

CAMERA DEI DEPUTATI N. 602**DISEGNO DI LEGGE**

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA DIFESA
(TAVIANI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(FANFANI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(VANONI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MERLIN)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(MALVESTITI)

E COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(TAMBRONI)

Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri

Presentato alla Presidenza il 4 gennaio 1954

ONOREVOLI COLLEGGHI! -- La realizzazione di un aeroporto a Genova era stata impostata fin dal 1937, quando con decreto-legge n. 950 del 20 aprile di quell'anno venne autorizzato l'allora Ministero dell'aeronautica ad assumere impegni per l'esercizio 1936-37 e successivi sino al limite di lire 18.000.000 per la costruzione dell'opera in parola.

Segui il decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, che impostò il problema su nuove basi, demandando la costruzione dell'aeroporto al Consorzio autonomo del porto di Genova, che avrebbe dovuto in seguito provvedere anche alla manutenzione e gestione dell'ae-

roporto stesso; al finanziamento dei lavori si sarebbe provveduto con contributi di alcune ditte genovesi e di enti locali nonché con le assegnazioni già contemplate dal citato decreto-legge n. 950 e con altre per un ammontare di lire 32.500.000 che avrebbero dovuto essere disposte dal Ministero dell'aeronautica.

La realizzazione del progetto fu, per altro, impedita dal sopraggiungere degli avvenimenti bellici e conseguentemente la città di Genova è tuttora priva di un aeroporto.

Tale mancanza è stata ancora più avvertita quando, nel dopoguerra, agli argomenti che già avevano consigliato la costru-

zione dell'opera se ne sono aggiunti nuovi di carattere civile e militare.

Per quanto concerne i primi, è, infatti, da tener presente che in seguito a recenti accordi e riunioni internazionali si è istituita definitivamente una rete aerea permanente europea, con connesso impegno, da parte degli Stati aderenti all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (I. C. A. O.), di creare nel proprio territorio nazionale una serie di ben definiti canali aerei (aerovie) dotati di particolari assistenze radioelettriche tali da assicurare una sicura condotta di volo ed un nodo di questa rete è costituito dalla città di Genova, sulla quale è già convenuto che convergano le tre aerovie provenienti rispettivamente da Zurigo, Ginevra e Roma, oltre alle altre che vi si potranno aggiungere.

La creazione di uno scalo a Genova trova, adunque, una giustificazione di squisito carattere tecnico, data la impossibilità di utilizzare gli scali della Val Padana in caso di condizioni meteorologiche avverse, condizioni ben diverse a sud degli Appennini dove esistono vaste zone sempre prive di nebbia, e dove si può effettuare un'attività aerea assoluta tanto di giorno che di notte.

Questo argomento va ad accrescere tutti gli altri di carattere commerciale sui quali sembra superfluo soffermarsi, che si riassumono nella necessità di collegare con il resto dell'Italia, e sul piano europeo e internazionale, una regione che riveste l'importanza della Liguria nel campo dei traffici mercantili e turistici.

Ma a favore della costruzione dell'aeroporto di Genova operano anche altre ragioni di stretto carattere militare difensivo.

È superfluo mettere in evidenza la particolarissima importanza di un porto come quello di Genova in caso di conflitto: ma è, altresì, evidente che a nulla varrebbe poter disporre di un porto sprovvisto di una adeguata protezione dalle offese aeree, dato che l'esperienza ha dimostrato come questa non sia efficiente ove la sua base di azione non si trovi sul posto. E come base di aerei intercettatori per la difesa, non solo di quella città, ma di tutto il litorale ligure e toscano, e del suo retroterra, l'aeroporto di Genova costituisce l'unica soluzione concreta ed efficace, essendo possibile anche il ricovero dei velivoli in caverna e verificandosi nella zona condizioni meteorologiche favorevolissime, tali da consentire l'utilizzazione della pista presso che al cento per cento.

Il problema della costruzione dell'aeroporto in parola è rimasto, quindi, sempre di viva attualità e nel dopoguerra ha formato oggetto di attento studio, in collaborazione con gli enti locali, allo scopo di apportare agli originari progetti le modifiche rese necessarie dall'evoluzione tecnica del mezzo aereo.

