# MOZIONE APPROVATA DALL'ASSEMBLEA PER LA SALVAGUARDIA DEGLI AEROPORTI DELL'AVIAZIONE LEGGERA E DEI FUTURI SERVIZI STOL

---

L'assemblea dei parlamentari, dei responsabili degli Enti Locali, dei dirigenti delle Organizzazioni politiche, sindacali, sportive nelle cui circoscrizioni sono compresi i 19 aeroporti di cui si propone la liquidazione in base al disegno di legge n. 148 all'esame del Senato, riunitasi a Roma il 16 novembre 1972 su iniziativa dell'Aero Club d'Italia e del Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei;

considerato che tale disegno di legge contrasta con il disposto del cosiddetto "piano regolatore degli aeroporti per gli anni 70" predisposto dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile e approvato dal CIPE il 20 novembre 1969;

considerato che la dismissione dei 19 aeroporti è proposta senza tener conto dell'art. 15 della legge 141 del 30 gennaio 1963;

considerato che tra l'altro 13 dei 19 aeroporti sono sede di attività di Aero Club e di volo turistico-sportivo e di lavoro aereo e di scuole di pilotaggio e quindi già oggi indispensabili alle esigenze dell'aviazione civile;

considerato che il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, On. Bozzi, ha manifestato il suo interessamento annunciando di aver concordato con gli altri Ministri interessati la presentazione di un emendamento che prevede il parere preventivo del Ministro dei Trasporti per la dismissione degli aeroporti inclusi nel disegno di legge;

impegna tutti i presenti ad adoperarsi, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze e possibilità, per:

- promuovere l'applicazione immediata dell'art. 15 della legge 141 del 30 gennaio 1963, sottolineando la necessità di una corretta interpretazione del contesto di detto articolo di legge, volta ad affermare l'applicabilità in caso di dismissione di aeroporti;

- ostacolare con ogni mezzo qualsiasi azione tendente alla dismissione, secondo le procedure e le finalità del disegno di legge n. 148, di qualunque aeroporto tra i 19 attualmente sede di attività civile e/o inseriti nel piano di sviluppo approvato dal CIPE;

- chiedere che il governo richiami dal Parlamento il disegno di legge n. 148 allo scopo di depennare gli aeroporti suddetti, prima di ripresentarlo;

- ottenere dalle autorità militari chiarimenti in merito alla legittimità e alla destinazione delle palazzine in costruzione nell'aeroporto dell'Urbe.

**CENTRO PER LO SVILUPPO DEI TRASPORTI AEREI**
**CENTRE FOR THE DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT**
ENTE MORALE - NON-PROFIT BODY
*Studi, Ricerche, Consulenze - Studies, Research, Consulting*

*00187 Roma,* 38, *Via Sardegna* ☎ 481.613

29 novembre 1972

Onorevole,

il disegno di legge n. 148 del 6 luglio 1972 prevede la liquidazione di 351 immobili "militari" fra cui un certo numero di campi di volo già oggi essenziali all'aviazione leggera e che in un prossimo futuro saranno indispensabili ai servizi aerei V/STOL.

Per la salvaguardia di questi aeroporti si è riunito a Roma un gruppo di "amici dell'aviazione civile" formato da parlamentari, da rappresentanti di Enti locali, di Aero Club, di Organizzazioni politiche, sindacali e sportive, da piloti e da giornalisti.

Dopo un ampio dibattito, l'Assemblea, che è stata patrocinata dal Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei e dall'Aero Club d'Italia, ha votato la mozione che Le allego assieme ad alcuni ritagli stampa sull'argomento.

Augurandomi che Lei condivida la sostanza del documento, vorrei pregarLa di mandarmi la Sua autorevole adesione, in modo da poterLa tenere informata su tutte le iniziative che si assumeranno per la difesa degli aeroporti minori e di trasmetterLe la documentazione sul ruolo che i Paesi industrializzati stanno affidando, in misura sempre crescente, al trasporto aereo.

Dei 19 campi di volo minacciati di liquidazione in base al citato disegno di legge ben 13 e precisamente Arezzo, Campiglia Marittima, Casale Monferrato, Fano, Ferrara, Lugo di Romagna, Manduria, Mantova, Modena, Novi Ligure, Reggio Emilia, Roma-Urbe, Siena-Ampugnano, sono compresi nel "Piano regolatore degli aeroporti italiani per gli anni 70", approvato dal CIPE il 20 novembre 1969 su proposta del Ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile. Altri 6 campi di volo - Jesi, Milano-Baggio, Pavullo, Pontedera, S. Pancrazio, Tarquinia - non sono inclusi nel citato "Piano regolatore".

Nel ringraziarLa per l'attenzione prestata, l'occasione mi è gradita per cordialmente salutarLa.

