzio.

Per queste ragioni, se, come spero, gli onorevoli senatori riterranno che sia urgente arrivare alla emanazione del provvedimento legislativo per poter dare inizio ai lavori che pensiamo, in sede tecnica, potranno essere senz'altro iniziati nella tarda primavera o nell'estate di quest'anno, penso che si debba procedere nella discussione sul testo governativo; il quale in definitiva non pregiudica le opportunità e le previsioni che sono nello spirito degli emendamenti consigliati dal senatore Caron, perchè nel frattempo i due consorzi perfezioneranno la loro volontà in ordine alla costruzione di questi due aeroporti e gli enti costituenti i due consorzi prenderanno le loro delibere per stabilire in concreto i loro versamenti specifici relativamente al loro concorso ed otterranno ciascuno l'approvazione di queste delibere da parte dei propri organi tutori. In tal modo questi due Consorzi, d'intesa col Ministero, potranno realizzare l'ipotesi da noi prevista quando all'articolo 3 diciamo che « la costruzione ed eventualmente l'esercizio dei due aeroporti di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione ad un ente pubblico ».

Chiedo quindi, salvo il sovrano potere della Commissione, che si proceda alla discussione del disegno di legge sul testo governativo, lasciando impregiudicati gli accordi collaterali a cui potranno giungere i Consorzi. Mi riservo di dare una spiegazione relativamente agli articoli 4 e 5.

**PRESIDENTE.** Chiedo al relatore se insiste sugli emendamenti.

**CORNAGGIA MEDICI, relatore.** Insisto.

**PALERMO.** Ma gli emendamenti non sono stati consigliati dal senatore Caron nella sua qualità di Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici?

**BERTINELLI, Sottosegretario di Stato per la difesa.** Il senatore Caron come membro del Governo non può presentare emendamenti ad un testo presentato dal Governo. Tuttavia, come loro sanno, il senatore Caron è un appassionato dei problemi concernenti l'aviazione; prima di essere nominato Sottosegretario si era occupato di questo disegno di legge ed ha ora suggerito degli emendamenti, che il relatore ha presentato alla Commissione.

**CORNAGGIA MEDICI, relatore.** Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la problematica che ci è presentata riguarda evidentemente degli argomenti di ordine sostanziale e di ordine procedurale. Inizio a parlare degli argomenti di ordine sostanziale.

A chi dia una occhiata dall'alto a quella che è la situazione aeroportuale della penisola appare chiaro che verso la parte orientale della Valle Padana vi è una zona per così dire scoperta. L'aeroporto civile di S. Nicolò del Lido di Venezia è un aeroporto oggi inatterrabile da parte di aerei di media e di grande portata. D'altra parte, è proprio di ieri l'episodio che degli aerei nel cielo di Venezia hanno superato la velocità del suono creando in quella artistica città lagunare gravissime preoccupazioni. L'aeroporto di S. Nicolò del Lido di Venezia (ricordo così un discorso alla Camera dell'onorevole Sottosegretario Bertinelli) è un aeroporto che dovrà quanto prima essere chiuso ad ogni traffico, o quanto meno dovrà essere riservato al piccolo traffico e a quello degli alianti. E' quindi per noi necessario coprire per così dire la fascia aeroportuale ad oriente della Valle Padana. Ricordo per la parte occidentale l'aeroporto di Caselle Torinese e per la parte nord-ovest della Valle Padana l'aeroporto della Malpensa; ma manca totalmente, ripeto, un aeroporto idoneo agli effetti turistici nella zona delle Venezia. Quando pensiamo all'avvenimento sportivo di risonanza mondiale che è in atto a Cortina quali i giochi olimpici invernali, quando si pensi all'affluenza dei turisti da ogni parte

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

del mondo in quelle regioni, sia d'inverno, per gli *sports* della neve, che d'estate, alle varie zone balneari di Venezia, di Iesolo ecc. si vedrà come sia necessario costruire questo aeroporto per assicurare l'afflusso turistico e per consentire il trasporto di merci e di persone per ragioni di lavoro, in quella che è stata sempre nei secoli una zona di immensa importanza per la partenza di navi verso ogni parte del mondo e per l'arrivo di merci da ogni dove. E' chiaro quindi che noi con la maggiore celerità (e in ciò sono d'accordo perfettamente con il Sottosegretario Bertinelli) dobbiamo provvedere a completare quella che io chiamerei la cintura aeroportuale.