A seguito di tali studi venne elaborato un nuovo progetto di massima, che ha riportato l'approvazione dell'assemblea generale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 10 maggio 1951. Tale progetto comporta una spesa di lire 12.800 milioni così ripartita:

diga foranea.	L. 4.500.000.000
banchine di contenimento »	1.820.000.000
riempimento del campo terrestre (lire 4.240.000.000 + 500.000.000 per somme a disposizione)	» 4.740.000.000
sistemazioni superficiali, edifici e impianti vari (lire 1.400.000.000 + 340.000.000 per somme a disposizione) »	1.740.000.000

Circa l'ammontare della spesa, non sembra fuor di posto ricordare, in primo luogo, che nel 1938, quando il traffico aereo mondiale era di 1.700.000.000 di passeggeri-chilometri all'anno, il costo del progettato aeroporto era stato preventivato in lire 113.000.000. Ora che tale traffico è salito ad oltre 35.000.000.000 di passeggeri-chilometri all'anno, non può stupire che detta somma si sia dovuta moltiplicare per 110-115 volte. È da tener presente, inoltre, che, a parte la svalutazione della moneta, mentre nel 1938 l'aeroporto era stato progettato per ricevere velivoli di peso inferiore alle 20 tonnellate, che volavano ad una velocità di crociera intorno ai 200 chilometri-ora, il nuovo aeroporto potrà riceverne del peso di 70 tonnellate con una velocità di crociera che potrà raggiungere anche gli 800 chilometri-ora del *Comet* inglese, già in servizio di linea.

La costruzione dell'opera, che dovrebbe essere condotta a termine in sei anni, sarà finanziata, come previsto nel 1938, in parte dallo Stato e in parte dagli enti e categorie locali interessate. Giova mettere in rilievo che il sacrificio cui andrà incontro lo Stato troverà larghissima giustificazione in rapporto alle esigenze aeronautiche del grande emporio marittimo rappresentato da Genova e dalle necessità di occupazione delle maestranze di quella provincia.

Allo scopo di provvedere ad adeguare alla nuova situazione le norme emanate col

decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, è stato predisposto il presente disegno di legge.

In ordine alle singole disposizioni contenute nello stesso, si chiarisce quanto segue.

L'articolo 1 riproduce il corrispondente articolo del decreto-legge n. 1803, opportunamente aggiornato con il riferimento al nuovo progetto di massima dei lavori. Non ricorrendo l'ipotesi prevista dall'articolo 693 del Codice per la navigazione per la dichiarazione di pubblica utilità con decreto ministeriale (istituzione e ampliamento di aerodromi *da parte dello Stato*), con l'articolo in esame si provvede a dichiarare di pubblica utilità le opere per la costruzione dell'aeroporto di Genova. Si stabilisce, inoltre, che la nuova opera farà parte del demanio dello Stato.

L'articolo 2, analogamente a quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge n. 1803, demanda l'esecuzione dei lavori al Consorzio autonomo del porto di Genova specificando che ad essa il Consorzio provvederà con l'osservanza delle disposizioni contenute nel testo unico delle norme sull'istituzione del Consorzio stesso, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni.

Tenuto, peraltro, presente che detto testo unico prevede soltanto compiti di carattere marittimo e ferroviario, con il secondo comma dell'articolo in esame si tende a delegare il Governo ad emanare le norme necessarie per adeguare le norme che disciplinano l'attività e l'organizzazione consortile alle situazioni di fatto e di diritto conseguenti alla attribuzione all'Ente dei nuovi compiti nel campo aeronautico.

Con lo stesso articolo (terzo comma) viene stabilita l'autonomia della gestione finanziaria relativa alla costruzione dell'aeroporto rispetto al bilancio generale del Consorzio.

L'articolo 3 fissa i termini relativi all'inizio ed alla fine delle operazioni di esproprio e dei lavori di costruzione e riproduce le norme contenute nel secondo e terzo comma dell'articolo 4 del decreto-legge n. 1803 circa la procedura da seguire per gli espropri che il Consorzio dovrà effettuare direttamente.

Gli articoli 4 e 5, che corrispondono all'articolo 5 del decreto-legge n. 1803, riguardano il finanziamento dell'opera.

In particolare, l'articolo 4 autorizza la concessione di un contributo statale di 500 milioni per 30 anni, a decorrere dall'esercizio 1954-55, soggiungendo che detto contributo sarà proporzionalmente ridotto se la spesa dovesse risultare inferiore ai 12 miliardi e 800 milioni preventivati.

L'articolo 5 stabilisce che al completamento del fabbisogno finanziario sarà provveduto mediante contribuzioni di enti pubblici e privati genovesi specificati in apposita convenzione tra il Consorzio autonomo del porto di Genova e gli enti stessi nonché mediante il gettito di un tributo che la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova viene autorizzata a percepire a carico dei contribuenti camerati nella misura dello 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria B e di categoria C, gruppo 34°.

