SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1287)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e « ad interim » della Marina Mercantile

(COLOMBO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PANDOLFI)

col Ministro delle Finanze

(MALFATTI)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(MORLINO)

e col Ministro dei Lavori Pubblici

(STAMMATI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GIUGNO 1978

Norme a favore dell'aeroporto civile di Venezia Marco Polo

ONOREVOLI SENATORI. — Con la legge 5 maggio 1956, n. 524, venne — tra l'altro — stanziata la somma di lire 5 miliardi per la costruzione del nuovo aeroporto civile di Venezia, con iscrizione nel bilancio dello Stato suddivisa nell'arco di tempo intercorrente tra l'esercizio finanziario 1956-1957 e quello 1965-1966. La medesima legge dispose altresì che il predetto stanziamento a carico dell'erario avrebbe rappresentato, al massimo, il 60 per cento del costo dell'opera. Con successivo decreto interministeriale 11 giugno 1957 si provvide ad affidare in concessione la costruzione e l'esercizio del nuovo aeroporto di Venezia al Provveditorato al porto di Venezia, stabilendo altresì che il rimanente 40 per cento del costo dell'opera sarebbe stato a carico dell'ente concessionario.

Lo stanziamento a carico dell'erario venne aumentato con la legge 12 marzo 1968, numero 291, di altri 3.250 milioni di lire (pervenendo così, in totale, a lire 8.250 milioni), ferma rimanendo la sopra indicata ripartizione della percentuale alla copertura della spesa.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

Con l'aumento del contributo statale per il completamento dell'aeroporto civile di Venezia venne contemporaneamente protratto il termine per l'esecuzione delle opere, stabilito entro sei anni dall'entrata in vigore della legge, pubblicata in data 4 aprile 1968.

Tale termine venne successivamente prorogato di due anni con la legge 12 agosto 1974, n. 376, e, da ultimo, con la legge 29 aprile 1976, n. 255, di altri due anni a decorrere dal 19 aprile 1976, e pertanto sino al 18 aprile 1978.

Come si è detto, in totale, la spesa per la costruzione del nuovo aeroporto di Venezia, in base alle ricordate leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1968, avrebbe dovuto gravare a carico dell'erario per lire 8.250 milioni e, correlativamente, per il sopra indicato meccanismo di ripartizione percentuale della spesa, a carico dell'ente concessionario per lire 5.750 milioni.

Alla prima delle due leggi (legge 5 maggio 1956, n. 524) si intese dare attuazione attraverso un'apposita convenzione tra lo Stato e il Provveditorato al porto di Venezia (convenzione n. 105 del 22 ottobre 1957), integrata poi da un atto aggiuntivo (atto aggiuntivo n. 375 del 3 dicembre 1965). La convenzione e l'atto prevedevano, quale spesa a carico dell'erario, rispettivamente lire 3.000 milioni e lire 1.400 milioni (al cui totale di lire 4.400 milioni avrebbe corrisposto, a carico dell'ente, un esborso complessivo di lire 2.933.333.000); poichè, come si è visto, lo stanziamento statale, in base alla legge n. 524 del 1956, era di lire 5.000 milioni, non fu, nè allora nè successivamente, regolato da atti convenzionali l'impiego della residua parte dello stanziamento stesso, ammontante a lire 600 milioni (a cui si sarebbero dovuti aggiungere, a carico dell'ente, altri 400 milioni).

È comunque da rilevare che l'intero importo afferente alla convenzione n. 105 del 1957 è stato impiegato per i lavori e le opere da essa contemplati concernenti la prima sistemazione del costruendo nuovo aeroporto di Venezia (espropri, formazione del rilevato, infrastrutture, strade di accesso, fabbricati e locali provvisori), con l'esborso da parte dello Stato dei previsti 3.000 milioni di lire e, da parte dell'ente, dei corrispondenti 2.000 milioni.

Per quanto riguarda gli interventi indicati nell'atto aggiuntivo n. 375 del 1965, essi concernevano essenzialmente opere complementari di prima priorità, con una spesa, come si è ricordato, che gravava sull'erario per lire 1.400 milioni (e, sull'ente, per lire 933,3 milioni).

Delle opere previste da quest'ultimo atto aggiuntivo, su un importo totale di lire 2.333,3 milioni, sono state realizzate opere per 667,5 milioni di lire (400,5 a carico dello Stato e 267 a carico dell'ente). Avendo lo Stato erogato la parte di sua competenza (lire 400,5 milioni, di cui lire 350 milioni già versati all'ente e lire 50,5 milioni in via di liquidazione), rimangono tuttora non impiegate, a carico dell'erario, lire 999,5 milioni (cui l'ente dovrebbe aggiungere, per sua parte, lire 666,3 milioni).

Può dirsi che, essenzialmente, l'unico intervento non attuato tra quelli previsti dall'atto aggiuntivo è quello relativo alla costruzione dell'aerostazione definitiva (per cui era preventivata una spesa totale di lire 1.450 milioni, ripartita in lire 870 milioni a carico dell'erario e lire 580 milioni a carico dell'ente).

