

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 882-A)

(Urgenza)

## RELAZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE ALESSANDRINI)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

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

di concerto col **Ministro del Tesoro**

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

col **Ministro dei Lavori Pubblici**

col **Ministro della Difesa**

e col **Ministro delle Partecipazioni Statali**

NELLA SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1973

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

Comunicata alla Presidenza il 21 maggio 1973

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Il provvedimento sottoposto al nostro esame riveste grande importanza per la sicurezza del traffico aereo del Paese, disponendo cospicui mezzi finanziari per adeguare i nostri aeroporti alle esigenze della moderna aviazione civile.

Il fenomeno del trasporto aereo commerciale è caratterizzato, da oltre un decennio, da un fase di sviluppo in continuo incremento, per quanto riguarda il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci.

Tale sviluppo non è limitato agli aereo-

porti intercontinentali di Roma e di Milano, ma interessa l'intera rete aeroportuale nazionale, in quanto — come è già stato posto in rilievo nella relazione illustrativa del disegno di legge n. 882 — il fenomeno ha investito sia gli aeroporti situati nel Nord, che quelli ubicati nel Centro-Meridione e nelle Isole.

In proposito si ritiene opportuno indicare alcuni dati relativi al movimento globale degli aeromobili, dei passeggeri, della posta e delle merci negli aeroporti italiani, con riferimento agli anni 1961, 1966 e 1971.

Anno	Movimento aeromobili N.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %	Traffico passeggeri N.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %
1961	160.080	100		4.475.224	100	
1966	273.753	171	+ 71,0	9.357.432	209	+ 20,9
1971	456.676	285	+ 66,8	20.028.121	447	+ 114,0

Anno	Posta Kg.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %	Merci Kg.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %
1961	14.593.378	100		64.556.760	100	
1966	52.092.176	357	+ 35,7	126.651.419	196	+ 96,1
1971	62.019.308	425	+ 19,0	270.043.064	418	+ 113,2

Il massiccio traffico aereo commerciale di cui si sono dati alcuni indici di espansione, si svolge su di una rete aeroportuale di 36 aeroporti. A questi devono essere aggiunti molti altri impianti sui quali si esplica un'attività di sport, turismo e lavoro aereo.

L'Amministrazione preposta all'aviazione civile, nell'ambito delle invero scarse disponibilità finanziarie che finora sono state destinate al settore, ha posto in essere tutte

quelle iniziative, peraltro necessariamente modeste, tendenti a consentire un'agibilità aeroportuale che comunque sia in grado di soddisfare le esigenze essenziali della sicurezza delle operazioni di volo.

Nelle predette attività e nella presentazione del disegno di legge in discussione, l'organo di Governo non ha mancato di valutare e tenere nel debito conto quelle istanze che, sia dall'opinione pubblica attraverso

la stampa, sia più specificamente da vari settori competenti, sono state avanzate in ordine al funzionamento della rete stessa. Si richiamano in proposito la collaborazione che in tal senso hanno prestato le organizzazioni sia internazionali che nazionali dei piloti di linea quali l'IFALPA e l'ANPAC con il recente libro bianco.

Lo scorso anno, per meglio inquadrare la situazione aeroportuale italiana e i conseguenti necessari interventi dello Stato, è stato insediato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile un comitato di indagine conoscitiva per acquisire elementi di valutazione circa le esigenze attuali e future, sotto il profilo operativo, degli aeroporti aperti al traffico aereo civile nel territorio nazionale, nonché sulle condizioni dello spazio aereo.

Il rapporto redatto dal Comitato in questione, quanto mai esauriente, noto come rapporto Lino, ha consentito l'acquisizione di dati preziosi che hanno confermato la pressante necessità di dare corso — senza ulteriori indugi — ad un piano organico di ammodernamento e potenziamento della rete aeroportuale italiana. Ciò al fine di porre il nostro Paese in condizioni di poter far fronte, in condizioni di sicurezza, allo sviluppo del traffico aereo che, come si è detto, risulta in costante aumento.