A. Padovan

Angelo Padovan
Direttore Organizzativo

TRASPORTI AEREI
*Rivista Mensile - Monthly Magazine*
AVIAZIONE CIVILE
*Notiziario Settimanale - Weekly Air News*

*Rappresentante dell'Italia alla*
*Italy's representative at the*
transpo 72
United States International Transportation Exposition

1227

DA UN'ASSEMBLEA SVOLTASI A ROMA

# Chiesta la salvaguardia degli aeroporti minori

## La Difesa dovrebbe condizionare la vendita dei 19 campi d'aviazione al parere dei Trasporti - Una legge di 10 anni fa - Un pessimo affare l'alienazione dell'«Urbe»

Bisogna ostacolare con ogni mezzo che diventi operante il provvedimento, attualmente all'esame del Senato, col quale diciannove piccoli aeroporti militari «aperti al traffico civile» vengono «dismessi» e venduti come ordinarie superfici: questa, in sintesi, la mozione approvata ieri ad un'assemblea svoltasi a Roma al Palazzo delle Federazioni Sportive ed alla quale hanno partecipato alcune centinaia di persone, più o meno interessate alle attività dell'aviazione leggera e sportiva. Sono noti i precedenti della vicenda: l'Amministrazione Militare non ha più alcun bisogno di questi piccoli aeroporti e con il provvedimento all'esame del Senato intende venderli per ricavarne fondi da impiegare per il potenziamento dei mezzi e delle infrastrutture della difesa. E' altresì il caso di ricordare che essendo questi piccoli aeroporti — fra i quali anche Roma Urbe — classificati come «aperti al traffico civile», in forza della legge 31 gennaio 1963, nr. 141 (passaggio dell'amministrazione dell'aviazione civile dal Ministero della Difesa a quello dei Trasporti) un comitato interministeriale avrebbe dovuto stabilire quali di questi (e di altri) aerodromi avrebbero dovuto rimanere sotto l'Amministrazione della Difesa.

Sembra che il comitato fosse anche stato costituito, ma non fece nulla di concreto soprattutto perché il Ministero dei Trasporti non sapeva come gestire gli aeroporti che gli sarebbero stati assegnati. A questo punto — come abbiamo già avuto occasione di esprimerci — la Amministrazione militare non ha tutti i torti se è entrata nell'ordine di idee di venderli. «*Un errore tecnico, un vero e proprio infortunio del governo*» — è stato definito il provvedimento all'esame del Senato ieri dall'on. Catella (PLI), Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Presidente dell'Aero Club d'Italia e Presidente dell'assemblea di ieri pomeriggio — «*era stato preparato da tempo senza essere coordinato*». Il parlamentare piemontese, ex pilota collaudatore, ha sostenuto che la «dismissione» d'ognuno di questi aeroporti debba essere condizionata al parere del Ministro dei Trasporti, e che quindi, in ogni caso, debba essere assicurato un diritto di prelazione sulle aree a favore degli enti locali. Catella ha concluso ricordando che in Italia lo Stato devolve annualmente agli aero clubs 500 milioni, mentre ratifica 800 milioni ai circhi equestri e somme ben più elevate alla cinematografia ed al teatro: è questa — secondo il parlamentare liberale — una delle cause della scarsa coscienza aeronautica del paese.

L'on. Egidio Carenini (DC), Presidente del Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei, non s'è dichiarato soddisfatto dell'emendamento (corrispondente nella sostanza a quanto aveva chiesto Catella) che il Ministro dei Trasporti vuole imporre al provvedimento in esame al Senato, ed ha chiesto l'attivazione del comitato di ripartizione dei beni previsto dalla legge 141.

Fra i successivi interventi è da registrare quello del dott. Teti, Presidente dell'Aero Club di Roma, egli ha detto che con il provvedimento al Senato il Ministero della Difesa spera di ricavare 100 miliardi di lire, mentre con la sola vendita dell'aeroporto dell'Urbe si potrebbe realizzare una somma forse maggiore. «*Il principio dell'aviazione civile* — ha detto il gen. Gustavo Garretto, capo della divisione navigazione aerea del Ministero dei Trasporti — *è di non "dismettere" nessun aeroporto e conservarli tutti per eventuali futuri impieghi*». Un principio per il quale non s'è fatto nulla di concreto. La riunione, nel corso della quale non è mancata una certa confusione e gli interventi a sproposito, s'è conclusa con la già menzionata mozione.

