

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

---

(N. 882)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(BOZZI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(MALAGODI)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica  
e per gli Interventi straordinari nel Mezzogiorno**

(TAVIANI)

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

(GULLOTTI)

col **Ministro della Difesa**

(TANASSI)

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

(FERRARI - AGGRADI)

NELLA SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1973

---

Interventi urgenti ed indispensabili  
da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile

---

ONOREVOLI SENATORI. — L'aviazione civile italiana ha avuto uno sviluppo notevolissimo a partire dagli inizi degli anni '60, ed i tassi di incremento sono andati al di là delle previsioni degli stessi esperti: nel decennio 1961-1971, il numero dei passeggeri si è più che quadruplicato, essendo passato da 4,5 milioni a circa 20 milioni, con un incremento di circa il 350 per cento.

Il fenomeno ha avuto carattere generale, ed ha investito tutti gli aeroporti del Paese, dal Nord al Sud, isole comprese: a Cagliari Elmas, ad esempio, il numero dei passeggeri sbarcati, imbarcati ed in transito diretto è passato, nel periodo considerato, da 87.045 a 557.800 unità; a Catania da 115.043 a 705.600; a Milano-Linate da 821.385 a circa 3 milioni e mezzo; a Fiumicino da 2,2 ad 8,1 milioni di unità.

In presenza di questo sviluppo impressionante dell'uso del mezzo aereo (che peraltro continua con tassi di incremento notevoli), mentre da parte delle compagnie di navigazione aerea italiane si è provveduto ad adeguare la consistenza della flotta e degli equipaggi, altrettanto non si è potuto realizzare per gli altri settori dell'aviazione civile ove le carenze già riscontrate si vanno ora accentuando in misura rilevante.

È da tener presente che interventi straordinari per l'aviazione civile sono stati adottati con il decreto-legge 31 ottobre 1967, numero 969, convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246, che ha autorizzato una spesa di lire 35 miliardi per l'ampliamento e il completamento dell'aeroporto di Roma-Fiumicino e, successivamente con la legge 25 febbraio 1971, n. 111, che ha autorizzato la spesa di 35 miliardi di lire per i nuovi aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento e il completamento di altri sedici aeroporti militari aperti al traffico civile.

Tali interventi non possono apparire inadeguati solo che si consideri la complessità e il costo delle infrastrutture e delle attrezzature necessarie per il funzionamento di un aeroporto.

A tale riguardo, va sottolineato come l'efficienza di un aeroporto sia strettamente condizionata da:

piste qualitativamente e quantitativamente proporzionate al traffico e dotate dei necessari svincoli e piste di rullaggio;

numerose e costose attrezzature radioelettriche ed elettroniche per un efficiente controllo del traffico aereo, assolutamente necessario ai fini della sicurezza;

sufficienti parcheggi per aeromobili;

aerostazioni idonee ad accogliere confortevolmente ed a smistare rapidamente i passeggeri in arrivo, in partenza ed in transito;

impianti adeguati al traffico mercantile sempre crescente;

adeguata rete viaria e ferroviaria, che consenta un rapido collegamento con i centri urbani.

Va ricordato che in altri Paesi europei, l'adeguamento degli impianti aeroportuali è stato già effettuato, e, in alcuni casi, risolto con spese anche rilevanti.

La situazione, veramente preoccupante, dell'aviazione civile italiana ha avuto, come è noto, una enorme eco nell'opinione pubblica e nella stampa, eco che non solo è reazione a malaugurati disastri aerei, purtroppo sopravvenuti negli ultimi tempi, ma che costituisce uno stimolo ad eliminare una situazione sempre più intollerabile, anche in termini di regolarità e funzionalità dei voli e di quel minimo di conforto e di assistenza che ogni viaggiatore ha diritto di pretendere da un pubblico servizio.