Tuttavia, già prima della pubblicazione del citato rapporto, a cura del Ministero competente, erano state formulate concrete proposte di investimenti nel settore dei trasporti aerei per il quinquennio 1973-1977, trasmesse nell'ottobre scorso al CIPE per la loro valutazione ai fini dell'inserimento nel programma economico nazionale.

Tali proposte prevedono un investimento di 900 miliardi da ripartire in relazione ad esigenze concrete tenendo conto di varie componenti quali, per esempio, l'assetto del territorio, le prevedibili correnti di traffico e le esigenze che — sotto il profilo dei trasporti in generale — presentano le singole Regioni.

Il numero degli aeroporti attualmente aperti al traffico aereo civile commerciale

appare, sotto certi aspetti, eccessivo. È indubbio che occorrerà valutare se e come sia possibile, d'accordo con le Regioni, operare una concentrazione del traffico aereo in determinati punti essenziali del territorio nazionale. Nel realizzare la concentrazione si dovrà peraltro avere una visione globale di tutti i problemi propri del trasporto nelle sue varie forme (terrestre, marittimo ed aereo) e della conseguente necessità di procedere ad un coordinamento dei mezzi e degli strumenti di cui il trasporto stesso si avvale.

La auspicata concentrazione di impianti aeroportuali non potrà altresì prescindere dalle esigenze che presentano le aree territoriali, entro cui dovranno essere realizzati gli impianti stessi, soprattutto per quanto riguarda l'armonizzazione di questi ultimi con gli insediamenti urbanistici. Ciò pone problemi di varia natura, fra i quali particolare importanza presentano quelli connessi alla necessità di non alterare ulteriormente le condizioni delle aree urbane, sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico e della rumorosità.

L'iniziativa di cui al disegno di legge in esame rappresenta uno stralcio ammonante a 220 miliardi del richiamato piano generale e costituisce in ogni caso un rilevante impegno finanziario da parte dell'erario. Mai finora era stata stanziata una somma così elevata nel settore dell'aviazione civile, anche se essa servirà soltanto per porre in essere interventi urgenti e indifferibili per le strutture già esistenti.

Gli interventi saranno poi particolarmente validi se potranno essere disposti senza pregiudizievoli ritardi e lungaggini burocratiche.

Certo, se si raffronta la cifra che si renderà disponibile con quelle recentemente stanziata da varie Nazioni europee per analoghe finalità, si è costretti a rilevare che occorrerebbero somme ben maggiori per tener conto anche delle esigenze che si prospetteranno nell'immediato futuro, sia per gli aeroporti in esercizio, sia per quelli di cui è prevista la costruzione.

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Un cenno a parte merita la situazione dell'aeroporto di Roma-Fiumicino per l'adeguamento del quale è previsto un nuovo stanziamento di 50 miliardi di lire. I dati di traffico riguardanti Roma appaiono quanto mai indicativi:

mento di 50 miliardi di lire. I dati di traffico riguardanti Roma appaiono quanto mai indicativi:

Anno	Aeromobili N.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %	Passeggeri N.	N. indice base 1961 = 100	Variazione %
1961	69.377	100		2.246.385	100	
1966	101.635	146	+ 46,4	4.151.977	185	+ 85,0
1971	157.283	227	+ 54,7	8.117.646	361	+ 95,5

Anno	Merci Kg.	N. indice base	1961 = 100 Variazione %
1961	31.148.436	100	
1966	60.829.847	195	+ 95,2
1971	126.137.545	405	+ 107,3

Quanto alle prospettive per il prossimo decennio, si prevede — per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, tenuto conto di prevedibili avvenimenti eccezionali — un incremento del 73 per cento per il movimento degli aeromobili ed un incremento del 102 per cento per i passeggeri.

È da ricordare — fuori da ogni intenzione polemica — che il costo globale delle opere costituenti il primo impianto dell'aeroporto di Fiumicino, ammontò a circa 35 miliardi di lire.