Gli aeroporti che dovrebbero essere messi in liquidazione, come è noto, sono: Arezzo, Campiglia Marittima, Casale Monferrato, Fano, Ferrara, Iesi, Marina di Romagna, Manduria, Mantova, Modena, Novi Ligure, Reggio Emilia, Roma-Urbe, Siena, Ampugnano. A questi 13 — che sono inseriti nel «Piano regolatore degli aeroporti per gli anni 70» predisposto dal Ministero dei Trasporti tre anni fa e approvato dal CIPE — occorre aggiungerne altri 6 e cioè: Jesi, Milano-Baggio, Pavullo, Pontedera, S. Pancrazio e Tarquinia.

G. D'Av.

1228

# Palazzine sull'aeroporto? Non è solo un «infortunio»

***Dibattito sulla svendita dell'Urbe e di altri 17 aeroporti, decisa dal ministero della Difesa - Pieno contrasto con il Piano regolatore - Alcuni tra gli impianti in liquidazione potrebbero essere utilizzati per i futuri velivoli a decollo corto (STOL)***

LO SCANDALO dell'aeroporto dell'Urbe è emerso in tutta la sua gravità nel corso del dibattito che si è svolto ieri, organizzato dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei e dall'Aeroclub d'Italia, e al quale hanno partecipato parlamentari, amministratori locali, dirigenti di enti economici, sindacali, ecc.

Si tratta di una enorme speculazione ai danni di Roma che ha questa volta per protagonisti non dei privati ma addirittura lo Stato. La vicenda palesa che siamo regredo all'area arcaica e senza alcun limite: non hanno il permesso del Comune, non hanno il permesso del ministero dei Lavori Pubblici. La cosa più grave è che le costruzioni vengono non abbia tutti i crismi della legalità. Si tratta

[illegible] di una violazione palese di norme del Codice penale, di una serie di reati commessi da alti dirigenti militari e dello Stato nei cui confronti la magistratura ha già aperto una inchiesta.

Denuncie in questo senso sono state compiute già nel passato dall'Aeroclub di Roma e dallo stesso Comune che — così ha affermato il consigliere comunale Fiori — si era impegnato a difendere con ogni mezzo l'area dell'Urbe da ogni speculazione. Si però accaduto che quando il sindaco ha deciso una inchiesta e ha bloccato [illegible] sul posto per un esame [illegible] attendere un atto formale, accompagnato da un vigile urbano, questi non erano più [illegible] dell'edificio [illegible] costruzione.

Ma se la speculazione a Roma è più clamorosa, se conta tutto in questa città assume una forma marmocchiana, non meno grave è la speculazione cui il decreto dell'onorevole Malagodi ha aperto le porte. Lo stesso onorevole Cattani, anche lui liberale ha detto ieri che si è trattato di un «errore tecnico» mentre il deputato comunista Cervone ha parlato di una violazione della legalità costituzionale, di una difesa di quello «errore» sostenuto che risponde alla operazione senza alcun dubbio in definitiva un miliardo [illegible] (Malagodi) e una [illegible] (Tanassi).

Riferendosi [illegible] recentemente [illegible] società di [illegible] ha detto: «Una legge presentata al Senato ha autorizzato la cessione [illegible] immobiliare [illegible] integrale [illegible] Italia. L'[illegible] di 18 aeroporti [illegible] di [illegible] costituire [illegible] aeroporti [illegible] soldi per il terreno prima [illegible] e poi altre 17 palazzine per alti ufficiali. Quel terreno [illegible] utilizzato come area edificabile renderebbe a costare non 280 mila lire al metro quadrato, a cordi fatti solo vendendo il terreno dell'aeroporto dell'Urbe le Stato potrebbe incassare 180 miliardi di lire, 90 in più di quanti Malagodi ne vorrebbe ricavare dalla vendita di 50 immobili in tutta Italia.

Il fatto è stato denunciato dall'Istituto nazionale di urbanistica che ha votato una mozione letta ieri nel corso dell'assemblea nella quale si afferma testualmente: «Non si sofferma in questa sede sugli aspetti puramente economici dell'operazione che rischia di concludersi — come altre analoghe che l'hanno preceduta — con un sostanziale bilancio passivo per l'Erario, ma profondo sull'interesse che viene legalmente privato alla speculazione che troverà nuovo alimento nella privatizzazione di beni comuni e di aree già destinate all'uso pubblico come è la maggioranza delle aree aeroportuali».

«Desta meraviglia il fatto che il decreto oggi venga proposto congiuntamente anche dal ministro della Programmazione Economica che pure aveva ravvisato [illegible] evitare la dismissione di aeroporti tra i quali [illegible] l'Urbe a Roma una vendita». L'[illegible] dice:

[illegible] sostiene che «Il ricorso sempre più diffuso alle operazioni di speculazione immobiliare come fonti di finanziamento di enti pubblici [illegible] repubblica non può [illegible] denunciato come [illegible] dei vantaggi più propriamente dell'attuale stato di [illegible] dall'azione pubblica». Mentre [illegible] si [illegible] quanto è stato dichiarato [illegible] sarà in [illegible] «riparata».