Nella suaccennata convenzione sono stabiliti contributi da parte dei seguenti enti: Comune, Amministrazione provinciale e Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova, Consorzio autonomo del porto di Genova, Ente provinciale per il turismo e Cassa di risparmio di Genova, Società per azioni « Ansaldo », Società per azioni « Piaggio e C. » e Fondazione « Attilio Odero ».

L'articolo 6 afferma che le eventuali maggiori spese rispetto a quella di lire 12 miliardi e 800 milioni preventivata saranno interamente a carico degli enti pubblici di Genova indicati nell'articolo 4 della convenzione i quali vi contribuiranno pro quota. Correlativamente viene stabilito che le attività della gestione dell'aeroporto saranno in primo luogo devolute a coprire gli eventuali maggiori oneri di costruzione e successivamente alla riduzione e soppressione del tributo a carico dei contribuenti camerati di Genova, della contribuzione degli enti genovesi e del concorso statale.

L'articolo 7, che corrisponde all'articolo 7 del decreto-legge n. 1803, prevede esenzioni da imposte e tasse, dirette ad agevolare la costruzione, manutenzione e gestione di questa grande opera di interesse nazionale.

L'articolo 8, analogamente a quanto disposto dall'articolo 2 del decreto-legge n. 1803 per la convenzione stipulata nel 1938, sancisce l'esecutività della convenzione nella quale sono stabilite l'entità, la durata e le modalità di versamento delle contribuzioni a carico degli enti genovesi e sono disciplinati i rapporti intercedenti fra le parti. Con lo stesso articolo si rinvia ad altra convenzione, da stipularsi fra il Ministero della difesa e il Consorzio autonomo del porto di Genova, il regolamento dei rapporti tecnici e finanziari relativi all'esecuzione dell'opera.

L'articolo 9, analogamente a quanto previsto dagli articoli 6 e 8 del decreto-legge n. 1803, affida la manutenzione e la gestione del nuovo aeroporto al Consorzio autonomo

del porto di Genova, il quale, tenendo separata nel proprio bilancio la relativa gestione, vi provvederà in conformità della propria legge istitutiva, integrata come accennato trattando dell'articolo 2 è in conformità di apposito regolamento di cui appresso si dirà e facendo fronte alle spese con i proventi di esercizio dell'aeroporto, ivi compresi quelli contemplati dall'articolo 6 del decreto-legge n. 1803 (gettito dei canoni e delle tasse, ecc.).

L'articolo 10, così come il citato articolo 8 del decreto-legge n. 1803, rinvia ad apposito regolamento la disciplina dei rapporti fra il Ministero della difesa e il Consorzio autonomo del porto di Genova circa la gestione e l'esercizio dei servizi dell'aeroporto nonché i rispettivi limiti di competenza e di attribuzione, con particolare riferimento alle norme per la sicurezza della navigazione aerea e a quelle relative al servizio dei segnalamenti marittimi ed aerei.

Viene, inoltre, stabilito che con lo stesso regolamento saranno determinate le tasse di approdo e le altre tasse che il Consorzio sarà autorizzato a riscuotere dagli utenti dell'aeroporto.

L'articolo 11, in relazione alla durata del concorso statale proroga al 30 giugno 1984 la durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, stabilita al 30 giugno 1973 dal decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416. Alla stessa data del 30 giugno 1984 viene altresì prorogata l'applicazione delle tasse e soprattutto a favore del Consorzio previste dalle norme istitutive del Consorzio stesso.

L'articolo 12 stabilisce che tutte le norme del più volte citato decreto-legge n. 1803 non modificate dalle nuove disposizioni o non in contrasto con le stesse continuano a rimanere in vigore.

L'articolo 13 contiene le necessarie indicazioni di ordine finanziario.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Le opere per la costruzione dell'aeroporto in località Genova-Sestri e quelle per la sistemazione dell'attigua zona ai fini delle esigenze della navigazione aerea, contemplate nel progetto di massima in data 1° febbraio 1951, approvato dall'assemblea del Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 10 maggio 1951, e che sostituisce ad ogni effetto il progetto previsto dall'articolo 1 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 368, sono dichiarate opere di pubblica utilità.

L'aeroporto di Genova-Sestri farà parte del demanio dello Stato.

ART. 2.

L'esecuzione delle opere previste dall'articolo 1 è demandata al Consorzio autonomo del porto di Genova, il quale vi provvederà a mezzo di appositi stanziamenti sui fondi finanziati ai sensi dei successivi articoli 4 e 5, con l'osservanza delle disposizioni contenute nel testo unico delle norme sulla istituzione del Consorzio, approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive sue modificazioni, ed alle condizioni particolari stabilite con la convenzione di cui al secondo comma del successivo articolo 8.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad apportare modifiche al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive sue modificazioni, al fine di adeguare le norme sulla istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova ai nuovi compiti al Consorzio predetto affidati per effetto della costruzione dell'aeroporto e delle operazioni di gestione e manutenzione di cui al successivo articolo 9.