Per concludere l'esame dei residui derivanti dalla legge n. 524 del 1956, occorre porre in rilievo che lo Stato, sui 5.000 milioni di lire posti a suo carico dalla legge, non ha impiegato lire 1.599,5 milioni (come si è visto, lire 999,5 milioni sono attinenti all'atto aggiuntivo n. 375 del 1965 e lire 600 milioni non sono sinora stati oggetto di convenzione tra le parti). A sua volta, sull'importo di lire 3.333,3 milioni che l'ente avrebbe dovuto erogare, la spesa effettivamente sostenuta da quest'ultimo è stata di lire 2.267 milioni, con un residuo a suo carico di lire 1.066,3 milioni.

A tali importi vanno aggiunti quelli derivanti dallo stanziamento di cui alla successiva legge 12 marzo 1968, n. 291, che — come si è detto — prevedeva uno stanziamento a carico dello Stato di lire 3.250 milioni (con correlativo esborso, da parte dell'ente, di lire 2.416,7 milioni). Trattavasi, in totale, di lire 5.666,7 milioni, da impiegarsi in base

ad un apposito atto aggiuntivo (n. 1647 del 30 maggio 1970), che peraltro non indicava esplicitamente le opere da realizzare (opere complementari di prima priorità residue e opere complementari di seconda e terza priorità), ma faceva soltanto riferimento a quanto previsto dal piano regolatore ed ai progetti esecutivi di volta in volta approvati.

È comunque da rilevare che, nell'ambito della legge n. 291 del 1968, lo Stato ha impiegato lire 2.126,2 milioni, tenendo conto sia di quanto è stato già erogato all'ente (lire 1.080 milioni) sia di quanto verrà versato allo stesso non appena verranno rendicontate le opere eseguite o in corso di esecuzione (lire 1.046,2 milioni). A fronte dell'impegno statale per lire 2.126,2 milioni vi è una spesa effettuata dall'ente per lire 1.417,7 milioni.

Relativamente allo stanziamento di quest'ultima legge, risulta pertanto non impiegata la somma di lire 1.123,8 milioni, che avrebbe dovuto far carico sul bilancio statale (e, di converso, l'ente non ha speso la parte di sua spettanza, ammontante a lire 999 milioni).

Traendo le somme di quanto si è via via riportato, risulta che, in totale, per quanto attiene all'utilizzazione degli stanziamenti previsti dalle leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1968, su complessive lire 8.250 milioni, lo Stato ha effettivamente impiegato lire 5.526,7 milioni, residuando pertanto lire 2.723,3 milioni.

Per l'impiego di tale ultimo importo in interventi a favore dell'aeroporto civile di Venezia, occorrerebbe, come per il passato, che l'ente eseguisse le opere, le contabilizzasse ed esibisse la relativa documentazione, comprovante la sua partecipazione del 40 per cento della spesa totale.

Tuttavia, per la grave situazione di bilancio in cui l'ente attualmente si trova, esso non risulta per ora in grado di stanziare ulteriori somme a titolo di partecipazione all'esecuzione delle opere di completamento dell'aeroporto.

A ciò aggiungasi che ormai siamo oltre la ricordata scadenza del 18 aprile 1978, stabilita — come si è detto — dalla legge 29 aprile 1976, n. 255, per l'ultima azione dei lavori.

Se non si pervenisse ad una modifica della normativa ora in vigore, l'importo di lire 2.723.315.021, già stanziato nel bilancio dello Stato, andrebbe in economia, mentre nell'aeroporto civile di Venezia Marco Polo vi è assoluto bisogno di interventi di completamento e di sistemazione dell'impianto.

Con l'unito disegno di legge si intende portare a soluzione tale problema, senza alcun aggravio di spesa da parte dello Stato e senza ulteriori oneri a carico del Provveditorato al porto di Venezia.

Più in particolare, l'unito disegno di legge tiene debito conto del nuovo indirizzo assunto dal legislatore con la legge 22 dicembre 1973, n. 825, attraverso la quale è stato riconosciuto che lo Stato, in presenza della grave situazione gestionale dei vari enti di esercizio aeroportuale, per non compromettere ulteriormente la funzionalità e la sicurezza degli impianti, si assume l'onere di taluni interventi che, per il passato, erano stati posti unicamente a carico dei predetti enti di gestione.

Nel quadro della predetta legge n. 825 del 1973, sentito il CIPE e previa approvazione del programma degli interventi con decreto interministeriale n. 277/15 del 5 giugno 1974, sono state assegnate all'aeroporto di Venezia lire 6.893.500.000 da impegnarsi, a cura del Provveditorato al porto di Venezia (con cui l'amministrazione ha stipulato apposita convenzione n. 3124 del 18 maggio 1976), in varie opere ritenute urgenti ed indispensabili.

Proprio a motivo della mancata realizzazione dell'aerostazione definitiva (di cui agli stanziamenti afferenti alle ricordate leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1968) una congrua parte dello stanziamento di cui alla legge n. 825 del 1973 è stata assegnata quale « contributo » per la costruzione dell'aerostazione stessa.