Il ministero dei Trasporti che in tutta questa operazione come in tutte quelle che riguarda l'[illegible] sta assumendo [illegible] può [illegible] anche questo è stato [illegible] senza [illegible] termini in risalto nel corso dell'assemblea) ha infatti annunciato di aver [illegible] altri miliardi [illegible] interessati un emendamento che prevede il parere preventivo per la dismissione dell'aeroporto dell'Urbe e degli altri 17 aeroporti. Un'azione tardiva che non ha impedito [illegible] la parte dei militari.

La speculazione però c'è (e non è certo quella dell'emendamento) la speculazione di questi beni da parte delle amministrazioni comunali interessate. In questo senso — così ha dichiarato il consigliere Fiori — intende muoversi l'amministrazione comunale di Roma. Un passo da fare subito come occorre intervenire subito per le quattro palazzine dei generali che già hanno in parte gravemente danneggiato la visibilità dell'aeroporto dell'Urbe. Questa palazzine vanno demolite e subito.

A parte gli aspetti squisitamente scandalistici — che vanno difesi con ogni mezzo — in quanto l'Urbe e altri aeroporti [illegible] minacciati [illegible] in un futuro [illegible] prossima una loro importante utilizzazione con l'impiego di aerei a decollo [illegible] gli Stol — c'è da rilevare che si tratta in questo caso di un nuovo attentato alla sovranità degli enti locali: questo è l'aspetto più antidemocratico e più pericoloso del decreto di Malagodi. Un aspetto che se non è stato messo ieri nella sua giusta luce nel dibattito è ripetiamo di gran lunga il più grave.

L'assemblea si è chiusa con una mozione abbastanza debole ma nel corso del dibattito è stato deciso invece un immediato e più pesante intervento contro l'indecoroso decreto Malagodi. Ai [illegible] futuri in Parlamento e [illegible] deputati e senatori di ogni [illegible] denuncia.

MARIO UGAZZ

LA STAMPA — Venerdì 17 Novembre 1972

## Scali aerei "in vendita„

# Ville e palazzi su 20 aeroporti?

### Se passerà la legge che consente all'amministrazione militare di venderli, potrebbero diventare centri di speculazione edilizia

(Nostro servizio particolare)

Roma, 16 novembre

**Venti aeroporti italiani sono in vendita: mille ettari di terreno, sparsi in tutto il paese, pronti per infittire con palazzi e grattacieli le periferie caotiche degli agglomerati urbani. La legge che consente all'amministrazione militare di «dismettere» parte del suo patrimonio marcia in fretta: interrogazioni e interpellanze di tutti i partiti tentano invano di arrestarne il cammino parlamentare.**

Centosessantamila manifestini lanciati stamane su Roma da piccoli aerei da turismo vogliono adesso fermare l'operazione commerciale. «*La speculazione edilizia uccide gli aeroporti*, è scritto sul volantino; *un vergognoso tentativo è in atto per trasformare l'aeroporto di Roma - Urbe in un alveare di cemento. un'area di oltre settanta ettari per un valore di circa cento miliardi ha scatenato un'orgia di interessi da parte di potenti gruppi di speculatori: aiuti l'aviazione civile, fate sentire la vostra voce*».

L'accusa è stata ripetuta stasera alla conferenza che il Centro per i trasporti aerei ha organizzato in una sala del Coni assieme agli Aeroclub d'Italia. Per l'«Urbe», in particolare, la situazione appare ormai compromessa: quattro palazzine sono in costruzione a ridosso della pista e altre tredici sorgeranno nei prossimi mesi. Sono le case destinate agli ufficiali dell'aeronautica che, senza approvazione del Comune e in spregio alle più elementari indicazioni del piano regolatore, verranno a gravare su una delle zone più congestionate della città, quella che si estende tra la Via Salaria e la Via Olimpica.

Le autorità comunali sono impotenti: il complesso edilizio sorge sul territorio del demanio militare e soltanto il ministero della Difesa potrebbe arrestarne la crescita. Quando le diciassette palazzine saranno ultimate, l'aeroporto diventerà inservibile: i nuovi palazzi nascondono, infatti, la vista della torre di controllo; i piccoli aerei da turismo non potranno decollare o atterrare: il rischio sarebbe di finire contro le auto in sosta o negli spazi verdi destinati a parco.

Si inizierà allora la seconda fase del piano di svendita, la più lucrosa: quella che consentirà a costruttori senza scrupoli di occupare il resto dell'aeroporto, sessanta ettari, quanto basta per un nuovo quartiere della città, privo di servizi, senza strade d'accesso, destinato a gravare sull'Olimpica e la Salaria, che sono ormai impraticabili nelle ore di punta.