La gestione finanziaria relativa alla costruzione dell'aeroporto è tenuta dal Consorzio distinta dal proprio bilancio.

ART. 3.

Le espropriazioni che si rendessero necessarie per l'esecuzione delle opere previste dagli articoli precedenti dovranno essere iniziate entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e dovranno essere portate a termine entro quattro anni.

I lavori per la costruzione dell'aeroporto e per la sistemazione dell'attigua zona dovranno essere iniziati entro un anno e portati a termine entro sei anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvederà direttamente alle operazioni di esproprio sulla base di piani di esproprio e di sistemazione approvati dal Ministero della difesa.

Per ottenere, ai sensi degli articoli 31 e 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, la stima dei beni soggetti ad espropriazione per i quali i proprietari non abbiano accettato la indennità offerta ai termini dell'articolo 24 della predetta legge, il prefetto farà ricorso all'Ufficio tecnico erariale di Genova. Le perizie compilate da detto Ufficio equivarranno, per tutti gli effetti dell'articolo 48 della suddetta legge, alle perizie di cui al citato articolo 32.

ART. 4.

È concesso il contributo statale annuo di lire 500 milioni per 30 anni, dal 1954-55 al 1983-84, a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova, quale concorso nelle spese per le opere di cui all'articolo 1.

La misura del suddetto contributo sarà proporzionalmente ridotta se la spesa per la costruzione dell'aeroporto e per la sistemazione dell'attigua zona dovesse risultare inferiore a quella preventivata di lire 12 miliardi e 800 milioni.

ART. 5.

A completare il fabbisogno finanziario per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri contribuiranno gli enti pubblici e privati indicati nella convenzione di cui al primo comma del successivo articolo 8 mediante versamenti da effettuarsi nelle misure e con le modalità e alle scadenze stabilite nella predetta convenzione.

Allo stesso fine, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova è autorizzata a percepire, con le modalità di riscossione della sovraimposta camerale, un tributo a carico dei contribuenti camerale, commisurato allo 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria B e di categoria C, gruppo 34^o.

ART. 6.

Le eventuali maggiori spese rispetto a quella preventivata saranno integralmente a carico degli enti pubblici genovesi indicati nell'articolo 4 della convenzione di cui all'articolo 8, i quali vi contribuiranno pro quota.

Le attività della gestione dell'aeroporto saranno innanzitutto devolute a coprire le eventuali maggiori spese di cui al comma precedente.

Qualora, in seguito, le attività di gestione dell'aeroporto lo consentano, il previsto tributo a carico dei contribuenti camerale e il previsto contributo degli enti pubblici genovesi e dello Stato saranno ridotti o cesseranno del tutto.

ART. 7.

Tutte le convenzioni e gli atti economici necessari o connessi con la costruzione, manutenzione ed esercizio dell'aeroporto sono esenti da qualsiasi tributo od onere di qualsiasi natura, ivi compresa l'imposta generale sulle entrate conseguenti a dette convenzioni.

Sono altresì esenti da qualsiasi imposta o tassa le contribuzioni di cui all'articolo 5 nonché le eventuali donazioni ed oblazioni devolute per lo stesso scopo e per l'esercizio dell'aeroporto; tutti gli atti necessari per la determinazione e la liquidazione delle contribuzioni suddette nonché quelli necessari per le relative accettazioni; i contratti di appalto per la costruzione e manutenzione dell'aeroporto nonché i contratti relativi alle operazioni finanziarie connesse con gli appalti stessi, compresi quelli per l'eventuale cessione del contributo dello Stato e dei contributi previsti dall'articolo 5.

L'esenzione riguarda anche le imposte comunali, ivi compresa l'imposta di consumo

sui materiali destinati alla costruzione e manutenzione dell'aeroporto.

Le contribuzioni di cui al primo comma dell'articolo 5 sono deducibili dal reddito degli enti sovventori.

ART. 8.

La convenzione in data 13 febbraio 1954, n. 824 di repertorio allegata alla presente legge, stipulata tra il Consorzio autonomo del porto di Genova, da una parte, ed il Comune, la Provincia, la Camera di commercio, industria e agricoltura, la Cassa di risparmio, l'Ente provinciale per il turismo di Genova; la Società per azioni « Ansaldo », la Società per azioni « Piaggio e C. » e la Fondazione « Attilio Odero », dall'altra, con la quale sono stabilite l'entità, la durata e le modalità di versamento delle contribuzioni che i predetti enti pubblici e privati dovranno devolvere per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 nonché i particolari rapporti intercedenti tra le parti, è resa esecutiva con l'entrata in vigore della presente legge.