Il luogo più indicato non può che essere nella provincia di Treviso, essendo il retroterra di Venezia un retroterra quanto mai ristretto ed anche un retroterra che ha condizioni di solidità minori di quello che può presentare la zona della marca trevigiana.

Di modo che, partendo dal nord e procedendo verso il centro d'Italia, partiremo dai tre aeroporti padani, ci affacceremo al grande aeroporto di San Giusto di Pisa e arriveremo a Roma. Questo scendendo per il Tirreno. Scendendo invece attraverso l'Adriatico, per ora non abbiamo delle grandi basi. Può darsi che, in un avvenire remoto, realizzata Ravenna, possiamo fare qualche cosa per il centro, per Firenze, le cui condizioni orografiche rendono un po' difficili gli involi o gli atterraggi.

Ed arriviamo così a Roma, che ha Ciampino efficiente, ma con una sola pista. Vi è però in realizzazione prossima il grande aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

Al Sud abbiamo Capodichino che si sta allargando...

**PALERMO.** Ma Capodichino lo stiamo eliminando! Ci sono state molte promesse in proposito, ma di morti ce ne sono ancora tanti, in seguito ad incidenti! Dico questo perchè lei parla di Capodichino con grande entusiasmo.

**CORNAGGIA MEDICI, relatore.** Ma come aeroporto civile Capodichino resta!

Andando più in giù, dicevo, abbiamo totalmente scoperta l'isola di Sicilia il cui valore turistico è grande! L'aeroporto di Boccadifalco è insufficiente e lo stesso dicasi per l'aeroporto

della piana di Catania, che non è ancora efficiente.

Tra Catania e Palermo è necessario un nuovo aeroporto che potrebbe essere sistemato nella zona del vecchio aeroporto di guerra non molto lontano da Palermo.

Di modo che con il compimento di questi aeroporti noi avremo veramente punteggiato il Paese di notevoli aeroporti intercontinentali. Naturalmente poi bisognerà provvedere, me lo ricorda il senatore Angelo De Luca, anche alla sua Chieti e alla zona circostante. A tal proposito però voglio ricordare che fortunatamente a Foggia c'è un magnifico aeroporto: vedremo quando sarà possibile aprire anche quello al traffico civile.

Gli onorevoli colleghi vedono come sia urgente realizzare questi aeroporti. Abbiamo avuto occasione di constatare che il traffico aereo aumenta in maniera impressionante e non ho che da ricordare le previsioni per il turismo in Italia nel 1960, quando ci saranno le Olimpiadi, per dire quale potrà essere il volume di questo traffico.

Ogni giorno di ritardo credo che sia da parte nostra una colpa verso l'espansione economica del Paese.

Per questo ritengo che gli onorevoli senatori, per motivi anche di carattere geografico, saranno d'accordo nel provvedere con la massima urgenza al varo del presente provvedimento.

Quindi le ragioni sostanziali ci uniscono tutti, in questa Commissione.

C'è invece qualche cosa da dire sugli elementi formali. Vi è un testo governativo che è noto ai commissari, ed io ritengo di non doverlo neppure commentare, sia perchè è da molto tempo ormai alla attenzione dei colleghi, sia perchè sono pochi articoli che chiaramente denotano la finalità della legge.

Vi era una riserva, riguardante il finanziamento, della Commissione finanze e tesoro. Ricordo che noi abbiamo approvato l'aumento delle tariffe aeroportuali; oggi posso assicurare gli onorevoli colleghi che, avendo la Camera dei deputati approvate queste disposizioni di legge, il finanziamento è stabilito e la riserva della Commissione finanze e tesoro non ha ragione d'essere.

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

E veniamo agli emendamenti che io ho avuto l'onore di presentare, anche per suggerimento di enti che potevano avere il diritto e il dovere di intervenire nella faccenda per facilitare la realizzazione di queste imprese.

Questi emendamenti innanzi tutto pongono, per così dire, una predestinazione dell'ente concessionario; non è una predestinazione tassativa, ma, evidentemente, facoltativa.

Un vecchio senatore, mio maestro di diritto, direbbe che si tratta di una di quelle norme poco estetiche perchè quando si dice: « potrà essere affidato » dal punto di vista legislativo non si dice niente perchè si esprime un voto, una speranza, ma non si determina obbligatoriamente la via da seguire.

Poi c'è la seconda questione, che vorrei dire un po' di diritto generale, quella cioè se noi abbiamo la facoltà, anche allo stato attuale della procedura e della vita chiamiamola così giuridica dei due consorzi di Venezia e di Palermo, di attribuire loro la caratteristica di enti di diritto pubblico. E' una questione che lascio al senso giuridico dei singoli commissari.