Ai convenuti nella sala del Coni, l'onorevole Carenini (dc), presidente del «Centro per i trasporti aerei», ha rifatto la storia del progetto di legge che ha già ricevuto l'approvazione della commissione Bilancio del Senato. Il provvedimento riguarda la «*dismissione di immobili militari e assegnazione di fondi per il potenziamento delle forze armate*», e il parlamentare ha detto che contrasta con il piano nazionale degli aeroporti, che la sua approvazione segnerà, in pratica, la fine dell'aviazione sportiva italiana. Tredici degli aeroporti in vendita sono sedi di aeroclub, di scuole di pilotaggio, «*indispensabili all'aviazione civile*».

Carenini ha poi annunciato che il ministero dei Trasporti, finora escluso dall'operazione, ha concordato con gli altri dicasteri interessati la presentazione d'un emendamento che prevede il «*parere preventivo*» del ministro dei Trasporti «*per la dismissione degli aeroporti*». «*E' un primo passo*, ha detto, *che lascia intravedere la buona volontà del governo, ma che non è sufficiente a garantire l'integrità di tutti i campi d'aviazione*».

L'elenco dei beni demaniali compresi nel disegno di legge s'apre con gli aeroporti, il più noto dei quali è quello dell'«Urbe», sede di un aeroclub che ha già protestato con vigore per lo sfratto. Gli altri sono sparsi su tutto il paese: da Jesi a Fano, da Novi Ligure a Ferrara, da San Pancrazio a Milano Baggio, da Lugo di Romagna a Pontedera.

Accanto agli aeroporti tra i beni in vendita del demanio ci sono le «*esposizioni costiere*», ampie zone di terreno, che si aprono sul mare, spesso dei centri turistici.

**Francesco Santini**

1230

*LA VICENDA DELL'AEROPORTO IN VENDITA*

# «Roma-Urbe» è salvo (ma solo in teoria)

***Riconosciuta la competenza del ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile – Procede però a tempo di record la costruzione di un primo lotto di 17 palazzine che compromette l'operatività della torre di controllo – La situazione al vaglio della magistratura***

L'aeroporto civile statale internazionale di Roma-Urbe è salvo, come sono salvi gli altri dodici scali minori — sparsi in mezza Italia — di cui si propone la vendita nonostante siano inclusi nel cosiddetto «Piano regolatore degli aeroporti per gli anni 70», predisposto dal ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile e approvato dal CIPE il 20 novembre 1969. Il ministro Bozzi in un'intervista e il presidente dell'Aereo Club d'Italia, on. Catella (che è anche presidente della Commisaione Trasporti della Camera dei Deputati) in una riunione del consiglio federale dell'AeCI, hanno infatti dichiarato che il disegno di legge n. 148 all'esame del Senato, in base al quale è prevista la liquidazione di diciannove campi di volo sarà emendato: per la dismissione degli aeroporti, sarà, caso per caso, richiesto il preventivo parere del ministro dei Trasporti.

Parere favorevole che non sarà ovviamente dato almeno per i 13 scali compresi nel «Piano regolatore», in quanto per essi il Ministero di piazza della Croce Rossa ha già manifestato il suo interesse. Resta la questione degli altri sei campi che si dovrebbe, al limite, evitare cadessero nelle mani della speculazione edilizia.

Prendiamo atto con piacere delle autorevoli dichiarazioni, convinti come siamo della necessità che ha la capitale di poter disporre almeno di uno scalo per l'aviazione sportiva, turistica, privata e d'affari, per il lavoro e la scuola aerei, nonché per i futuri collegamenti V/STOL. Siamo stati tra i primi a denunciare l'attentato ad un'infrastruttura essenziale alla città e quindi siamo soddisfatti del tempestivo intervento delle autorità competenti. Solo che le nostre preoccupazioni per la salvaguardia dell'aeroporto dell'Urbe non sono avanite con le assicurazioni riportate: sul suolo dello scalo procedono infatti a tempo di record i lavori di costruzione di un primo lotto di ben 17 palazzine di quattro piani ad uso di «civile abitazione» e situate in posizione tale da essere compromesso, almeno in parte, la sicurezza delle operazioni di volo.

