

(N. 1163)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Difesa**

(TAVIANI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(VANONI)

col **Ministro delle Finanze**

(ANDREOTTI)

col **Ministro del Tesoro**

(GAVA)

e col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(ROMITA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 OTTOBRE 1955

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

ONOREVOLI SENATORI. — L'Italia, per il felice abbinamento della favorevole meteorologia e della posizione geografica (essendo il Paese situato al centro di un emisfero convenzionale in cui si addensa la quasi totalità degli interessi mondiali di maggiore importanza economica), va diventando un centro di incrocio sempre più importante delle maggiori arterie del traffico aereo fra i continenti.

Per adempiere a tale funzione il Paese deve essere, però, dotato di un'attrezzatura aeroportuale che sia in grado di soddisfare

sempre meglio non solo alle esigenze dei propri traffici, ma anche a quelle non meno importanti di un'attività ricettiva che ponga l'utente in condizioni di concedere ogni fiducia alla bontà e perfezione degli impianti, dei servizi e delle prestazioni.

In caso contrario, si verificherebbe un dirottamento delle correnti di traffico già avviate verso l'Italia ad altri scali meglio attrezzati e quindi più idonei a riceverle. Ove si guardi all'organizzazione delle infrastrutture delle aviazioni civili più progredite,

balza infatti subito evidente lo sforzo continuo che i rispettivi Governi compiono per la formazione di una sempre più efficiente rete aeroportuale.

In relazione a ciò, il Governo, conciliandolo con le disponibilità di bilancio, ha da tempo impostato un organico programma di potenziamento della rete aeroportuale, in modo da evitare iniziative isolate, non coordinate, le quali, mentre non risolvono la questione nell'intero suo aspetto, non tengono conto di un sistema di priorità nell'esecuzione delle opere, che è assolutamente necessario seguire in relazione ai dati risultanti dalle statistiche del movimento aereo.

In attuazione di tale programma, dopo i lavori di sistemazione e ampliamento degli aeroporti di Ciampino e Capodichino e dopo gli stanziamenti per la costruzione degli aeroporti di Fiumicino e di Genova, si ravvisa l'urgenza di predisporre provvedimenti per la costruzione di nuovi aeroporti civili a Venezia e Palermo. Con il primo sarà completata la rete di scali (Torino - Malpensa - Venezia) necessaria per assicurare lo svolgimento del traffico lungo l'importante direttrice che corre parallelamente al sistema alpino; con il secondo si provvederà alle esigenze continuamente crescenti del traffico aereo con la Sicilia.

Nello stesso tempo, con le residue disponibilità di fondi, si provvederà all'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti già aperti al traffico aereo civile.

Ai fini suddetti con l'unito disegno di legge viene autorizzata la spesa di lire dieci miliardi (articolo 1).

La somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero della Difesa in ragione di lire un miliardo per ciascun degli esercizi finanziari dal 1955-56 al 1964-65 (articolo 2).

Per la costruzione dei due cennati aeroporti si sta esaminando se possano ricorrere le condizioni perchè sia possibile e conveniente provvedervi col sistema della concessione. E, per l'eventualità che tali studi debbano con-

durre a risultati favorevoli, l'ipotesi viene prevista e disciplinata dall'articolo 3 del disegno di legge. Si stabilisce, all'uopo, che il concorso statale non può superare il 50 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile, che la concessione non può avere durata superiore a trenta anni dalla data di apertura dell'aeroporto al traffico aereo e che ad essa si fa luogo con decreto del Ministro per la difesa, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i lavori pubblici, disciplinandosene gli aspetti, anche per quanto riguarda i rapporti tecnici e finanziari, con apposita convenzione.

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

Per il caso di concessione, in considerazione della natura degli enti ai quali la concessione stessa può esser fatta, l'articolo 4 stabilisce che agli espropri provvedono direttamente gli enti concessionari, sulla base, naturalmente, dei piani approvati dal Ministero della difesa.

Circa la dichiarazione di pubblica utilità, non si è ravvisata la necessità di stabilirla nel disegno di legge in esame, in quanto l'articolo 693 del codice della navigazione stabilisce in materia la semplice procedura del decreto del Ministro per la difesa.

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

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire dieci 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.

Art. 2.

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

Art. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio dei due aeroporti di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione a 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 per la 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.

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 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 dell'articolo 32 della legge medesima.

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.

Art. 6.

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