In base alle indagini esperite da una apposita commissione istituita nel corrente anno dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è stato possibile fare il punto sullo stato della rete aeroportuale italiana, esaminando la reale situazione degli aeroporti aperti al traffico aereo di linea, ed effettuando una prima valutazione analitica della spesa occorrente per dotare gli aeroporti delle infrastrutture e delle attrezzature di cui hanno indilazionabile necessità, per rendere sicuro l'uso del mezzo aereo.

La spesa preventivata è dell'ordine di lire 170 miliardi.

Per il finanziamento e la rapida esecuzione di tali opere, è stato predisposto l'unito disegno di legge, avente carattere di assoluta urgenza.

Con la prima parte del disegno di legge medesimo (articoli da 1 a 9) si consente il finanziamento della spesa suddetta di lire 170 miliardi ripartita come segue negli anni: 20 miliardi nel 1973; 45 nel 1974; 45 nel 1975; 45 nel 1976 e 15 nel 1977 e, per i singoli interventi, sono previste procedure più rapide e snelle, per far sì che le opere necessarie ed indispensabili possano essere realizzate con quella urgenza che si presenta ormai in termini assoluti.

In particolare:

si prevede uno snellimento delle procedure vigenti, consentendo da una parte che i progetti ed i contratti di importo inferiore a lire 100 milioni siano approvati dall'Amministrazione senza l'obbligo dei preventivi pareri attualmente necessari, e dall'altra parte, che, quelli superiori a tale importo, siano approvati su conforme parere di uno specifico comitato (art. 2);

si stabilisce che l'approvazione dei progetti di massima equivalga a dichiarazione di pubblica utilità e indifferibilità delle opere e che le indennità di esproprio siano determinate conformemente ai criteri indicati dalla legge n. 2892 del 1885 (art. 3);

si autorizzano i Ministeri competenti ad assumere impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio (art. 4);

si consente di affidare la progettazione e la direzione dei lavori a docenti universitari e a liberi professionisti (art. 5);

si autorizza il Ministro della difesa a trattenere in servizio o richiamare dal congedo, a domanda, ufficiali o sottufficiali dell'Aeronautica militare, che potranno anche essere adibiti al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile (art. 6);

si stabilisce il controllo successivo per tutti gli atti inerenti all'esecuzione delle opere e delle forniture (art. 7).

La seconda parte del disegno di legge (articoli da 10 a 14) riguarda la realizzazione di opere urgenti ed indifferibili nell'aeroporto di Fiumicino, a cura del Ministero dei lavori pubblici.

A tale riguardo si fa presente che la spesa complessiva occorrente per l'esecuzione di tutte le opere relative all'ampliamento ed al completamento dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » ammonta a lire 85 miliardi, per cui si è proposto (art. 10) di autorizzare l'ulteriore spesa di lire 50 miliardi, in aggiunta a quella di lire 35 miliardi autorizzata con il decreto-legge n. 969 del 1967, convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246.

Il nuovo stanziamento sarà iscritto, al pari di quello originario, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

In definitiva, mentre il finanziamento originario di lire 35 miliardi sarà sufficiente per l'esecuzione della quasi totalità delle opere di prima e di seconda priorità (con esclusione di parte delle revisioni dei prezzi contrattuali), l'integrazione di lire 50 miliardi, ripartita negli anni finanziari dal 1973 al 1978 inclusi, servirà alla realizzazione delle residue opere di prima, di seconda e di terza priorità, di quelle ulteriori occorrenti e richieste dalla Direzione generale dell'aviazione civile, ed a fare fronte ai maggiori oneri per revisioni prezzi relativi al primo finanziamento di lire 35 miliardi.

Si è previsto (art. 11) che alle integrazioni eventualmente necessarie al programma di massima ed all'ordine di priorità dei lavori, già stabilito per le opere finanziate ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 969 del 1967, dovrà provvedersi — in analogia a quanto disposto dall'articolo 2, secondo comma, del citato decreto-legge — con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, sostituendosi, peraltro, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, ove richiesto, del Consiglio di Stato, con quello di un Comitato speciale di cui al successivo articolo 12 del provvedimento.

