

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 93</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**QUIETI, SUSI, ARTESE, MANFREDI, NENNA D'ANTONIO,  
RICCIUTI, RUSSO VINCENZO, SANDIROCCO, SCAIOLA,  
TANCREDI**

*Presentata il 12 luglio 1983*

**Integrazioni alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, concernente norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico ed amministrativo-contabile del Corpo nazionale dei vigili del fuoco**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è finalizzata all'inclusione degli aeroporti « P. Liberi » di Pescara, « Gino Lisa » di Foggia e Villanova d'Albenga tra quelli di cui alla tabella A allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, nei quali il servizio antincendio per il traffico aereo civile è assicurato dal Ministero dell'interno tramite il Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Va specificato subito che non si tratta di istituire *ex novo*, nei tre aeroporti citati, il suddetto servizio, in quanto esso è stato svolto in passato e viene svolto tuttora dai vigili del fuoco, bensì di consolidare tale presenza oggi precaria a se-

guito delle nuove disposizioni della legge 23 dicembre 1980, n. 930.

In sede di approvazione di tale legge, gli scali aerei di Pescara, Foggia e Villanova d'Albenga sono stati, infatti, ingiustamente esclusi mentre venivano inclusi altri aeroporti molto meno consistenti sia come strutture sia come traffico aereo.

Un esame delle caratteristiche oggettive e del ruolo di ciascuno dei tre aeroporti può essere utile per meglio motivare il fine cui tende questa proposta di legge.

L'aeroporto di Pescara, che funziona ormai da molti decenni come scalo sia civile sia militare con la classificazione

« internazionale », ha le stesse caratteristiche di agibilità della pista di Milano Linate e di Roma Ciampino (dati ufficiali AIP). Infatti, la corsa effettiva disponibile sia da monte sia da mare è di 2.380 metri elevabile a 2.440 (SIWL chilogrammi 30 mila per ruota effettivi) ed è praticabile dai *Boeing 727/737*, dai *Douglas DC 9/10* in tutte le versioni, oltre che da tutti gli aerei con turboelica e convenzionali.

Le infrastrutture aeroportuali sono ottime: pista di rullaggio, raccordi, piazzale di manovra più che sufficiente per 3-4 grossi aerei al giorno, *hangars*, rimesse, eccetera, nuova aerostazione (costruita a carico della locale Camera di commercio) pienamente idonea per almeno due linee contemporanee (banchi accettazione, nastri trasportatori, deposito bagagli, noleggi auto maggiori compagnie, banca, bar, eccetera).

Le strutture di ausilio alla navigazione aerea sono: VOR, VASIS, DME, CALVERT, un nuovo impianto di illuminazione voli notte. È in corso di installazione un ILS.

I controllori di volo sono in tutto ventisette (di cui 17 controllori di torre e 10 CDA).

La distribuzione dei carburanti è pienamente assicurata. L'assistenza *handling* è effettuata dalla Società Avioabruzzo che dispone di notevolissime attrezzature e personale necessari.

È stata recentemente costituita, dagli enti locali e dalla Regione, una società di gestione per i servizi aeroportuali (SAGA).

Lo scalo, che è, ovviamente, sede di direzione di circoscrizione aeroportuale, è dotato di posto di informazioni meteorologiche, di posti di dogana e di polizia di frontiera, a richiesta, nonché di pronto soccorso ben attrezzato.

Con la costituzione della nuova compagnia AERMEDITERRANEA, sono ripresi, presso l'aeroporto di Pescara, i voli giornalieri di linea sulla direttrice Pescara-Ancona-Milano e viceversa (aeromobile DC 930). Il traffico passeggeri sulla linea ha già superato i livelli precedenti (stessa linea gestita dall'Itavia). Attualmente, si

registra, infatti, un riempimento dell'80-85 per cento e la linea viene già considerata una delle più attive.

Il traffico *charter* e di aerei privati è molto intenso per la particolare vocazione turistica della zona ed anche per la presenza, nel tratto di mare antistante, di numerose piattaforme per ricerche petrolifere. Si verifica, infatti, un continuo andirivieni di tecnici e di operai, anche dall'estero, per cambio di equipaggi, eccetera con conseguente movimento di elicotteri (*Elitos* - 3 elicotteri fissi da 25 persone ciascuno - media dieci voli al giorno).

