

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2304-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PACINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, marina mercantile, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 23 ottobre 1975 (V. Stampato n. 894)

d'iniziativa dei deputati VICENTINI, RAMPA, PANDOLFI, CASTELLI e BONALUMI

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 30 ottobre 1975*

Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio

Comunicata alla Presidenza il 15 dicembre 1975

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 2304 che reca « Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio » ripropone alla nostra attenzione una problematica, quella del sistema aeroportuale italiano, sulla quale più volte ci siamo soffermati.

Se ad un esame poco approfondito potremmo avere l'impressione che il provvedimento sia privo di un preciso quadro di riferimento, ad una più attenta analisi esso appare coerente con una linea di programmazione della politica aeroportuale.

L'esposizione che segue tenterà di dimostrare questa affermazione sulla base di una valutazione oggettiva del problema.

L'aeroporto di Bergamo, aperto al traffico aereo commerciale il 21 marzo 1972 a seguito di autorizzazione del Ministero dei trasporti è quindi funzionante da oltre tre anni e mezzo. Per mettere l'aeroporto in grado di fronteggiare le iniziali esigenze la Società per l'aeroporto civile di Bergamo-Orio al Serio s.p.a. (SACBO) ha realizzato le opere necessarie, assumendo notevoli impegni finanziari.

Lo scalo in questione, pur nelle attuali condizioni certamente non ottimali, date le limitazioni tecniche ed operative (pista di volo di portanza limitata e di soli 1.800 metri, piazzale di dimensioni ridotte, autorizzazione di scalo concessa ad una sola Compagnia di navigazione aerea, eccetera) ha avuto un incremento di traffico rilevante (nel 1972, in nove mesi, aprile-dicembre: 56.000 passeggeri; nel 1973: 106.000 passeggeri; nel 1974: 106.000 e nel 1975, in dieci mesi, gennaio-ottobre: 115.000 passeggeri).

In armonia con la sempre crescente domanda di trasporto aereo e nel rispetto dei piani di sviluppo dell'aviazione civile e delle leggi vigenti, la Società SACBO ha predisposto un programma di opere atte a conferire all'aeroporto moderne caratteristiche tecnico-operative il cui costo sarà recuperabile con la riscossione dei diritti conseguenti al riconoscimento della qualifica privata allo stesso aeroporto; attualmente impianti ed infrastrutture sono utilizzati senza alcun corrispettivo per la Società SACBO.

È opportuno ricordare che l'aeroporto di Bergamo è stato compreso nei programmi della legge 22 dicembre 1973 n. 825 che ha previsto, per gli aeroporti aperti al traffico civile con più di 50.000 passeggeri all'anno, un primo intervento « per soddisfare in misura più adeguata l'esigenza di potenziamento del sistema aeroportuale italiano a tutto il 1985 ».

Lo stanziamento di 220 miliardi previsto dalla legge n. 825 per interventi urgenti ed indispensabili, è stato determinato dalla necessità di intervenire, non per eliminare tutte le carenze degli aeroporti italiani, ma per ovviare alle disfunzioni più macroscopiche — poste tragicamente in evidenza dall'incidente del DC8 precipitato a Palermo-Punta Raisi — in attesa che il Governo presenti al Parlamento il programma generale degli aeroporti nazionali. Tale programma doveva essere presentato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge n. 825, cioè entro il 30 giugno 1974.

I predetti 220 miliardi sono stati destinati a 25 aeroporti in base ad un rapporto predisposto negli anni 1971-1972 (Rapporto Lino). I lavori previsti ed appaltati, che dovranno iniziare con i primi mesi del 1976, non hanno però tenuto conto di quelli che, nel frattempo, le società aeroportuali avevano realizzato per ovviare alle carenze più gravi.

L'applicazione specifica all'aeroporto di Bergamo degli interventi previsti dal bando di appalto-concorso effettuato in applicazione della citata legge n. 825 comporterebbe una serie di gravi conseguenze particolarmente dannose tra cui:

l'interruzione del traffico per un lungo periodo;

l'installazione di impianti già superati e comunque non consoni con le moderne tecnologie e, perdipiù, elevati costi di manutenzione ed esercizio;

la realizzazione di una pista di 2.200 metri con conseguenti limitazioni operative per gli aeromobili che devono utilizzarla e con la impossibilità di prolungarla in seguito;

la realizzazione, da parte della provincia e dei comuni limitrofi, di costose opere

viarie ed irrigue non previste dal bando concorso;

il declassamento dell'aeroporto di Bergamo a dimensioni di scalo minore, completamente antieconomico e non più inseribile in un moderno sistema integrato degli aeroporti lombardi.

Il disegno di legge al nostro esame tiene conto del fatto che la ricettività aeroportuale del bacino di utenza con baricentro Milano deve essere adeguatamente potenziata pena il collasso del sistema. Infatti le previsioni della domanda di traffico aereo riferite al bacino di utenza della Lombardia e zone limitrofe, effettuate dall'Alitalia, dalla SOMEA (Società per la matematica e l'economia applicata) ed aggiornate e rettificata nel 1974 dall'Aeroport de Paris, prevedono valori ragguardevoli. La stima dell'Aeroport de Paris è di 19 milioni di passeggeri nel 1985.