Vi è poi una serie di piccole facoltà di carattere tributario. Vi è la competenza del Ministero dell'industria e del commercio e vi è anche una serie di norme riguardanti gli atti necessari per la realizzazione dell'aeroporto.

Io ritengo che questi consorzi avranno la possibilità di cooperare efficacemente con lo Stato per la realizzazione degli aeroporti che reputo quanto mai urgenti; mantengo pertanto i miei emendamenti, lasciando alla Commissione di votare con quella libertà che ritiene opportuna.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

E' autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti civili di Venezia e Palermo e per l'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti già aperti al traffico aereo civile.

I progetti dei due nuovi aeroporti sono sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

*(E' approvato).*

#### Art. 2.

La somma prevista dall'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero della difesa in ragione di 1 miliardo per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1964-65.

E' necessario spostare la data degli esercizi finanziari di un anno, vale a dire che in luogo delle date « 1955-56 » e « 1964-65 » occorre mettere le date « 1956-57 » e « 1965-66 ».

Metto a voti questo emendamento.

*(E' approvato).*

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

*(E' approvato).*

#### Art. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio dei due aeroporti di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione ad un ente pubblico.

Il concorso statale non può superare il 50 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile. La durata della concessione non può oltrepassare gli anni trenta dall'apertura dell'aeroporto al traffico aereo.

La concessione è accordata con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed è disciplinata, anche per quanto riguarda i rapporti tecnici e finanziari, da apposita convenzione da approvarsi con il decreto di concessione o con successivo decreto emanato con la stessa procedura.

A questo articolo il relatore, lasciando integro l'ultimo comma dell'articolo, ha presentato per gli altri commi il seguente emendamento sostitutivo:

La costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Venezia possono essere affidati

1<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

in concessione al Consorzio per lo sviluppo delle comunicazioni aeree delle Venezie costituito per atti notaio Luigi Candiani in data 19 maggio 1950, repertorio n. 36499 con sede in Venezia.

Parimenti la costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto di Palermo possono essere affidati in concessione al Consorzio autonomo per l'aeroporto civile di Palermo, costituito con atto rogito dal notaio Cesare Di Giovanni in data 14 novembre 1953, n. 1399 di repertorio.

Ad entrambi i Consorzi è riconosciuta la personalità giuridica di diritto pubblico con la presente legge ed i relativi statuti saranno approvati con decreto del Ministro della difesa.

Il concorso statale e la durata della concessione non potranno superare il 50 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile. La durata della concessione non può oltrepassare gli anni trenta dall'apertura dell'aeroporto al traffico aereo.

BERTINELLI. *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Se mi permette, signor Presidente, impregiudicati gli emendamenti presentati, vorrei fare un rilievo sulla impostazione dell'articolo 3.

Questo articolo prevede l'ipotesi che i due aeroporti siano costruiti e amministrati anziché esclusivamente, direttamente dallo Stato, anche da un determinato consorzio; cioè si fa ricorso all'istituto della concessione. Questa ipotesi si ispira a due motivi: prima di tutto al motivo di diminuire la spesa dello Stato, perchè lo Stato in questo caso concorre con metà spesa e non interamente. Si prevede infatti, una spesa di circa 8 miliardi per ciascuno dei due aeroporti e per le altre opere aeroportuali. Sarebbero circa 16 miliardi a carico dello Stato; poi vi sono per gli altri aeroporti altri 4 miliardi di spesa, dei quali lo Stato si assumerebbe solo la metà.

In secondo luogo, è evidente che quegli enti di diritto pubblico che concorreranno per l'altra metà vogliono avere legittimamente una contropartita. Quale è questa contropartita? È la concessione in esclusiva dell'esercizio, il che consentirebbe o consentirà a questi due Enti non solo il recupero, quanto meno parziale, della somma sborsata, ma consentirebbe

anche quella diretta interferenza nel sistema di amministrare e di disporre i servizi di cui gli enti locali sono sempre tanto gelosi. Ecco la contropartita: però questa contropartita non deve essere illimitata nel tempo. Noi abbiamo stabilito il termine di 30 anni; cioè diciamo a quel determinato ente, che probabilmente sarà il consorzio, ma che potrebbe anche non esserlo: tu concorri con la metà della spesa ed in cambio ti diamo per 30 anni la gestione.

Questo è il principio che ha ispirato l'ipotesi dell'articolo 3.