Le prospettive di sviluppo dello scalo (unico in Abruzzo ma che serve un'area molto superiore a quella regionale), sono eccellenti e sono confermate da una serie di indagini ed analisi previsionali (ATI, Ministero dei trasporti, eccetera) che portano tutte ad un totale, tra voli di linea e voli *charter*, superiore ai 119.000 passeggeri annui.

Presso lo scalo esiste, a cura dell'Aeroclub, una affermata scuola di pilotaggio (con attivissima sezione paracadutisti).

Vi è, inoltre, una sezione elicotteristi della Guardia di finanza, mentre sta per essere istituito nuovamente il nucleo elicotteri dei vigili del fuoco.

L'aeroporto di Pescara è stato inserito tra quelli da utilizzare per i voli di addestramento Alitalia.

L'assistenza antincendio è assicurata, come si diceva, da uomini e mezzi idonei dei vigili del fuoco il cui alloggio è stato recentemente ingrandito e riparato, mentre è in fase avanzata la pratica per la costruzione di una nuova caserma. L'interruzione del servizio antincendio da parte dei vigili del fuoco provocherebbe un danno gravissimo alla funzionalità dello scalo la cui funzione è vitale per il turismo regionale e lo sviluppo industriale della zona (area industriale Valpescara).

Infine, non può essere sottaciuto l'impegno assunto espressamente dal Governo per bocca del sottosegretario all'interno onorevole Di Vagno in Commissione Interni (sede legislativa) nella seduta del

25 settembre 1980, quando dichiarava testualmente: « Diversa è la situazione dell'aeroporto di Pescara dal momento che se questa legge » (la n. 930 del 1980) « fosse stata presentata in data successiva » (cioè dopo la riapertura dello scalo chiuso per la crisi Itavia) « avrebbero potuto rientrare nella classificazione della tabella A. Tuttavia il Governo ritiene di poter assicurare gli onorevoli Quieti e Susi dal momento che è sua intenzione assumersi l'impegno preciso di attuare con la massima tempestività tutti gli adempimenti ai fini della classificazione non appena in quell'aeroporto saranno completate le necessarie infrastrutture e sarà ripristinato il traffico aereo di linea » (evento già verificatosi) « essendo per quest'ultimo prevista la spesa per il servizio antincendi ».

La situazione attuale dell'aeroporto « Gino Lisa » di Foggia è la seguente: in data 30 marzo 1981 è avvenuta la riconsegna del sedime aeroportuale dalla Camera di commercio al Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, che attualmente lo detiene.

L'aeroporto foggiano, agibile per aeromobili sino a tipo DC9 corto, ha una pista di metri 1.650 per 45 più le fasce di rispetto, raccordi con il piazzale arrivi-partenze, una modernissima aerostazione per voli nazionali ed internazionali con relativi piazzali di sosta per automezzi e mezzi per imbarco, *hangars* e palazzina aeroclub.

L'assistenza al volo è assicurata da impianto VOR - Radiofaro, stazione meteo funzionanti dall'alba al tramonto. Sistemi di bunkeraggio in fase di completamento.

Per quanto attiene l'entità del traffico, un riepilogo dell'attività volativa dal 1971 (anno dell'apertura) al 1975 evidenzia un totale di 38.279 passeggeri, mentre il movimento delle merci trasportate è stato di chilogrammi 111.038.

Dal 1976 a tutt'oggi, invece, essendo stati sospesi i voli di linea, l'entità dei voli effettuati è riferita al traffico commerciale, di tipo *charter*, all'attività della locale compagnia aerea Alidaunia ed a quella dell'Aeroclub di Foggia, per un totale di 5.319 voli.

Al riguardo, tale attività è diminuita soprattutto nel 1981 a causa del non costante servizio antincendio.

Detto servizio viene, infatti, espletato su chiamata, due ore prima dell'effettuazione del volo, dal comando provinciale dei vigili del fuoco.

Tale situazione nuoce fortemente alla funzionalità dello scalo le cui infrastrutture per il servizio antincendio sono, peraltro, eccellenti.

Infatti, l'aeroporto di Foggia è dotato di una moderna caserma dei vigili del fuoco con sala radio, uffici, sala ricreazione, dormitori, cucina, mensa, deposito, servizi igienici, pronto soccorso adeguatamente attrezzato, eccetera.

L'*hangar* per il ricovero dei mezzi e automezzi antincendio (metri quadrati 520) è corredato di tre serbatoi da 50.000 litri che garantiscono la riserva idrica, con manichetta di erogazione all'esterno per l'approvvigionamento del piazzale di manovra degli automezzi (di metri quadrati 1.500).

