

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CALARCO, VINCELLI, GENOVESE e
SANTALCO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 APRILE 1981

Interventi per l'aeroporto dello Stretto

ONOREVOLI SENATORI. — L'aeroporto di Reggio Calabria ha ormai un ruolo determinante nel sistema dei trasporti dell'area dello Stretto. La conferma più efficace di questa realtà proviene dalla valutazione delle cifre riguardanti il numero di passeggeri e la qualità di merci trasportate, fortemente indicative di una domanda in progressiva espansione. Allo scalo reggino infatti, proprio per la sua particolare collocazione geografica, si rivolge una utenza vasta che comprende Reggio e Messina e il territorio che gravita intorno alle due città. Inoltre l'analisi comparata con i flussi di traffico di altri aeroporti vicini del Sud ha chiaramente dimostrato che non ci sono elementi di concorrenza tra i vari scali, servendo essi di fatto utenze diverse. C'è ancora da rilevare che l'aeroporto di Reggio Calabria rappresenta, soprattutto durante il periodo primavera-estate, il punto diretto di arrivo o di partenza di un elevato numero di viaggiatori proveniente o diretto in Nord Ame-

rica, prevalentemente costituito da nostri connazionali residenti all'estero.

Se dunque l'aeroporto dello Stretto ha una sua connotazione precisa nella corrente di traffico nazionale ed estero, ancor più stridente appare il contrasto tra questo suo ruolo e la piena efficienza operativa compromessa in atto dal mancato completamento di alcune importanti infrastrutture. Intendiamo riferirci soprattutto a quelle attinenti ai criteri di assoluta sicurezza dello scalo, come l'allungamento delle due piste attuali, per il quale esiste da tempo un progetto realizzato da un gruppo di esperti di altissimo livello. Tale realizzazione, che non appare ulteriormente differibile, risponde non solo alla esigenza di ampliare lo spazio utile all'atterraggio, ma consente anche di prevedere in tempi non lunghi la disponibilità all'accoglimento di aerei più grandi degli attuali DC 9. Ciò è importante sia per il potenziamento del traffico merci, già mol-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to intenso, sia per l'inserimento delle due città dello Stretto nella vasta corrente di traffico turistico internazionale.

Non bisogna infatti dimenticare che nella politica di sviluppo di questa area, la componente « turismo » ha un ruolo tutt'altro che marginale.

Gli elementi fin qui esposti sommariamente giustificano la necessità di proporre, in attesa della predisposizione del piano ge-

nerale degli aeroporti, una legge che autorizzi la spesa per la realizzazione delle infrastrutture indispensabili per la totale agibilità dello scalo reggino. Tale proposta è conseguenziale al riconoscimento obiettivo della sua importanza per le aree territoriali di Reggio e Messina e la sua attuazione rappresenterà un significativo contributo alla politica regionale di espansione turistica e commerciale prevista per queste aree.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Nelle more della predisposizione del piano generale degli aeroporti, previsto dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, in considerazione della indilazionabile necessità di adeguare alle esigenze del traffico la agibilità delle infrastrutture di volo dell'aeroporto di Reggio Calabria, è autorizzata la spesa di lire 24 miliardi per la realizzazione delle relative opere.

È altresì autorizzata la spesa di lire 21 miliardi per revisione dei prezzi contrattuali, IVA ed esigenze imprevedute connesse alla attuazione degli interventi di cui al primo comma.

Art. 2.

All'onere di lire 45 miliardi di cui alla presente legge si fa fronte mediante corrispondente stanziamento nello stato di previsione del Ministero dei trasporti in ragione di lire 5 miliardi nell'anno 1981, di lire 20 miliardi nell'anno 1982 e di lire 20 miliardi nell'anno 1983.