PALERMO. Vorrei una spiegazione dalla cortesia dell'onorevole Sottosegretario, a prescindere dagli emendamenti presentati dal collega Cornaggia Medici. A che punto è questa convenzione per la concessione a questi Enti?

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* In linea di fatto, ci sono delle trattative ancora in altissimo mare perchè i Consorzi, tanto quello di Venezia quanto quello di Palermo, hanno avuto, a mio giudizio, questa ingenuità, di costituire cioè i Consorzi e di stabilire uno statuto di regolamento, fissando degli obblighi per gli enti del Consorzio senza prima interpellare i Ministeri competenti.

Ora diciamolo pure: andrà anche tutto bene, ma è evidente che prima di accettare una convenzione noi dobbiamo vedere con chi è stabilita questa convenzione e quali siano le norme che regolano il Consorzio.

PALERMO. È su questo punto che richiamo l'attenzione del Governo, che ci si dia cioè la più ampia garanzia che si tratta di organismi che diano affidamento di solidità e che operino veramente nell'interesse pubblico.

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* La necessità che i Consorzi dimostrino preventivamente di essersi assicurati i mezzi per finanziare l'opera è fuori discussione.

Nel caso di Genova, ad esempio, il provvedimento di legge ebbe corso solo dopo che si ebbe la dimostrazione di quali erano gli impegni che il Consorzio aveva ottenuto, con le delibere approvate dalle autorità tutorie, nei confronti degli enti partecipanti.



4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)51<sup>a</sup> SEDUTA (27 gennaio 1956)

È presto fatto il dire: il comune di Palermo, la Regione siciliana concorreranno con 200 milioni e la Camera di commercio con quest'altra cifra; ma le delibere le avete? E dopo che avete preso queste delibere e che queste sono state approvate, i soldi, in concreto, li avete? Perché se non ci sono queste premesse e queste garanzie noi non facciamo la convenzione con il consorzio di Palermo.

PALERMO. Con questi chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario noi voteremo favorevolmente.

PRESIDENTE. Metto innanzitutto ai voti l'emendamento presentato dal relatore, sostitutivo dei primi due commi dell'articolo 3, del quale ho già dato lettura.

(Non è approvato).

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Un breve chiarimento. L'emendamento votato e respinto dalla Commissione non era certo accettato dal Governo, ma non per ragioni di principio, bensì per ragioni di procedura.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

#### Art. 4.

Le espropriazioni necessarie in dipendenza della costruzione degli aeroporti previsti dal primo comma dell'articolo 1 debbono essere iniziate entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e ultimate entro quattro anni dalla stessa data.

Gli enti concessionari provvedono direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei relativi piani approvati dal Ministero della difesa.

L'indicazione delle indennità di esproprio offerte previste dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli Uffici tecnici erariali. Tali stime sostituiscono, per tutti gli effetti dell'articolo 48 della legge citata, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

PALERMO. Non si poteva far ricorso, in proposito, alla legge di Napoli?

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Al riguardo noi diciamo questo: è esatto che l'articolo 8 della così detta legge di Napoli specifica un determinato procedimento di espropriazione, però nel disegno di legge per questi aeroporti noi non abbiamo fatto richiamo alla legge di Napoli perchè il Codice della navigazione consente rapide procedure da parte del Ministero della difesa per opere di pubblica utilità.

Potrebbe sorgere il dubbio che non vi sia qui espressamente la formale dichiarazione di pubblica utilità. Penserei che questo dubbio possa essere eliminato antepoendo al testo dell'articolo 4 un comma così redatto: « Tutte le opere per la costruzione di aeroporti civili previste dal primo comma dell'articolo 1, da eseguire in conformità dei relativi progetti approvati con prescritta istruttoria, sono dichiarati di pubblica utilità urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge ».

Il che è la riproduzione giuridica e formale di quanto dispone la legge di Napoli. Quindi applichiamo la più sbrigativa procedura del Ministero della difesa.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole relatore ha presentato un emendamento aggiuntivo all'articolo 4, quale primo comma dell'articolo stesso. Esso è del seguente tenore:

« Le opere per la costruzione degli aeroporti civili di Venezia e di Palermo sono dichiarati opere di pubblica utilità ».

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Dichiaro di ritirare il mio emendamento e di accettare quello proposto dal Governo.

DE LUCA. Quando è che si consegue questa dichiarazione di pubblica utilità?

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. È sufficiente l'approvazione dell'articolo in discussione con questa premessa. Se noi infatti approviamo una legge in cui si dica: tutte le opere per la costruzione di aeroporti sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge, abbiamo la dichiarazione di pubblica utilità.