Con altra convenzione da stipularsi tra il Ministero della difesa e il Consorzio autonomo del porto di Genova e che sarà approvata con decreto del Ministro per la difesa, di concerto con i Ministri per le finanze, il tesoro, i lavori pubblici, l'industria ed il commercio e la marina mercantile, saranno regolati i rapporti tecnici e finanziari relativi all'esecuzione delle opere per la costruzione dell'aeroporto e sistemazione dell'attigua zona.

ART. 9.

La gestione e la manutenzione dell'aeroporto di Genova saranno effettuate dal Consorzio autonomo del porto di Genova che vi provvederà in conformità della propria legge istitutiva, integrata dalle disposizioni emanate ai sensi del secondo comma dell'articolo 2, e delle norme che saranno stabilite dal regolamento di cui all'articolo successivo.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova farà fronte a detti incumbenti con i proventi di esercizio dell'aeroporto, ivi compresi quelli previsti dall'articolo 6 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, tenendo distinta la relativa gestione finanziaria nel proprio bilancio.

ART. 10.

Apposito regolamento da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la difesa, di concerto con gli altri Ministri interessati, sta-

bilirà i rapporti tra il Ministero della difesa ed il Consorzio autonomo del porto di Genova circa la gestione e l'esercizio dei servizi dell'aeroporto, preciserà i limiti di competenza e di attribuzione tra il predetto Ministero ed il Consorzio e determinerà in particolare le norme per la sicurezza della navigazione aerea nei rapporti con quella marittima nonché quelle relative al servizio dei segnalamenti marittimi ed aerei.

Lo stesso regolamento determinerà le tasse di approdo e le altre tasse che il Consorzio autonomo del porto di Genova sarà autorizzato a riscuotere dagli utenti dell'aeroporto.

ART. 11.

La durata del Consorzio autonomo del porto di Genova, prorogata al 30 giugno 1973, con l'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 1938, n. 416, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 1198, è ulteriormente prorogata al 30 giugno 1984.

L'applicazione delle tasse e delle soprattasse di cui all'articolo 25 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, è parimenti prorogata al 30 giugno 1984.

ART. 12.

Conservano efficacia e continuano ad applicarsi le disposizioni del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, non modificate dalla presente legge e che comunque non contrastino con la stessa.

ART. 13.

Della somma annua di lire 500 milioni prevista dall'articolo 4, lire 450 milioni saranno stanziati in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa e lire 50 milioni faranno carico agli stanziamenti dei capitoli di detto stato di previsione corrispondenti al capitolo n. 296 dell'esercizio 1953-54.

Alla copertura delle spesa di lire 450 milioni sarà provveduto, nell'esercizio finanziario 1954-55, mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anzidetto esercizio nel capitolo concernente il fondo globale per fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA13 febbraio 1954
N. 824 Rep.**CONVENZIONE**

CHE SI STIPULA TRA IL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA, DA UNA PARTE, IL COMUNE DI GENOVA, LA PROVINCIA DI GENOVA, LA CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI GENOVA. LA CASSA DI RISPARMIO DI GENOVA, L'ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI GENOVA, LA SOCIETÀ PER AZIONI « ANSALDO », LA SOCIETÀ PER AZIONI « PIAGGIO & C. » E LA FONDAZIONE « ATILIO ODERO », TUTTE CON SEDE IN GENOVA, DALL'ALTRA, PER IL CORSO NEL FINANZIAMENTO NECESSARIO ALLA COSTRUZIONE DELL'AEROPORTO DI GENOVA-SESTRI.

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentocinquantaquattro, ed addì tredici del mese di febbraio, alle ore undici e trenta, in Genova, in una Sala del Palazzo San Giorgio, sede del Consorzio autonomo del Porto di Genova;

PREMESSO:

che col decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, convertito in legge 5 gennaio 1939, n. 368, erano dichiarate di pubblica utilità le opere per la costruzione del nuovo porto aeronautico e marittimo di Genova-Sestri ed erano stabilite norme per la loro esecuzione e per la gestione dell'aeroporto;

che con lo stesso decreto-legge era approvata e resa esecutiva la convenzione 12 febbraio 1938, n. 418 di repertorio, intervenuta tra il Consorzio autonomo del porto di Genova, la Società anonima « Ansaldo », la Società anonima « Piaggio & C. », la Società « Ilva-Alti forni ed acciaierie d'Italia », il senatore Odero, con la quale venivano determinati i contributi assunti dalle dette Società e dal senatore Odero per concorrere nelle spese di esecuzione dell'aeroporto e stabiliti i diritti riconosciuti a taluni di essi contribuenti;

