

(N. 2723)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CARELLI, FABRETTI, MERLONI, SANTARELLI,
SCHIAVETTI, TOMASUCCI, TUPINI e VENTURI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 FEBBRAIO 1968

Potenziamento dello scalo civile dell'aeroporto di Ancona in Falconara

ONOREVOLI SENATORI. — La provincia di Ancona, a norma dell'articolo 3 della legge 23 giugno 1927, n. 1630, che faceva obbligo alle Province di provvedere all'acquisto di terreni, all'impianto, alla manutenzione e alla custodia dei campi di fortuna, riconoscendo la necessità di soddisfare alle esigenze delle comunicazioni aeree per i servizi di avio linee già allora istituiti e per quelli in corso di istituzione, con deliberazione 15 marzo 1930, approvò il progetto munito delle prescritte approvazioni superiori, dei lavori per la costruzione di un campo di fortuna in Falconara.

Con decreto 5 ottobre 1929 inserito nella *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 12 di quello stesso mese, il Ministero dell'aeronautica or-

dinò formalmente la istituzione del campo di fortuna nel comune di Ancona — frazione di Falconara — contrada Fiumesino.

Le opere furono finanziate, mediante mutuo di lire 2 milioni, contratto con la Cassa depositi e prestiti dalla Provincia.

Successivamente la legge 8 giugno 1933, n. 1119, passò in proprietà dello Stato a titolo gratuito i campi di fortuna di proprietà provinciale i quali furono acquisiti al Demanio aeronautico.

Nell'elenco degli aeroporti civili, contenuto nei decreti ministeriali 20 febbraio 1938 e 1° dicembre 1939, venne compreso l'aeroporto di Ancona in Falconara (circoscrizione doganale di Ancona) e l'idroscalo di Ancona.

Intervenire poi il periodo bellico 1940-1945, durante il quale il campo fu danneggiato e occupato dagli Alleati fino a che, col ritiro delle truppe, il campo rimase inutilizzato, salvo un brevissimo periodo in cui venne adibito a scalo di linee aeree della Società Transadriatica.

Nel mese di maggio 1948 furono tenute in Ancona, per iniziativa della Provincia e di altri Enti locali, alcune riunioni per la riattivazione dell'aeroporto per i servizi civili, e furono presi contatti con la Direzione generale del Demanio del Ministero della difesa-aeronautica, per la rimessa in efficienza dell'aeroporto stesso, che fu anche visitato il 23 luglio 1948, da apposita Commissione ministeriale che emise parere favorevole, dato il regime dei venti della zona, la posizione degli ostacoli, le dimensioni del campo ed emanò alcune prescrizioni tecniche per le opere di ripristino.

Nel 1949 gli Enti locali (provincia di Ancona — comune di Ancona — comune di Falconara — Camera di commercio ed Aero-club) approvarono uno schema di Statuto del Consorzio per il ripristino della gestione dell'aeroporto di Ancona in Falconara, Consorzio che non fu possibile costituire perchè nel frattempo nel campo fu costituita una base militare.

L'Aeroporto, tuttavia, è, oggi, aperto al traffico civile e vi fanno scalo Linee giornaliere civili per Roma-Pescara (fino a Crotone), per Bologna-Milano, per Torino concesse con decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965 e parallelamente si è affermato il trasporto aereo di merci che consente di risparmiare notevole tempo e denaro rispetto ai trasporti tradizionali e dal 26 settembre 1967, è stato istituito il servizio postale aereo notturno per Bologna-Roma e viceversa e Ancona-Pescara-Roma e viceversa.

Queste linee hanno avuto pur con le attrezzature quasi inesistenti nel campo, considerando gli ultimi due anni 1966 e 1967, un

incremento eccezionale, come può desumersi dai dati ufficiali seguenti:

merci in transito - aumento nei confronti del 1966, 45,45 per cento;

merci arrivate - aumento nei confronti del 1966, 5,88 per cento;

merci partite - aumento nei confronti del 1966, 322,85 per cento;

movimento passeggeri - aumento nei confronti del 1966, 50 per cento.

Uno sviluppo ben più cospicuo potranno avere questi traffici quando l'aeroporto sarà attrezzato, perchè l'incremento verificatosi nella provincia di Ancona e nella regione marchigiana in questi ultimi anni delle attività economiche e del turismo in particolare, è notevole.

Pertanto possiamo affermare che le esigenze che fin dal 1930 determinarono la Provincia e successivamente gli altri Enti locali, ad affrontare i problemi dei trasporti aerei, sono oggi diventate necessità insopprimibili, impellenti ed indifferibili sul piano regionale per cui, si deve procedere al potenziamento nell'Aeroporto militare, dell'attività civile.

Il programma di sviluppo economico (legge 27 luglio 1967, n. 685) prevede un elevato potenziamento dei servizi aerei da realizzare mediante l'adeguamento della rete aeroportuale regionale e mediante il potenziamento delle attrezzature e delle infrastrutture, con un investimento complessivo di 100 miliardi di lire.

Nel quadro di questo programma, gli Enti locali delle Marche hanno posto allo studio un piano regolatore generale dell'aeroporto di Falconara con il progetto di costruzione delle opere indispensabili, ed hanno costituito, in data 5 febbraio 1968, una società a responsabilità limitata « Aerdorica » per la progettazione e l'esecuzione delle opere per il potenziamento dell'attività civile nell'aeroporto di Falconara stesso, e per l'esercizio dell'aeroporto.