Nella stessa forma e con la stessa procedura è prevista l'approvazione delle varianti che si rendessero necessario apportare al programma di massima ed alle priorità.

Si è stabilito pure che l'approvazione dei progetti esecutivi delle singole opere previste nel programma e delle eventuali successive varianti, verrà fatta dal Ministro dei lavori pubblici sentito il già citato comitato speciale ed avrà gli effetti di dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere stesse.

Per le eventuali varianti al piano regolatore dell'aeroporto si è stabilito che deve essere sentito anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nei primi quattro anni di attività dell'Ufficio speciale del genio civile, si è avuto modo di constatare che alla tempestiva attuazione degli adempimenti successivi alla progettazione delle singole opere sono stati frapposti notevoli intralci soprattutto a causa delle procedure in vigore per l'esame dei progetti, le quali prevedono il successivo parere di molteplici organi.

Allo scopo, quindi, di ridurre quanto più possibile la durata dell'*iter* di esame e di approvazione dei vari progetti evitando ritardi incompatibili con l'urgenza degli interventi, si è ritenuto per primo di estendere all'ingegnere capo dell'Ufficio speciale del genio civile per i lavori di che trattasi, le

attribuzioni riconosciute a tutti gli altri ingegneri capi degli uffici del genio civile, giusta l'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, di esprimere parere cioè sugli affari di importo fino a lire 300 milioni e di proporre (art. 12), per la trattazione e l'esame esclusivo di tutti gli affari, di importo superiore a lire 300 milioni concernenti la sistemazione e l'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, l'istituzione di un comitato speciale composto di esperti tecnici ed amministrativi (con funzioni e competenze analoghe a quelle dei comitati tecnico-amministrativi dei provveditorati regionali alle opere pubbliche).

È previsto altresì che alle adunanze del comitato possano essere chiamati ad intervenire esperti per la trattazione di problemi particolari.

La ristretta composizione del proposto organismo ne garantisce la tempestiva convocazione consentendo una notevole abbreviazione dell'*iter* relativo alla definizione degli affari di importo superiore a lire 300 milioni.

La durata del Comitato in questione viene limitata a quella dei lavori di ampliamento dell'aeroporto, in analogia a quanto previsto dalla legge 23 dicembre 1967, n. 1246, per l'Ufficio speciale del Genio civile.

**DISEGNO DI LEGGE**

## TITOLO I

**INTERVENTI URGENTI PER LA RETE  
AEROPORTUALE ITALIANA**

## Art. 1.

Per l'attuazione di interventi urgenti ed indispensabili per il completamento e l'ammodernamento di aeroporti, che alla data di entrata in vigore della presente legge sono aperti al traffico aereo civile di linea, è autorizzata la spesa di lire 170 miliardi destinata:

a) per lire 110 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e aviazione civile in ragione di lire 12 miliardi nell'anno 1973, lire 30 miliardi in ciascuno degli anni dal 1974 al 1976 e lire 8 miliardi nell'anno 1977, per la realizzazione di opere e per l'acquisto di attrezzature inerenti l'attività aerea civile;

b) per lire 60 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della difesa in ragione di lire 8 miliardi nell'anno 1973, lire 15 miliardi in ciascuno degli anni dal 1974 al 1976 e lire 7 miliardi nell'anno 1977, per la fornitura e la installazione di apparecchiature da destinare ai servizi di assistenza al volo.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, una quota non inferiore a 68 miliardi di lire è riservata agli aeroporti dell'Italia meridionale e insulare.

Gli interventi di cui al presente articolo sono realizzati secondo programmi coordinati, elaborati dai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa e da approvare dal CIPE entro il termine di 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Nella elaborazione dei programmi dovrà essere data priorità alle opere, attrezzature ed apparecchiature interessanti la sicurezza

della navigazione aerea, con particolare riguardo agli aeroporti aventi un maggior volume di traffico.