L'aeroporto di Roma-Urbe quindi è salvo soltanto in teoria, come lo sono gli altri 12 scali che in base alla legge n. 141 del 30 gennaio 1961 dovrebbero far parte (e non lo sono) del demanio del ministero dei Trasporti come del resto tutti gli impianti e tutte le strutture di proprietà dello Stato necessarie all'aviazione civile. Perché l'art. 15 della legge citata, che fu voluta dall'on. Andreotti, non sia stato finora applicato è un mistero, che si spiega soltanto con le condizioni di estremo disagio in cui si trova la Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

A proposito delle palazzine in costruzione dentro il recinto dell'«Urbe», un esposto presentato da un pilota sportivo è al vaglio della Pretura penale. Nel documento si chiede come sia possibile realizzare «una eventuale urbanizzazione dell'area nella quale insiste l'aeroporto civile». Su questo deprecabile evento è intervenuto, come abbiamo riferito, lo on. Carenini insieme ad altri sette deputati d.c., che hanno rivolto un'interrogazione al Presidente del Consiglio dei Ministri. L'esposto così prosegue: «Lo stesso deputato ha anche rilevato che le quattro palazzine in corso di avanzata costruzione (sprovviste di licenza edilizia, che il direttore dell'aeroporto omette di denunziare alla magistratura) nell'ambito aeroportuale ostacolano l'operatività del locale ente di controllo (Torre)».

«Ora — conclude il documento — poiché in un aerodromo la operatività della torre di controllo è essenziale ai fini della sicurezza della navigazione, quindi anche di noi piloti, quanto costruito nell'aeroporto dell'Urbe non contrasta con le disposizioni penali vigenti?».

La legge n. 1150 del 17 agosto 1942 e successive modifiche prevede per i manufatti eseguiti su terreno demaniale la competenza del ministero dei Lavori Pubblici d'intesa con le altre Amministrazioni interessate (nel nostro caso il ministero dei Trasporti), sentito il Comune.

Questa procedura è stata seguita? Abbiamo interpellato gli uffici competenti, ma sono stati tutti estremamente evasivi. Il Sindaco Darida e l'assessore Mingozzi hanno dichiarato in Consiglio Comunale di essere al sicuro della vicenda. Del resto in cantiere manca il cartello fabbrica con le indicazioni relative ai lavori in corso.

In assenza delle prescritte autorizzazioni, il Sindaco, che per legge vigila sulle costruzioni del territorio comunale, potrebbe intervenire richiedendo la sospensione dei lavori ed informando nel contempo il competente Ministero dei Lavori Pubblici insieme a quello dei Trasporti. Del pari potrebbe, o meglio, dovrebbe, intervenire il direttore dell'aeroporto, che per legge ha funzioni di polizia e di disciplina dei servizi sussidiari e di controllo, artt. 716 e 725 C.d.N.

La situazione è piuttosto complessa e l'annunciato emendamento al disegno di legge n. 148 non basterà da solo a risolverla.

**Angelo PADOVANI**

1231

Con il disegno di legge governativo sulla svendita di beni militari

# Vogliono offrire agli speculatori le aree di 18 aeroporti

**Ottanta ettari dello scalo romano dell'Urbe sarebbero già in vendita al miglior offerente - La gravità dell'iniziativa dei ministri Malagodi, Tanassi, Valsecchi e Taviani denunciata nel corso di una conferenza stampa - Per 13 di questi aeroporti nel '60 il CIPE aveva elaborato un piano di sviluppo**

L'operazione «dimissioni di immobili militari», preparata dal disegno di legge governativo n. 148, si conferma sempre di più come un'operazione legata alla speculazione sulle aree. La riprova si è avuta ieri nel corso di un convegno nazionale tenuto a Roma per impedire che il governo liquidi 18 aeroporti minori seminati in tutta Italia. La legge n. 148, presentata al Senato dai ministri Malagodi, Tanassi, Valsecchi e Taviani, prevede, come si sa, la vendita di 351 «manufatti» militari in disuso (colombaie, caserme, fortini costieri, torri di avvistamento ecc.) e le loro relative aree. Fra i 351 «manufatti» ci sono anche 18 aeroporti che non sono affatto in disuso ma invece attualmente in servizio; 13 di questi scali aerei sono addirittura compresi nel piano di sviluppo elaborato dal CIPE nel 1969. La svendita di una così ingente quantità di aree demaniali ha messo in moto, come è facile immaginare, la speculazione fondiaria ed edilizia. La conferma, come si diceva, è venuta anche dal convegno di ieri promosso dall'Aero club e dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei.

Durante i lavori il rappresentante del Comune di Roma ha rivelato che il comandante militare dell'aeroporto dell'Urbe (l'aeroporto è compreso fra i 351 «manufatti» da smantellare), ha impedito a due vigili urbani di accertare se esistono regolari licenze di costruzione per le palazzine civili che si stanno approntando all'interno dell'area aeroportuale. I due vigili sono stati mesi sull'attenti e gli è stato ordinato un secco «dietro-front».