Il piano regolatore generale, ed i progetti prevedono i seguenti lavori indispensabili:

A) *Acquisto aree:*

1) Acquisione di aree (13 ettari) L. 50.000.000

B) *Adeguamento e nuova costruzione di pavimentazioni di volo ed impianti complementari:*

1) Piazzale (1^a parte mq. 20.000) » 120.000.000
 2) Bretelle n. 2 (mq. 8.000) » 48.000.000
 3) Allargamento pista ed adeguamento opere idrauliche (mq. 45 mila) e revisione imbocchi bretelle » 270.000.000
 4) Sovrapavimentazione pista di volo (mq. 90.000) » 270.000.000
 5) Strisce di sicurezza laterali (mq. 45.000) e sistemazione zone in terra della striscia di volo » 135.000.000
 6) Adeguamento voli notturni pista di volo e costruzione bretelle voli notte e piazzale. — Spostamento sentiero avvicinamento su nuovo asse. — Adeguamento telecomandi degli impianti suddetti dalla TWR (Torre di controllo) e posti di comando di emergenza » 70.000.000
 7) Segnaletica orizzontale diurna » 8.000.000

C) *Infrastrutture zona Aviazione civile:*

1) Fabbricato Aerostazione civile (mc. 20.000) » 600.000.000
 2) Aviorimessa per manutenzione primo livello (mq. 2.000 x h 8) » 90.000.000
 3) Fabbricato Vigili del fuoco » 60.000.000
 4) Fabbricati merci e spedizionieri » 60.000.000
 5) Manufatto scarico bottini di bordo - tettoia ricovero mezzi di rampa » 15.000.000
 6) Palazzina alloggio Direttore Aeroporto civile » 20.000.000
 7) Strade interne, fogne - acquedotto - giardini - recinzioni interne ed esterne - illuminazione spazi esterni » 85.000.000
 8) Serbatoio idrico interrato con pozzi di presa e autoclave » 45.000.000
 9) Rete idrica antincendi » 30.000.000
 10) Rete stradale esterna di raccordo alla rete viaria esistente » 50.000.000
 11) Cabina elettrica ed allacciamenti » 10.000.000

D) *Attrezzature ed arredamento:*

1) Mobili, attrezzature, eccetera » 60.000.000

E) *Direzione lavori:*

1) Progettazione, Direzione lavori, spese varie » 110.000.000

TOTALE L. 2.206.000.000

L'esecuzione delle opere dovrà essere condotta a termine entro sei anni e sarà finanziata dallo Stato; il sacrificio cui lo Stato andrà incontro, trova larghissima giustificazione sia in rapporto alle esigenze turistiche, economiche proprie e in particolare della Regione, perchè si verificherebbe un dirottamento delle correnti di traffico già molto bene avviate verso la Riviera del Conero e delle Marche, ad altri scali di Stati vicini meglio attrezzati e più idonei a riceverli.

Del resto tutti i Governi compiono uno sforzo continuo per la formazione di una sempre efficiente rete aeroportuale.

Perchè questa iniziativa della Regione marchigiana non rientri tra quelle isolate, proponiamo, come sopra accennato, di impostarla nell'organico quadro della programmazione economica nazionale in modo che, dopo la sistemazione dei maggiori aeroporti italiani, si provveda a questi aeroporti che hanno oggi un movimento di minore entità, ma che sono di grande imminente sviluppo futuro.

Ai fini suddetti è stato predisposto l'unico disegno di legge col quale viene autorizzata la spesa di lire 2.206.000.000 (articolo 1).

La somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di lire 400.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1968, 1969, 1970, 1971, 1972 e in ragione di lire 206.000.000 per l'esercizio 1973 (articolo 2).

Per la costruzione si sta esaminando se possano ricorrere le condizioni perchè sia possibile e conveniente provvedersi col sistema della concessione e, nell'eventualità che tali studi conducano a risultati favore-

voli, l'ipotesi viene prevista e disciplinata dall'articolo 3 del disegno di legge, nel quale si stabilisce che lo Stato potrà dare in concessione i lavori, sotto la sorveglianza degli organi dell'aviazione civile, ad Enti pubblici ed anche a Società private e potrà altresì dare in concessione l'esercizio dell'aeroporto ai medesimi enti, per una durata non superiore a 30 anni dalla data di apertura al traffico aereo dell'aeroporto. Tutto ciò sarà regolato da 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 alla 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 potrà esser fatta la concessione, l'articolo 4 stabilisce che agli espropri provvedano direttamente gli enti concessionari, sulla base, naturalmente, dei piani approvati dal Ministero dei trasporti.

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

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È autorizzata la spesa di lire due miliardi duecentosei milioni per il potenziamento dei servizi civili e per l'esecuzione di opere straordinarie nell'aeroporto aperto al traffico aereo civile di Ancona in Falconara.

Il progetto di tali lavori sarà sottoposto al parere del Consiglio superiore dell'Aviazione civile.

Art. 2.

La somma prevista dall'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di 400 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari 1968, 1969, 1970, 1971, 1972 e di lire 206 milioni per l'esercizio 1973.

Art. 3.

La costruzione ed eventualmente l'esercizio dell'aeroporto civile, di cui all'articolo 1 possono essere affidati in concessione ad Enti pubblici ed anche a Società private legalmente costituite, sotto la sorveglianza degli Organi dell'Aviazione civile.

La durata della concessione non può oltrepassare gli anni 30 dalla apertura dell'aeroporto al traffico aereo.

La concessione è accordata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 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 in dipendenza della costruzione dell'aeroporto previsto dal primo comma dell'articolo 1 debbono essere inizia-

te entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed ultimate entro cinque anni dalla data stessa.

Gli enti concessionari provvedono direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei relativi piani approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

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 dall'articolo 32 della legge medesima.

Tutte le opere di cui all'articolo 1 sono di pubblica utilità.

Art. 5.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge sarà provveduto, nell'esercizio finanziario 1968, con le maggiori entrate derivanti dalla legge concernente i diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile.

Art. 6.

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