#### Art. 2.

I progetti e i contratti per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture, inerenti all'attuazione del programma di cui all'articolo 1 e fino all'importo di lire 100 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente Amministrazione, senza obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 100 milioni di lire, è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un Comitato presieduto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o da un Sottosegretario da lui delegato e composto da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da due rappresentanti tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal direttore generale dell'aviazione civile, da due ufficiali generali dell'aeronautica militare designati dal Ministro della difesa e da sei funzionari di qualifica non inferiore a quella di ispettore generale, dei quali due designati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e quattro designati ciascuno dai Ministri della difesa, del tesoro, delle finanze e delle partecipazioni statali.

Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte da un funzionario della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale dell'aviazione civile — coadiuvato da quattro impiegati della stessa direzione generale.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il Comitato si riunisce almeno due volte al mese.

#### Art. 3.

L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere.

Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'ufficio tecnico erariale competente per territorio nei modi previsti dalla legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

#### Art. 4.

I Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa, nei limiti dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, possono assumere impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purchè i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

Le somme non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi.

Gli ordini di accreditamento relativi alle spese di cui alla presente legge, possono essere emessi anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore, ma comunque non superiori a 500 milioni di lire.

#### Art. 5.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato di cui all'articolo 2, può, anche in deroga alle vigenti norme, affidare la progettazione e la direzione dei lavori a docenti universitari e liberi professionisti, i cui compensi sono commisurati a quelli previsti dal disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966 e successive modificazioni.

#### Art. 6.

Per la durata di un quinquennio, decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge, è in facoltà del Ministro della difesa di trattenere in servizio o, a domanda, richiamare dal congedo, ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica militare, che possono essere addetti anche al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile. Il servizio in tal modo prestato è considerato ad ogni effetto come servizio reso negli aeroporti dell'Aeronautica militare.

La spesa relativa graverà sugli stanziamenti previsti all'articolo 1 della presente legge.

Con decreti del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile sarà provveduto a trasferire dallo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile a quello del Ministero della difesa, le somme occorrenti al pagamento degli emolumenti del personale di cui al primo comma addetto al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

In nessun caso il personale di cui al primo comma può essere mantenuto in servizio oltre il quinquennio decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 7.

Per gli atti inerenti all'esecuzione delle opere e forniture di cui ai precedenti articoli, il controllo di legittimità è esercitato in via successiva.

#### Art. 8.

Le norme di cui all'articolo 2, secondo comma, e all'articolo 5 della legge 25 febbraio 1971, n. 111, si applicano anche alla progettazione ed all'esecuzione delle opere previste dall'articolo 1 della presente legge, da realizzare negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile.

Le norme di cui agli articoli 2 e 7 della presente legge, si applicano anche agli atti relativi all'attuazione delle opere di cui all'articolo 1, lettera *b*), della legge 25 febbraio 1971, n. 111.

#### Art. 9.

All'onere recato dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante da operazioni finanziarie che il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare, in ciascun anno, mediante la contrazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con emissione di buoni poliennali del Tesoro o di speciali certificati di credito, fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 170 miliardi.



I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzare in un periodo non superiore a venti anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto dello stesso Ministro. Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

L'emissione dei buoni poliennali del tesoro, a scadenza non superiore a nove anni, avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1953, n. 941.

L'emissione dei certificati speciali di credito avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, nella legge 25 ottobre 1968, numero 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese e alla eventuale rata capitale delle operazioni finanziarie di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, negli anni finanziari dal 1973 al 1977, le occorrenti variazioni di bilancio.

## TITOLO II

### DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER L'AEROPORTO INTERCONTINENTALE « LEONARDO DA VINCI » DI ROMA-FIUMICINO

#### Art. 10.

Per la sistemazione ed il completamento delle infrastrutture esistenti nell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di

Roma-Fiumicino e per l'ampliamento ed il completamento dell'aeroporto stesso è autorizzata, in aggiunta alla spesa autorizzata con l'articolo 1 del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969 — convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246 — l'ulteriore spesa di lire 50 miliardi.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 11.000 milioni per l'esercizio finanziario 1973, di lire 7.000 milioni per l'esercizio finanziario 1974 e di lire 8.000 milioni per ognuno degli esercizi finanziari dall'anno 1975 all'anno 1978 inclusi.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzate negli esercizi successivi.