Quanto avviene nell'aeroporto romano, denunciato a più riprese nel corso del convegno, è assai indicativo per comprendere il vero significato della legge governativa. E' indicativo perché rivela non solo la grossa speculazione che si cela all'ombra della legge n. 148, ma mette ancora una volta in luce la scarsa considerazione del governo per uno dei settori più importanti del trasporto, quello appunto del traffico aereo civile.

L'aeroporto romano, insieme agli altri 17 seminati in quasi tutte le regioni, dovrebbe essere smantellato: 80 dei 110 ettari verrebbero venduti al miglior offerente; il resto (30 ettari) servirebbe — diciamo così — all'aviazione militare per la costruzione di un complesso di palazzine da assegnare agli ufficiali. Nel testo della legge c'è quindi una prima macroscopica illegalità. Il demanio militare, infatti, nel momento in cui afferma che l'aeroporto dell'Urbe e gli altri scali non gli servono più, dovrebbe restituire tutte le aree allo Stato. Il demanio militare non può, come fa nel caso dell'aeroporto dell'Urbe, prendere una fetta di terreno e usarla per scopi non militari. Questa precisa norma è contenuta in una vecchia legge del 1923, sempre in vigore.

La ragione dell'illegalità è abbastanza evidente. I 30 ettari di terreno che il ministero della Difesa si tiene per costruire le palazzine sono la parte migliore dell'intera area, cioè quella prospiciente la via Salaria. Le palazzine che vi sorgerebbero sarebbero il primo nucleo di una grossa speculazione sulla vasta area. Ma c'è di più. La legge non è stata ancora approvata dal Parlamento e l'aeroporto è ancora in funzione. Nonostante questo già si stanno costruendo le palazzine, scavalcando così lo stesso Parlamento e rendendo pericolosa l'attività dell'aeroporto.

E' stato appunto per accertare l'entità dell'abusivismo compiuto dai militari che il Comune ha inviato sul posto i due vigili. E' da tenere presente che il terreno dove attualmente si sta costruendo, è destinato dal piano regolatore di Roma a servizi pubblici (M1). I due vigili sono stati però rispediti al mittente. Del resto non ci vogliono tanti vetbali per appurare che all'interno dell'aeroporto dell'Urbe si sta compiendo un vero e proprio abusivismo edilizio. «Ci sono quattro palazzine — ha detto ieri un pilota — sorte negli ultimi mesi che rendono pericoloso l'atterraggio e il decollo. Chi ne ha ordinata la costruzione? Dove sono stati presi i danari?». Una precisa risposta a queste domande sarebbe oltremodo interessante.

Le denunce al convegno di ieri sono state fitte e molto imbarazzanti per il governo. E' stato sottolineato come la legge è da considerarsi un «infortunio» di Andreotti in quanto ha compreso nei «manufatti» militari in disuso, aeroporti funzionanti, previsti nel piano della programmazione CIPE come punti di forza per una nuova e più organica rete dei trasporti aerei. Gli scali, inoltre, si renderebbero utili, in un immediato futuro, quando prenderà piede il traffico aereo cosiddetto «porta a porta», che prevede l'utilizzazione degli aerei Stol a decollo breve. La collocazione di aeroporti nell'immediata vicinanza dei centri urbani è indispensabile al nuovo sistema di servizio di trasporto integrato: aereo metropolitana ferrovia.

Bisogna inoltre considerare che 13 dei 18 aeroporti minacciati, servono agli aero club per il volo turistico e sportivo e per le scuole di pilotaggio. Nell'aeroporto dell'Urbe è funzionante il più grosso aero club d'Europa con una serie di attività che interessano particolarmente l'aviazione civile e la stessa Alitalia. Il governo però sembra sordo ad ogni logica considerazione e vuole a tutti i costi liquidare i 18 scali. La superba intenzione del governo è stata riaffermata anche in una risposta che il ministro Tanassi ha dato a una interrogazione del compagno sen. Olivio Mancini. Tanassi scrive che lo smantellamento dell'aeroporto Roma Urbe si rende necessario per «rimpinguare» il bilancio della Difesa e per eliminare un aeroporto di cui «lo sviluppo urbanistico della città ha sempre più ridotto il margine di sicurezza dell'attività di volo». Nessun riferimento, naturalmente, alle costruzioni abusive dei militari che hanno reso veramente pericoloso l'Urbe. Tanassi afferma che per l'attività dell'Aero club può essere usato l'aeroporto di Guidonia.

Al termine del convegno è stato comunque approvato un documento che chiede al governo il depennamento dalla legge dei 18 aeroporti, un chiarimento sulle costruzioni abusive fatte nell'Urbe e il potenziamento dell'aviazione civile. C'è infine da sottolineare una presa di posizione dell'Istituto nazionale di urbanistica sul progetto di vendere aree demaniali. L'INU chiede che le aree non vadano in mano alla speculazione ma siano assegnate agli enti locali, e che in ogni caso «i beni demaniali posti in vendita, siano soggetti dal Comune a regime di esproprio, secondo le norme della legge sulla casa».