che per le vicende della guerra le opere di costruzione di quell'aeroporto non potevano essere condotte a compimento;

che successivamente è stato necessario approntare un nuovo progetto e precisamente quello 1° febbraio 1951, debitamente approvato in sede competente;

che detto progetto prevede una spesa complessiva di lire 12.800.000.000 per la quale lo Stato concede il contributo annuo di 500 milioni per la durata di 30 anni, dall'esercizio 1954-1955 al 1983-1984

che per integrare il fabbisogno finanziario la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova viene autorizzata a percepire con le modalità di riscossione della sovrimposta camerale un contributo a carico dei contribuenti camerali commisurato allo 0,50 per cento dell'imponibile dell'imposta di ricchezza mobile di categoria B);

che, ad ulteriore integrazione del predetto fabbisogno finanziario, il comune di Genova, la provincia di Genova, il Consorzio autonomo del porto di Genova, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova, la Cassa di risparmio di Genova, l'Ente provinciale per il turismo di Genova, la Società per azioni « Ansaldo », la Società per azioni « Piaggio & C. » e la Fondazione « Attilio Odero », si sono impegnate a contribuire con le somme assunte a carico dei rispettivi bilanci come appresso specificato;

TUTTO CIÒ PREMESSO:

volendosi, a norma di legge, procedere alla stipulazione di apposita convenzione per fissare l'entità e la durata delle predette contribuzioni, nonché le modalità e le scadenze dei relativi versamenti, innanzi a me dottor Stefano Primavera, Capo sezione appalti e contratti, delegato a rogare i contratti nell'interesse dell'Amministrazione del Consorzio autonomo del porto, e senza l'intervento dei testimoni, avendovi le parti contraenti, d'accordo fra di loro e con me funzionario, rinunciato, convocati dal tenente generale di porto in ausiliaria Filiberto Ruffini, presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, sono comparsi, oltre il generale Filiberto Ruffini, in rappresentanza del Consorzio predetto, i Signori:

Onorevole avvocato Vittorio Pertusio, sindaco di Genova;

Avvocato Giovanni Maggio, presidente della Giunta provinciale di Genova;

Avvocato Federico De Barbieri, Vicepresidente della Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova e presidente della Società per azioni « Ansaldo », con sede in Genova, capitale versato lire 1.500.000.000, il quale rappresenta entrambi gli Enti predetti come da deliberazione della Giunta camerale in data 9 febbraio 1954, n. 5768, e da deliberazione del Consiglio di amministrazione della predetta società « Ansaldo » in data 20 luglio 1953 (Allegati A e B);

Commendatore Pietro Gotelli, presidente della Cassa di risparmio di Genova;

Dottore Natale Galeppini, presidente dell'Ente provinciale per il turismo di Genova, legale rappresentante dell'Ente predetto giusta il decreto ministeriale 7 marzo 1953, n. 121;

Dottore ingegnere Armando Piaggio fu Rinaldo, amministratore delegato della Società per azioni « Piaggio & C. », con sede in Genova, capitale versato lire 1.050.000.000, il quale rappresenta la Società stessa come da deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 12 novembre 1953 (Allegato C);

Marchese Andrea V. Ardissonne fu Giovanni Battista, presidente della Fondazione « Attilio Odero », con sede in Genova, a quanto infra autorizzato con deliberazione del Consiglio di amministrazione dell'Ente predetto in data 5 ottobre 1953 (Allegato D);

Dott. Manrico de Rosa fu Carlo, direttore centrale delle Società per azioni « Ilva-Alti Forni e Acciaierie d'Italia » con sede in Genova, capitale versato lire 15.000.000.000, il quale rappresenta la Società stessa, come da deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 15 dicembre 1953 e che interviene nel presente atto ai soli effetti degli articoli 2 e 9 (Allegato E); i quali Signori, della cui identità personale e capacità giuridica io sono certo, dichiarate vere e confermate le premesse di cui sopra;

STIPULANO E CONVENGONO QUANTO APPRESSO:

ARTICOLO. 1

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente accordo.

ARTICOLO. 2

I contributi assunti a proprio carico dagli stipulanti nella convenzione 12 febbraio 1938, n. 413 di repertorio, approvata e resa esecutiva dal decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803, per la parte versata sono irripetibili, e per il saldo sono assorbiti e sostituiti dai contributi di cui in appresso.