Occorre poi tener presente che, per soddisfare una corrente di traffico aereo in costante crescita in un determinato bacino di utenza, è ormai preminente la tendenza a decentrare il traffico aereo su più aeroporti, sempre di un predeterminato bacino, piuttosto che accentrarlo su un solo scalo di grandi dimensioni, come dimostrato dalla situazione di altri paesi europei.

Alcuni fra i principali elementi che hanno avvalorato tale tendenza sono: le difficoltà per il reperimento di aree idonee per la costruzione e lo sviluppo di un aeroporto, il necessario proporzionamento del sistema viario di collegamento, la considerazione che l'aumento del traffico aereo provoca un aumento del disturbo da rumore nelle zone limitrofe e, soprattutto, il fatto che il superamento di certe dimensioni determina notevoli difficoltà di gestione e rende problematico l'equilibrio economico.

L'attuale infrastruttura aeroportuale lombarda, indipendentemente dalla maggiore o minore attendibilità delle sopradette stime, non è in grado di soddisfare la domanda prevista e, pertanto, risulta assolutamente necessario il potenziamento dell'aeroporto di Bergamo accanto a quello della Malpensa, considerando anche che il traffico a Linate

dovrà subire, per molte ragioni, una diminuzione.

Per raggiungere i traguardi indicati dalle previsioni è però necessario poter offrire una capacità aeroportuale adeguata alla domanda e far sì che le Compagnie di navigazione aerea trovino aeroporti rispondenti a determinati criteri di funzionalità, efficienza e serietà paragonabili a quelli degli aeroporti stranieri.

L'aeroporto di Bergamo potrebbe essere potenziato in tempi relativamente brevi, perchè non vincolato attualmente da un traffico consistente e, se pienamente operativo, come programmato, entro tre anni, potrebbe contribuire a soddisfare, razionalmente ed efficacemente, la domanda di traffico. L'esame obiettivo della situazione aeroportuale della Lombardia, alla luce degli studi effettuati e delle considerazioni sopra esposte, porta infatti a ritenere che il potenziamento dell'aeroporto di Bergamo rappresenta un notevole contributo alla soluzione del problema.

Si fa rilevare che la SACBO, una Società a prevalente capitale pubblico, ha elaborato, con la consulenza dell'Aeroport de Paris, un Piano regolatore aeroportuale che ha ricevuto l'approvazione della Giunta regionale della Lombardia.

La Giunta ha posto chiaramente in evidenza che l'aeroporto di Bergamo, così come previsto dal piano regolatore, permetterà una più equilibrata distribuzione del traffico nell'ambito del sistema integrato lombardo formato dai tre aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo. Ha inoltre verificato che il piano regolatore tiene conto dei problemi di salvaguardia ecologica e di rispetto dei piani urbanistici della zona e che la SACBO ha programmato soluzioni atte a soddisfare lo spirito della legge n. 825.

Vi è da aggiungere che la predetta Giunta, con delibera del 25 marzo 1975, ha precisato alcuni indirizzi di politica aeroportuale, anticipando alcune indicazioni in seguito recepite nel corso dell'indagine conoscitiva sull'aviazione civile svolta dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati, la quale, con un apposito ordine del giorno

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

accolto dal Governo, ha riconosciuto la validità del sistema aeroportuale lombardo basato sui tre aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo.

Tale sistema e quello romano dovrebbero costituire i due centri principali attorno ai quali dovrebbe essere elaborato il Piano Aeroportuale nazionale che dovrà garantire lo sviluppo coordinato del sistema degli aeroporti necessario per far fronte alle esigenze del trasporto aereo commerciale del Paese.

L'8ª Commissione, ha esaminato il disegno di legge nella seduta del 10 dicembre

scorso. Rilevi critici — che il relatore, pur non condividendo, ritiene doveroso ricordare — sono stati espressi dal Gruppo comunista ad avviso del quale il provvedimento avrebbe un carattere parziale ed episodico e rischierebbe di pregiudicare le future scelte per la sistemazione del sistema aeroportuale lombardo.

La maggioranza della Commissione ha però concordato sulla opportunità del disegno di legge dando mandato al relatore di sollecitarne l'approvazione da parte dell'Assemblea.

PACINI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato a riconoscere, agli effetti del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e di ogni altra legge in quanto applicabile, per la durata di anni trenta la qualifica privata dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio.

Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dalla società per l'aeroporto civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.A. — SACBO — sulla parte dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio di pertinenza del demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I Ministri dei trasporti, della difesa, delle finanze e del tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza ne-

cessari per l'esecuzione della presente legge, nonchè alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato e la SACBO alla quale, per il periodo in cui è abilitata all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

La convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione dello Stato e la SACBO di Bergamo, riguardante l'istituzione dell'aeroporto civile di Bergamo, nonchè gli atti aggiuntivi occorrenti per l'esecuzione delle opere programmate, sono soggetti alla tassa fissa di registro nella misura di lire 2.000.

Non si fa luogo al rimborso dei tributi eventualmente già corrisposti.

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.