Successivamente l'Amministrazione è intervenuta con ulteriori stanziamenti, sia per la manutenzione ordinaria che per la realizzazione di alcune infrastrutture di primaria importanza operativa.

Complessivamente, nel decennio 1961-1970, sono stati effettuati, sul predetto aeroporto, interventi per circa 10 miliardi di lire.

È da ricordare ancora lo stanziamento di-  
sposto con la legge 23 dicembre 1967, numero 1246, di altri 35 miliardi di lire, necessari principalmente per la costruzione di una terza pista di volo, per il prolungamento dell'esistente pista di volo n. 2 e per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aerostazione internazionale.

Complessivamente l'Amministrazione dello Stato ha stanziato, finora, per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, circa 80 miliardi di lire cui vengono ad aggiungersi, con l'approvazione del Parlamento, i 50 miliardi di lire di cui all'articolo 10 del disegno di legge in esame.

I nuovi fondi sono destinati in parte all'attuazione di opere già programmate e non realizzate per l'esaurimento, dovuto a maggiori spese, del finanziamento di cui alla richiamata legge 23 dicembre 1967, n. 1246, e per il resto ad altre opere necessarie ed indifferibili per la funzionalità dell'aeroporto, quali ad esempio la nuova zona merci, l'adeguamento dei fabbricati aeroportuali e degli impianti tecnologici, l'ampliamento dell'aerostazione per le linee nazionali e dei piazzali di sosta per le linee internazionali.

Gli interventi urgenti ai quali si è fatto riferimento non possono tuttavia farci trascurare un aspetto particolare strettamente connesso a quello della realizzazione delle opere considerate nel provvedimento.

Si vuole fare una doverosa menzione allo stato di perdurante carenza in cui ver-

sano i ruoli organici del personale della Direzione generale dell'aviazione civile. Detto personale, in numero assolutamente insufficiente, come è chiaramente emerso dal dibattito svoltosi in Commissione, già affronta in condizioni difficili le delicate mansioni che ad esso sono attribuite. È ovvio quindi che la realizzazione dei nuovi interventi comporterà un ulteriore aggravio di lavoro, in misura tale da imporre sin da ora un serio esame al fine di adottare gli opportuni rimedi per consentire all'Amministrazione dell'aviazione civile di poter fare assegnamento su un adeguato numero di persone, debitamente qualificate.

Passando alla struttura del disegno di legge, ampiamente riassunta nelle considerazioni che precedono, si osserva che lo stesso si compone di 14 articoli, raggruppati sotto due titoli. Il primo titolo si occupa degli « interventi per la rete aeroportuale italiana » in genere. Nei nove articoli riguardanti il settore generale, si dispone uno stanziamento di 170 miliardi di lire per interventi urgenti ed indispensabili, per completare e ammodernare aeroporti aperti al traffico aereo civile di linea. Della somma stanziata, lire 110 miliardi sono posti a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e lire 60 miliardi del Ministero della difesa per la realizzazione coordinata di opere e l'acquisto di attrezzature, installazioni, apparecchiature, oltre a migliorare l'esercizio degli aeroporti e l'assistenza al volo ai fini di una maggior sicurezza della navigazione aerea.

Data l'urgenza degli interventi, si semplificano le procedure per l'approvazione dei progetti e dei contratti di importo inferiore a lire 100 milioni e si sancisce, con l'approvazione dei progetti di massima, la pubblica utilità e indifferibilità delle opere da realizzare.

I Ministeri di cui sopra sono autorizzati ad assumere impegni di spesa per somme eccedenti le disponibilità dei singoli servizi e si concede ai Ministri — per la progettazione e la direzione dei lavori — di conferire incarichi a docenti universitari ed a liberi professionisti specializzati in materia.

All'articolo 6 si autorizza il Ministero della difesa a trattenere in servizio, a domanda, ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica militare al fine di sopperire, temporaneamente, alla carenza di personale qualificato.

Si consente inoltre, all'articolo 7, di ritardare, dopo l'attuazione, il controllo di legittimità per l'esecuzione di opere e l'acquisizione di forniture.