ARTICOLO. 3

Gli Enti pubblici e privati a mezzo dei loro rispettivi legali rappresentanti, come sopra specificati, si impegnano di concorrere nel finanziamento della costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri con le somme per ognuno di essi indicate:

1°) *Comune di Genova*, lire 2 miliardi e 400 milioni da versarsi in rate annuali di 80 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni del Consiglio comunale in data 9 novembre 1953, n. 918, e in data 20 gennaio 1954, n. 82, superiormente approvate nelle forme di legge (Allegati F e G);

2°) *Consorzio autonomo del Porto di Genova*, lire 1 miliardo e 800 milioni da versarsi in rate annuali di 60 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio finanziario 1954-55 giusta deliberazioni dell'Assemblea generale del 23 maggio 1952 e del 18 novembre 1953 e del Comitato consortile - Opere portuali e gestione - del 21 gennaio 1954, rese esecutive con le comunicazioni del prefetto di Genova rispettivamente in data 18 giugno 1952, n. 3504, 15 dicembre 1953, n. 7819, e 27 gennaio 1954, n. 417 (Allegati H, I e L);

3°) *Provincia di Genova*, lire 300 milioni da versarsi in rate annuali di 10 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni del Consiglio provinciale in data 2 dicembre 1953, n. 15376, e in data 9 febbraio 1954, n. 1615, superiormente approvate nelle forme di legge (Allegati M e N);

4°) *Camera di Commercio, industria e agricoltura di Genova*, lire 300 milioni da versarsi in rate annuali di lire 10 milioni ciascuna per la durata di 30 anni a cominciare dall'esercizio 1954 giusta deliberazioni della Giunta camerale in data 18 settembre 1953, n. 5309, e in data 9 febbraio 1954, n. 5768 (Allegati A e O);

5°) *Ente provinciale per il turismo di Genova*, lire 70 milioni da versarsi in rate annuali di 10 milioni per la durata di 7 anni a cominciare dall'esercizio 1953 giusta deliberazione in

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

data 18 ottobre 1952, n. 254, approvata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri — Commissariato per il turismo — in data 13 novembre 1952, n. 47627-8735 (Allegato P);

6°) *Cassa di risparmio di Genova*, lire 15 milioni da versarsi in rate annuali di 5 milioni ciascuna per la durata di 3 anni a cominciare dal 1953, giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 29 marzo 1952 (Allegato Q);

7°) *Società per azioni « Ansaldo »*, con sede in Genova, lire 21 milioni da versarsi in rate annuali di 3 milioni ciascuna per la durata di 7 anni a cominciare dal 1954, giusta deliberazione del Comitato esecutivo Ansaldo in data 12 settembre 1953 (Allegato R);

8°) *Società per azioni « Piaggio & C. »*, con sede in Genova, lire 21 milioni da versarsi in rate annuali di 3 milioni ciascuna per la durata di 7 anni a cominciare dal 1953 giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 12 novembre 1953 (Allegato C);

9°) *Fondazione « Attilio Odero »*, lire 1 milione, *una tantum*, da versarsi nel 1954 giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 10 settembre 1953 (Allegato S).

ARTICOLO 4.

I predetti Enti pubblici e privati si impegnano di versare entro due mesi dell'entrata in vigore della legge concernente la costruzione dell'aeroporto al Consorzio autonomo del porto la prima rata dei loro rispettivi contributi come sopra determinata.

Il comune, il Consorzio autonomo del porto, la Provincia e la Camera di commercio di Genova si impegnano altresì a sostenere, pro quota, l'eventuale eccedenza di spesa di costruzione dell'aeroporto rispetto alle lire 12.800.000.000 preventivate, nonché l'eventuale maggior onere rispetto al piano di finanziamento previsto.

Le attività della gestione dell'aeroporto saranno innanzi tutto devolute a coprire l'eventuale eccedenza di spesa nonché l'eventuale maggior onere di cui al comma precedente.

Qualora, in seguito, le attività della gestione dell'aeroporto lo consentano, i contributi degli Enti pubblici indicati nel secondo comma del presente articolo e quello dello Stato, di cui alle premesse, nonché il contributo di cui al successivo articolo 5 saranno ridotti o cessaranno del tutto. Detta eventuale riduzione, nei rapporti fra i contributori genovesi, troverà applicazione con precedenza sul contributo previsto dal successivo articolo 5.

ARTICOLO 5.

Entro i limiti della spesa di lire 12.800.000.000 preventivate, la Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova si impegna altresì a versare annualmente al Consorzio autonomo del porto di Genova, per un periodo massimo di anni 30, a decorrere dal 1954 un contributo di non più di 200 milioni e in ogni caso non superiore al gettito annuo dello 0,50 per cento degli imponibili dell'imposta di ricchezza mobile di categoria B) e di categoria C), gruppo 34°.