4ª COMMISSIONE (Difesa)

51ª SEDUTA (27 gennaio 1956)

DE LUCA. Ci dovrebbe essere qualche atto che elenchi le opere!

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. È previsto!

Si tratta del progetto approvato. Mi pare quindi che la questione giuridica possa considerarsi risolta.

PRESIDENTE. Metto pertanto ai voti innanzi tutto l'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Sottosegretario.

(È approvato).

PALERMO. Quanto al resto dell'articolo 4 sono preoccupato. Ho paura che con questo articolo non risolviamo il problema, perchè la legge di Napoli stabilisce... (*Interruzione del senatore De Luca*). ...una media tra valore venale del terreno da espropriare e valore imponibile. Insomma, in altri termini, non vorrei che ci fosse una differenza tra Nord e Sud in materia di espropri, cioè non vorrei che quelli del Sud debbano avere un prezzo inferiore a quelli del Nord. Che cosa dice in proposito la Commissione finanze e tesoro?

PRESIDENTE. Il parere trasmessoci dalla Commissione finanze e tesoro è, per quanto riguarda questo problema, del seguente tenore: « La Commissione, infine, ritiene, per quanto concerne le espropriazioni (articolo 4), che sarebbe stato più conveniente, nel quadro dell'economia generale dei lavori, adottare il più rapido procedimento di cui all'articolo 8 della legge così detta di Napoli (9 aprile 1953, n. 297), cui sempre si ricorse in occasione della costruzione degli aeroporti ».

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La Commissione finanze e tesoro non ha affrontato la questione del *quantum*! Insomma, senatore Palermo, lei mi dice: avete fatto questa particolare eccezione per Napoli, perchè non volete farla per Venezia e per Palermo?

Posso convenire su questo da un punto di vista astratto, ma allora aboliamo gli Uffici tecnici erariali!

Insisto pertanto sul testo governativo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 4 nel testo di cui ho dato lettura con l'emendamento aggiuntivo, proposto dal Sottosegretario di Stato, già approvato dalla Commissione.

(È approvato).

#### Art. 5.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge sarà provveduto, nell'esercizio finanziario 1955-56, con le maggiori entrate derivanti dalla legge concernente i diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile.

Si intende che in questo articolo, in armonia con l'emendamento già approvato all'articolo 2, le cifre « 1955-56 » debbono essere sostituite con le altre « 1956-57 ».

Il relatore poi propone un comma aggiuntivo del seguente tenore: « Alla copertura del fabbisogno di spesa per la costruzione degli aeroporti di Venezia e di Palermo saranno inoltre destinati i contributi degli enti locali, nella misura da stabilirsi con la convenzione di cui all'articolo 3, nonchè il gettito di apposito tributo che le Camere di commercio, industria e agricoltura di Venezia e Palermo saranno autorizzate con la presente legge a percepire per la durata di 30 anni, a partire dall'esercizio 1956, con le stesse modalità di riscossione della sovrainposta camerale, a carico dei contribuenti camerale nella misura dello 0,50 per cento dell'imponibile della imposta di ricchezza mobile di categoria B e di quella di categoria C, proveniente da attività industriali e commerciali ».

Metto ai voti l'articolo 5, con la modifica da me proposta relativamente allo spostamento dell'esercizio finanziario.

(È approvato).

Metto ai voti il comma aggiuntivo proposto dall'onorevole relatore.

(Non è approvato).

#### Art. 6.

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

BERTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Mi viene un dubbio che desidero esprimere alla Commissione. Questo articolo era pienamente legittimo quando si pensava di incidere finanziariamente sul bilancio 1955-1956; ma siccome ora prevediamo di incidere soltanto sul bilancio futuro, non so se tale articolo non divenga superfluo.

PRESIDENTE. Io lo lascerei *ad abundantiam*; se non serve a nulla, cade da sè.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Bisogna tenere conto anche di eventuali ritardi che questo disegno di legge potrà subire nell'esame presso la Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole relatore propone il seguente articolo 6-bis di cui do lettura:

Art. 6-bis.

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

Sono altresì esenti da qualsiasi imposta o tassa le contribuzioni di cui all'articolo 5 nonchè 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 nonchè quelli necessari per le relative accettazioni; i contratti di appalto per la costruzione e manutenzione dell'aeroporto nonchè 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.

Metto ai voti questo articolo aggiuntivo.

(Non è approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 11,30.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.