**Taddeo Conca**

1232

COMITATO DI QUARTIERE LINGOTTO IPPODROMO
Via Montecorno 34 TORINO

Torino, 11 dicembre 1972

- Al Ministro e ai Sottosegretari di Stato di Grazia e Giustizia
- Al Presidente e ai Componenti delle Commissioni Giustizia della Camera e del Senato
- Al Presidente e ai Componenti della Commissione parlamentare per le questioni Regionali .
- Al Presidente, agli Assessori all'assistenza e al lavoro e ai Capi Gruppo delle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta
- Al Presidente, agli Assessori all'assistenza e al lavoro e ai Capi gruppo delle Province di Alessandria, Asti, Cuneo, Novara, Torino, Vercelli
- Al Sindaco, agli Assessori all'assistenza e al Lavoro e ai Capi gruppo dei Comuni di Alessandria, Aosta, Asti, Cuneo, Novara, Torino e Vercelli

Nell'inviare il documento "Primo richiesta di interventi relativi alla sezione di custodia preventiva del Ferrante Aporti di Torino e alle misure cosiddette riedu cative" con un primo elenco dei firmatari, il Gruppo promotore, a seguito di approfondimenti compiuti nell'intervallo trascorso dalla stesura del documento ad oggi, precisa quanto segue:

a) il punto 3.2. del documento allegato va inteso nel senso che le istituzioni per i minori in attesa di giudizio o condannati, pur essendo chiuse, per tutti gli altri aspetti devono rispondere alle esigenze formative dei minori ed essere adattabili a comunità aperte.
   Dette istituzioni, chiamate al punto 3.2. comunità di quartiere, devono avere un numero limitato di posti (15-20), essere site nel vivo del contesto sociale per consentire all'interno rapporti umani e sociali validi e una presa a carico da parte della comunità esterna per rendere inoltre possibile l'inserimento sociale e lavorativo dei minori appena dimessi.
   Ovviamente queste istituzioni non dovranno essere istituite in tutti i quartieri, ma il loro numero dovrà essere limitato allo stretto indispensabile, nella considerazione della necessità e dell'urgenza di ridurre gli interventi repressivi e di realizzare gli interventi di prevenzione oggi pressochè inesistenti o comunque carenti sul piano quantitativo e soprattutto qualitativo;
b) nella prospettiva inderogabile dell'assunzione della programmazione e gestione dei servizi assistenziali da parte degli enti locali e della non frammentazione e discriminazione fra categorie degli utenti, dovrà essere modificata anche l'attuale impostazione degli interventi amministrativi, nel senso di giungere non solo alla totale sottrazione di tutte le competenze svolte dal Ministero di grazia e giustizia, ma anche di rendere possibile la soppressione delle competenze amministrative (oltre che di quelle penali) dei Tribunali per i minorenni, e giungere a limitare le loro competenze al solo settore civile;

1233

c) si ritiene che la garanzia per l'attuazione di servizi preventivo-assistenziali effettivamente rispondenti alle esigenze dei minori, sia l'avvio delle strutture che in questo momento appaiono più indispensabili, quali le comunità educative, con modalità tali da consentire una effettiva sperimentazione, avere una verifica - ed un adeguamento costante in base al variare della necessità sociali.
Una effettiva volontà di sperimentazione comporta la partecipazione attiva al funzionamento delle strutture da parte degli operatori sociali, degli utenti diretti e della comunità, se si vuole che il servizio sia un organismo vitale collegato al tessuto sociale in cui si inserisce.

d) i centri sociali, di cui al paragrafo 3.1., devono essere considerati non come semplici strutture edilizie o nel senso tradizionalmente dato fino ad oggi al termine, ma, com'è indicato nello stesso paragrafo 3.1., come il punto di riferimento del complesso di servizi sanitari, sociali, culturali, ricreativi ecc., concordati con gli abitanti del quartiere e rispondenti alle esigenze di tutti e di ciascuno.

e) le richieste presentate per il Ferrante Aporti si ritengono estese agli altri istituti di rieducazione maschili e femminili.

\+ + +

Ai destinatari di questa lettera il Gruppo promotore chiede di far pervenire al Comitato di quartiere Lingotto Ippodromo c/o Galleana, c. Unione Sovietica 339 - Torino le loro osservazioni o proposte sulle richieste contenute nel documento e resta a loro disposizione per eventuali chiarimenti.

I migliori saluti.

Il gruppo promotore
Galleana Santina
Santina Galleana

\+ + +

Le firme sono depositate presso Santina Galleana, c. Unione Sovietica 339 - Torino

1234