ARTICOLO 6.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova, coi proventi di cui all'articolo 3 della presente convenzione, con quello del contributo concesso dallo Stato di cui alle premesse e con quello del contributo camerale di cui all'articolo 5 della presente convenzione farà fronte agli oneri relativi alla costruzione dell'aeroporto secondo i relativi progetti esecutivi.

ARTICOLO 7.

Tenuto conto che la Società « Piaggio & C. » si propone, nel comune interesse, d'intraprendere nel suo stabilimento di Genova-Sestri l'industria delle costruzioni e riparazioni aeronautiche, il Consorzio autonomo del porto di Genova concederà alla predetta Società, in relazione anche a quanto previsto dall'articolo 2 della presente convenzione, per la durata di anni venti a decorrere dall'entrata in esercizio dell'aeroporto, l'utilizzazione gratuita dello stesso ai fini della suddetta industria e cioè per prove a terra e in mare o in volo, per manutenzioni, revisioni riparazioni, e collaudi dei propri apparecchi e di quelli dei di lei committenti, tanto sul campo terrestre che sullo specchio d'acqua, per la discesa al quale saranno disposti adatti scivoli.

La regolamentazione dell'esercizio dell'aeroporto che sarà concordata fra il ripetuto Consorzio e il Ministero della difesa-aeronautica dovrà tener conto delle facoltà attribuite alla Società « Piaggio & C. » nella ovvia intesa però che dette facoltà dovranno essere esercitate in modo da non intralciare il funzionamento dell'aeroporto e dell'idroscalo.

I contraenti prendono atto dell'avvenuto subingresso della Società « Piaggio & C. » nella concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo Stabilimento Odero Terni-Orlando.

ARTICOLO 8.

Nei riguardi della Società per azioni « Ansaldo » le parti contraenti prendono atto che la stessa ha già ottenuto la concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo stabilimento della Società « Ilva » di Sestri Ponente e che l'« Ansaldo », a causa della mancata esecuzione dell'aeroporto previsto dal progetto 31 luglio 1937, ha dovuto costruire per suo conto e con rilevante dispendio una darsena con doppia diga pel servizio dei vari e dell'allestimento delle navi.

Alla stessa Società « Ansaldo » sarà riservato trattamento esclusivamente preferenziale per eventuali estensioni dell'industria da essa esercitata su zone demaniali che si rendessero libere verso ponente in contiguità di quelle già da essa occupate.

ARTICOLO 9.

Nei riguardi della Società « Ilva » si dà atto che la stessa, coll'avvenuto trasferimento alla Società « Ansaldo » della concessione dell'area demaniale precedentemente occupata dallo stabilimento « Ilva » di Sestri Ponente, conserva ora il solo pontile di Multedo, il di cui esercizio continua ad essere regolato dall'articolo 9 del decreto-legge 21 ottobre 1938, n. 1803.

ARTICOLO 10.

Il presente Atto è soggetto, per la sua validità, alle prescritte approvazioni e all'emanazione dei necessari provvedimenti legislativi.

* * *

E richiesto io Funzionario ho ricevuto questo Atto che ho letto a chiara ed intelligibile voce ai Signori componenti i quali, dichiaratolo conforme alla loro volontà, con me si sottoscrivono. Si è omessa la lettura degli allegati per espressa volontà delle parti.

Il presente atto consta di numero cinque fogli di carta libera uso bollo, scritti da persona di mia fiducia, sopra facciate numero tredici questa compresa.

per il *Consorzio autonomo del porto di Genova*

Firmato: FILIBERTO RUFFINI

per il *Comune di Genova*

Firmato: VITTORIO PERTUSIO

per la *Provincia di Genova*

Firmato: GIOVANNI MAGGIO

per la *Camera di commercio, industria e agricoltura di Genova*

Firmato: FEDERICO DE BARBIERI

per l'*Ente provinciale per il turismo di Genova*

Firmato: NATALE GALEPPINI

per la *Cassa di risparmio di Genova*

Firmato: PIETRO GOTELLI

per la *Società per azioni « Ansaldo »*

Firmato: FEDERICO DE BARBIERI

per la *Società per azioni « Piaggio & C. »*

Firmato: ARMANDO PIAGGIO

per la *Fondazione « Attilio Odero »*

Firmato: ANDREA V. ARDISSONE

per la *Società per azioni « Ilva-Alti Forni e Acciaierie d'Italia »*

Firmato: MANRICO DE ROSA

(Allegati A, B, C, D, E, F, G, H, I, L, M, N, O, P, Q, R, S, che si omettono, perché annessi all'Atto originale).