Tale contributo, assommante complessivamente (con il rifinanziamento disposto dall'articolo 15 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493) a lire 2.550 milioni, non è — ovviamente — tale da rendere possibile la realiz-

zazione di una moderna aerostazione in un aeroporto civile aperto al traffico internazionale, qual è quello di Venezia Marco Polo.

Si è ritenuto pertanto che, in luogo di mandare in economia la somma di lire 2.723.315.021, già stanziata dallo Stato con le leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1968, il cui impiego è reso impossibile a cagione del *deficit* gestionale che impedisce all'ente di erogare la parte di sua spettanza, la suddetta somma possa utilmente essere aggiunta a quella che in base alla legge n. 825 del 1973 già è stata destinata alla costruzione dell'aerostazione definitiva di Venezia Marco Polo.

In tale modo si perverrebbe ad una disponibilità di lire 5.273 milioni, che renderebbe possibile, se non la costruzione di un'aerostazione definitiva nella sua interezza, certamente la realizzazione di uno stralcio funzionale in grado di assorbire il traffico passeggeri attuale e quello prevedibile nel prossimo futuro, in attesa del completamento da prevedersi nel quadro degli interventi di cui al previsto « piano ponte » degli aeroporti italiani.

In definitiva, la spesa di lire 2.723.315.021, già prevista nel quadro delle leggi n. 524 del 1956 e n. 291 del 1968, nella sua nuova collocazione nell'ambito degli interventi di cui alla legge n. 825 del 1973, non costituisce un nuovo esborso per l'erario e rappresenta, al contrario, in considerazione della sua destinazione alla realizzazione di un'opera che sarà prevista, per il suo completamento, dal ricordato « piano ponte » aeroportuale, una economia in conto delle future spese.

In tale prospettiva, l'articolo 1 dell'unito disegno di legge prevede che la residua somma di lire 2.723.300.000, già stanziata in bilancio, venga destinata al fondo destinato alla copertura delle spese derivanti dalla esecuzione, nell'aeroporto civile di Venezia Marco Polo, degli interventi urgenti ed indifferibili di cui alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, in aggiunta allo stanziamento già contemplato, in favore dell'aeroporto di Venezia, dal decreto interministeriale n. 277/15 del 5 giugno 1974 (i cui importi sono stati rifinanziati con il decreto-legge n. 377 del 1975 e la legge di conversione n. 493 del 1975).

Lo stesso articolo, nell'individuare nella aerostazione definitiva l'intervento cui deve essere destinata la ricordata somma aggiuntiva di lire 2.723.300.000, estende all'utilizzazione del predetto importo, e non potrebbe essere altrimenti, le particolari agevolazioni previste in via generale per l'esecuzione degli interventi di cui alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni.

Con l'articolo 2 si intendono eliminare talune difficoltà connesse all'applicazione dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1957, n. 797, il quale prevede che, qualora al Provveditorato sia attribuita la costruzione e la gestione di aeroporti nel territorio della provincia di Venezia (come in effetti è avvenuto per l'aeroporto civile di Venezia Marco Polo), sia chiamato a far parte del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo dell'ente un rappresentante del Ministero della difesa-aeronautica (ora trasporti, ai sensi dell'articolo 1 della legge 30 gennaio 1963, n. 141).

Poichè, per vari motivi, di ufficio o personali, è talvolta impossibile per il predetto rappresentante la partecipazione alle riunioni dei ricordati organi collegiali e poichè questi ultimi, fondatamente, non ritengono di poter deliberare in materia aeroportuale senza la menzionata partecipazione del rappresentante ministeriale, l'articolo 2 prevede la possibilità per l'amministrazione di designare, oltre che il rappresentante effettivo, anche un rappresentante supplente.

Con l'articolo 3 si dispone infine che, con proprio decreto, il Ministro del tesoro provveda alle necessarie variazioni di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La somma di lire 2.723.300.000, già stanziata in bilancio ai sensi delle leggi 5 maggio 1956, n. 524, e 12 marzo 1968, n. 291, per l'esecuzione di opere di completamento nell'aeroporto civile di Venezia Marco Polo e non ancora erogata al Provveditorato al porto di Venezia, è devoluta all'esecuzione degli interventi urgenti e indifferibili da compiersi nell'aeroporto di Venezia in base alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, in aggiunta all'importo di lire 6.893.500.000 che, con decreto interministeriale n. 277/15 del 5 giugno 1974 e successiva convenzione numero 3124 di repertorio in data 18 maggio 1976, è stato destinato all'esecuzione dei predetti interventi a cura del Provveditorato al porto di Venezia e senza alcuna contribuzione da parte di quest'ultimo.

Per gli atti connessi all'utilizzazione della somma di cui al precedente comma si applicano le disposizioni di cui alla legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni.

Art. 2.

È in facoltà del Ministero dei trasporti di designare, oltre che il rappresentante effettivo previsto dall'articolo 2 della legge 12 agosto 1957, n. 797, anche un rappresentante supplente in seno al consiglio di amministrazione e al comitato esecutivo del Provveditorato al porto di Venezia.

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.