Con l'articolo 8 si estendono taluni benefici previsti dal disegno di legge in esame alle opere di cui alla legge 25 febbraio 1971, n. 111, relativamente ai lavori da effettuare su aeroporti militari aperti al traffico civile e al completamento di aeroporti civili in costruzione.

La copertura finanziaria dell'onere di 170 miliardi di lire è disciplinata dall'articolo 9.

Il titolo secondo, recante « disposizioni particolari per l'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino », è stato già ampiamente illustrato. Sarà utile solo un cenno al contenuto dell'articolo 12 che autorizza la costituzione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti e dell'aviazione civile, di un comitato speciale per l'aeroporto intercontinentale « Leonardo di Vinci » di Roma-Fiumicino chiamato ad esprimere pareri del tutto sostitutivi dei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, in operazioni di importo superiore a 300 milioni relative a progetti, appalti, provviste e forniture. Detto comitato avrà mandato di operare solo per l'applicazione delle disposizioni di cui al provvedimento in esame.

Nel dibattito svoltosi in Commissione lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile, sono autorevolmente intervenuti — sia pure con giudizi diversi — i senatori Crollalanza, preoccupato fra l'altro dell'efficienza dell'aeroporto di Bari, Viglianesi che, consapevole dell'urgenza di migliorare la rete aeroportuale italiana ha dichiarato, pur con delle riserve, rivolte soprattutto all'assistenza al volo, di dare il suo consenso al provvedimento, Piscitello e Maderchi, con critiche sia all'operato del

Governo che al contenuto del disegno di legge, Mingozzi che si è associato alle dichiarazioni di questi ultimi e ha richiamato l'attenzione del Governo sulla situazione particolare dell'aeroporto di Rimini e infine Santalco, il quale, pur dichiarandosi nettamente favorevole al disegno di legge, ha tuttavia denunciato la grave carenza di personale che inceppa la Direzione generale dell'aviazione civile soprattutto in prospettiva dei pesanti compiti che dovrà affrontare.

A conclusione, si ritiene di dover trarre dalle considerazioni che precedono i seguenti punti essenziali:

1) gli specifici problemi del settore aeroportuale, esaminati in prospettiva, portano a ritenere, quale soluzione ottimale, constatata la sostanziale impossibilità di accollare ad enti o società locali gli oneri relativi alla loro razionale risoluzione, la creazione di un apposito ente di Stato, avente il compito di programmare, finanziare e realizzare direttamente le complesse strutture nelle quali si articola un moderno aeroporto. Detto ente dovrebbe inoltre provvedere alla gestione degli impianti stessi, eliminando così la coesistenza, nello stesso aeroporto, dei numerosi concessionari, titolari di singoli ed

eterogenei servizi, che attualmente sono presenti in tutti gli impianti a gestione statale;

2) nella fase attuale, l'iniziativa governativa intesa alla realizzazione del programma di interventi previsto dal disegno di legge in esame (interventi che dovrebbero essere estesi anche agli aeroporti in regime di concessione), non può che essere condivisa, atteso che essa tende ad eliminare o quanto meno a ridurre quegli ostacoli di ordine obiettivo, rappresentati dalla inadeguatezza della rete aeroportuale italiana, che tendono a frenare l'ulteriore sviluppo del trasporto aereo commerciale.

L'approvazione del provvedimento che — come si è detto — permette una prima serie di interventi nel quadro di un ben più ampio programma di generale revisione ed ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali nazionali, potrà consentire agli organi di Governo, una volta soddisfatte le necessità più urgenti, di valutare con la dovuta serenità e ponderatezza il futuro indirizzo da conferire all'intero settore delle realizzazioni e gestioni aeroportuali, nonché di tutta l'amministrazione dell'aviazione civile italiana.

ALESSANDRINI, *relatore*

#### PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

2 maggio 1973

La Commissione Bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

F. *tc* COLELLA

**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, nonché 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.