

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

3° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 1979

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE	Pag. 17, 20
PUMILIA, sottosegretario di Stato per i trasporti	18
VINCELLI (DC)	19

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Crollalanza. Ne do lettura:

CROLLALANZA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non sia ormai

tempo di affrontare con tempestivi e organici lavori ed adeguati finanziamenti — dopo una lunga serie di palliativi e di crescenti inconvenienti per i viaggiatori — il completamento dell'aeroporto di Palese, in Bari, sì da porlo in condizione di efficienza e di sicurezza.

Sono sempre più frequenti le proteste sia del personale di volo che dei passeggeri costretti, questi ultimi, per esempio, come è avvenuto nei giorni scorsi, a sostare dopo il controllo, a causa di difficoltà tecniche dell'aereo, per oltre due ore, con un caldo asfissiante, in un prefabbricato di fortuna, tutto vetri, costruito sotto la torre di controllo, senza ventilazione ed assolutamente inadeguato alle esigenze del traffico passeggeri in arrivo ed in partenza.

8ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (17 ottobre 1979)

Il perdurare dell'incresciosa situazione, nella quale si trova l'aeroporto di Bari, è in pieno contrasto con lo sviluppo crescente del traffico dei passeggeri, con il ruolo internazionale che la città ha assunto con la Fiera del Levante e con l'intenso movimento degli emigrati.

(3 - 00025)

Essendo il senatore Crollalanza impossibilitato a partecipare all'odierna seduta per motivi di salute, lo svolgimento dell'interrogazione è, su sua richiesta, rinviato.

Segue un'interrogazione del senatore Vincelli. Ne do lettura:

VINCELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se ha fondamento la notizia secondo la quale, nel piano di ripartizione dei 210 miliardi di lire stanziati dalla legge n. 299 del 27 luglio 1979, inviato al CIPE per l'approvazione, sarebbe previsto un irrisorio stanziamento di un miliardo di lire per l'aeroporto di Reggio Calabria destinato « ad interventi per la sicurezza e studio di fattibilità del prolungamento della pista di volo ».

L'interrogante, ove tale notizia rispondesse al vero, non può non far presente la grave situazione che si determinerebbe nello scalo aereo di Reggio Calabria, con grave paralisi degli importanti lavori in corso.

Nello stesso tempo detto stanziamento sarebbe in netta contraddizione con quanto emerso nel dibattito parlamentare in sede di conversione del decreto-legge e con gli impegni più volte assunti dal Governo con le autorità locali e con le forze economiche e sociali.

Lo studio di fattibilità ed il relativo progetto di massima per il prolungamento della pista 15/33, con opere di scavalco sui torrenti Sant'Agata ed Arno, sono stati già positivamente realizzati dal Consorzio dell'aeroporto e perciò appare ingiustificata e dilatoria la posizione assunta, a tale riguardo, dai tecnici della Direzione generale dell'aviazione civile.

Si fa presente, altresì, che, per quanto riguarda le piste di volo, le ristrutturazioni effettuate con gli interventi disposti dalla legge n. 825 non hanno eliminato la pesante penalizzazione dell'aerostadio per le ridotte lunghezze utili delle piste.

Pertanto, non è più procrastinabile la ristrutturazione operativa delle piste di volo da conseguire mediante il prolungamento delle infrastrutture e la loro riqualifica strutturale.

Oltre al prolungamento delle due piste 15/33 e 11/29 nello scalo di Reggio sono urgenti i seguenti lavori:

- 1) nuova torre di controllo e annesso CDA;
- 2) rettifica del tracciato per impianti del sentiero luminoso di avvicinamento a testata 33;
- 3) adeguamento, in conseguenza dei prolungamenti delle piste di volo, di tutti gli impianti luminosi relativi;
- 4) adeguamenti plano-altimetrici di alcune aree interne al sedime di pista;
- 5) arredamento della nuova aerostazione e della caserma dei vigili del fuoco;
- 6) attrezzature ristorante dell'aerostazione e della relativa cucina.

Sono questi gli interventi più urgenti a carico del Ministero dei trasporti: appare pertanto al di fuori di ogni comprensibile e realistica valutazione la proposta che sarebbe stata trasmessa al CIPE.

(3 - 00201)

P U M I L I A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* In attuazione della legge numero 825 del 1973, si è potuto operare soltanto un miglioramento dell'agibilità e dell'affidabilità delle piste di volo, sia mediante gli adeguamenti degli impianti di illuminazione e di aiuto visivo all'avvicinamento, sia mediante una diversa ubicazione dei piazzali di sosta degli aerei. Non si è, invece, potuto provvedere al prolungamento della pista principale non solo per i notevoli problemi tecnici ed operativi connessi, ma anche per il rilevante costo dell'opera.