Allo studio, alla progettazione, alla direzione, all'assistenza ed alla contabilizzazione dei lavori di cui al primo comma del presente articolo provvederà — in deroga alle disposizioni dell'articolo 4 della legge 30 gennaio 1963, n. 141 — il Ministero dei lavori pubblici mediante l'Ufficio speciale del Genio civile per l'esecuzione delle opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, istituito con decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246.

#### Art. 11.

Le integrazioni eventualmente necessarie al programma di massima ed all'ordine delle priorità già stabilite per le opere finanziate ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969 — convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246 — sono approvate con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato speciale, di cui al successivo articolo 12 della presente legge.

Nella stessa forma e con la stessa procedura sono stabilite le varianti al programma di massima ed alle priorità che si rendessero necessarie nel corso dei lavori.

L'approvazione dei progetti esecutivi delle singole opere previste nel programma e delle eventuali successive varianti, verrà fatta dal Ministero dei lavori pubblici — sentito il

Comitato speciale di cui al successivo articolo 12 — ed ha gli effetti di dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere stesse.

Per le eventuali varianti al piano regolatore dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino deve essere sentito anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

#### Art. 12.

Per la durata dei lavori di cui all'articolo 10 è costituito, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro, dei trasporti e dell'aviazione civile, un Comitato speciale per l'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino.

I pareri di detto Comitato sono richiesti sugli affari di importo superiore a lire 300 milioni relativi ai progetti, appalti, provviste e forniture di cui all'articolo 11 e su quelli residui di cui al finanziamento autorizzato con legge 23 dicembre 1967, n. 1246. I detti pareri sono integralmente sostitutivi dei corrispondenti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Per gli affari d'importo inferiore a lire 300 milioni è richiesto il solo parere dell'ingegnere capo dell'ufficio speciale del Genio civile per l'esecuzione delle opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino.

Il Comitato è presieduto dal presidente della quinta sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, o da un suo delegato scelto tra i componenti del Comitato stesso, ed è composto da:

un consigliere di Stato;

un avvocato dello Stato;

un ispettore generale della Ragioneria generale dello Stato;

il sovrintendente ai lavori di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino;

due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

due ufficiali generali dell'aeronautica militare designati dal Ministero della difesa;

quattro membri della quinta sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Le funzioni di Segretario del Comitato sono svolte da un funzionario dell'Amministrazione dei lavori pubblici designato dal Presidente del Comitato stesso.

Alle adunanze del Comitato possono essere chiamati ad intervenire, di volta in volta, in qualità di esperti, con voto consultivo e per la trattazione di particolari problemi, tecnici o studiosi non appartenenti all'Amministrazione dello Stato.

Ai componenti del Comitato, al Segretario, nonchè agli esperti di volta in volta invitati, sono corrisposte le indennità di cui all'articolo 14 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 27 giugno 1946, n. 37, e successive modifiche ed integrazioni.

#### Art. 13.

La spesa per il funzionamento del Comitato speciale di cui al precedente articolo 12, quella per il pagamento del lavoro straordinario e delle indennità di trasferta al personale in servizio presso l'Ufficio speciale del Genio civile per l'aeroporto di Roma-Fiumicino e presso la Sovrintendenza ai lavori, graverà sui finanziamenti autorizzati col decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, convertito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246 e con la presente legge.

#### Art. 14.

All'onere di lire 11.000 milioni derivante dall'applicazione dell'articolo 10 della presente legge per l'esercizio finanziario 1973 si provvede, per lire 5.500 milioni, a carico del fondo iscritto nel capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972, destinato a far fronte ad oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso e per lire 5.500 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stesso capitolo per l'anno finanziario 1973.

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