Infatti, per la realizzazione del prolungamento della pista è necessario il sovrappasso dell'alveo della fiumara Sant'Agata, avente una luce di circa 100 metri, per una larghezza di 220 metri, qualora la pista venga considerata non strumentale, e di 300 metri, nel caso in cui la pista, invece, venga considerata strumentale.

Nè è da trascurare il problema dell'inquinamento acustico ed atmosferico, dato che il previsto prolungamento porterebbe la soglia nord-ovest della pista nelle immediate adiacenze della città.

Non sono stati ancora presentati alla Direzione generale dell'aviazione civile i risultati degli studi di fattibilità del prolungamento della pista ed il relativo progetto di massima che, stando a quanto viene asserito nell'interrogazione, sono stati già realizzati dal Consorzio aeroportuale.

Peraltro, nel piano di ripartizione dei fondi di cui alla legge n. 299 del 1979, già inviato al CIPE per l'approvazione, è previsto lo stanziamento di 1 miliardo di lire per completare lo studio di fattibilità del prolungamento della pista principale lato Reggio Calabria, previo sovrappasso del torrente Sant'Agata, e per la costruzione della nuova torre di controllo, posizionata in linea con i fabbricati aeroportuali già realizzati con i fondi stanziati dalla legge n. 825 del 1973 secondo le previsioni del piano regolatore aeroportuale.

Anche per la rettifica plano-altimetrica del sentiero luminoso di avvicinamento alla testata 33, che comporta lo spostamento del viadotto della superstrada SS. 106 ionica nonchè lo sbancamento di alcune colline retrostanti, non sono state ancora presentate iniziative progettuali.

Comunque, ove lo studio di fattibilità ed il progetto per il prolungamento della pista principale sopraccennati raccogliessero tempestivamente l'approvazione sia degli uffici tecnici della Direzione generale dell'aviazione civile, sia del comitato istituito dall'articolo 2 della legge n. 825 del 1973, il finanziamento necessario per la realizzazione delle relative opere potrà essere inserito nel disegno di legge in corso di predisposizione per gli in-

terventi a medio termine, essenzialmente riferiti al completamento dei sistemi aeroportuali di Roma e della regione Lombardia, nonchè di altri scali della rete nazionale, per i quali esistono motivazioni tecnico-operative rilevanti con particolare riguardo agli aeroporti del Mezzogiorno.

Per quanto concerne, poi, gli adeguamenti plano-altimetrici di alcune aree interne al sedime di pista, si assicura che, trattandosi di non rilevanti movimenti di terra per spianamenti, essi potranno essere eseguiti a carico del bilancio ordinario.

Anche per quanto riguarda l'arredamento della nuova aerostazione e della caserma dei Vigili del fuoco, si assicura che l'Amministrazione dell'aviazione civile, per la parte di propria competenza, vi provvederà con i fondi di cui alla legge n. 299 del 1979.

Per quanto attiene, invece, alle accennate attrezzature per il ristorante dell'aerostazione e per la relativa cucina, si fa presente che esse dovranno essere completate a carico del concessionario del servizio, avendo l'Amministrazione già provveduto a tutte le opere murarie e alle predisposizioni tecnologiche di propria competenza.

V I N C E L L I. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le informazioni forniteci, non potendo però significargli altro che un sentimento di stima a carattere personale per quanto riguarda le informazioni stesse. Esse, infatti, sono ben poco soddisfacenti: da tempo abbiamo documentato che il progetto di fattibilità è stato realizzato a cura del Consorzio dell'aeroporto, e recentemente, a cura del consorzio di imprese che ha preso i lavori sulla prima *tranche* della legge numero 825, si è accertato che il prolungamento può essere realizzato. Esiste però un fatto politico ben più importante: dalle discussioni svoltesi in questo e nell'altro ramo del Parlamento, in Aula ed in Commissione, è emersa in maniera chiara e precisa, l'esigenza di provvedere con assoluta priorità ad interventi negli aeroporti di Palermo e Reggio Calabria; ma nel piano predisposto per il CIPE

8ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (17 ottobre 1979)

tutte queste indicazioni sono state assolutamente trascurate. Ci troviamo quindi in una situazione di gravissima carenza, ed è chiaro che il dialogo tra sordi che si va svolgendo tra noi e i dirigenti dell'Aviazione civile deve evidentemente trovare uno sbocco.

Di qui il motivo dell'insoddisfazione che ho manifestato, conoscendo perfettamente le situazioni di Reggio Calabria e di Palermo; per cui preannuncio che adotterò altre ini-

ziative consentite dal Regolamento del Senato, onde ottenere piena luce sulla vicenda.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento di interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Direttore: Dott. GIOVANNI BERTOLINI