Gli automezzi in dotazione ai vigili del fuoco sono: un doppio estinguente, un auto idroschiama, una campagnola antincendio a fluorbrene, tre ambulanze per trasporto feriti, una ambulanza attrezzata per effettuare prime urgenti operazioni chirurgiche *in loco*.

L'assistenza medica continuativa viene assicurata dall'alba al tramonto.

La ventilata interruzione, a fine 1981, del servizio antincendio da parte dei vigili del fuoco provocherebbe la chiusura al traffico dell'aeroporto in quanto il servizio non potrebbe essere svolto da altri (l'ente di gestione tra gli enti locali non è stato ancora costituito).

Le conseguenze per l'economia della zona sarebbero gravissime.

Ne risentirebbe il mercato agricolo della zona che necessita del mezzo aereo per la collocazione delle derrate alimentari deperibili (è fortemente aumentata la produzione di ortofrutticoli) in Italia ed all'estero.

Per quanto attiene al turismo, è ampiamente noto come la provincia di Foggia e specialmente il Gargano, rappresenti

un polo di interesse nazionale ed internazionale, tant'è che il numero di presenze è in crescente aumento, considerata, tra l'altro, la qualificata capacità ricettiva degli impianti turistici, primo tra questi, il centro vacanze di Pugnuchiuso di Vieste.

A tutto ciò aggiungasi il processo di industrializzazione in atto nella Capitanata che ha registrato, di recente, la realizzazione di un imponente complesso industriale quale è quello della SOFIM, per la costruzione di motori *diesel* veloci.

Esistendo, quindi, le strutture e le infrastrutture aeroportuali necessarie e stanti i motivi di ordine socio-economico susposti, la richiesta di un servizio fisso dei vigili del fuoco presso lo scalo di Foggia appare senz'altro giustificata.

L'aeroporto di Villanova d'Albenga è, come risulta dalla pubblicazione AIP Italia, aperto al traffico aereo commerciale internazionale.

Esso è situato in posizione pressoché intermedia tra Genova e Nizza, ad ovest della città di Albenga a brevissima distanza dalle città di Imperia, Savona, Alassio e Sanremo.

Il suo sedime si estende per circa 150 ettari, a 45 metri di altitudine, all'inizio dell'ampia pianura alluvionale formata dal torrente Arroscia. La pista di volo ha le seguenti caratteristiche: orientamento: est-ovest (097°-277°), lunghezza metri 1.560, larghezza metri 45, resistenza 25.000 chilogrammi SIWL (su ogni singola ruota), rivestimento, conglomerato bituminoso.

Una via di circolazione della stessa resistenza della pista di volo collega quest'ultima al piazzale di sosta, ampio circa 6.000 metri quadri e specificamente destinato al parcheggio di aeromobili di medio e grosso tonnellaggio, ed al piazzale di sosta e manovra dell'aeroclub locale (Aeroclub Savona e della riviera ligure).

Il parcheggio può avvenire praticamente senza limitazioni sugli ampi spazi erosi che costeggiano tale via di circolazione.

Altre strutture di ausilio alla navigazione aerea sono un radiofaro per l'avvicinamento (NDB) ed una torre (FSS) per

le manovre di atterraggio e di decollo. Il Commissario per l'assistenza al volo civile ha di recente provveduto al rinnovo delle apparecchiature operative e delle radio installate in torre.

Inoltre, i servizi di cui dispone l'aeroporto, sia dal punto di vista operativo sia di assistenza degli utenti, sono: sede di direzione di circoscrizione aeroportuale; segreteria operativa per l'accettazione, il ricevimento e la trasmissione di piani di volo, eccetera; posto di informazioni meteorologiche; posti di dogana e di polizia di frontiera; disponibilità di rifornimento carburante sia per aeromobili a turbina o turboreattori (JET A 1), sia per aeromobili funzionanti con motore convenzionale (Avgas 100 L); società di gestione dei servizi di assistenza e di aerostazione (SEAVA), costituita da enti pubblici locali; bar e ristorante; ricoveri ed aviorimesse; pronto soccorso statale con medici ed autoambulanze; servizio anti incendi assicurato con uomini dei vigili del fuoco.

L'aeroporto di Villanova d'Albenga, internazionale a tutti gli effetti, è, anzitutto, un aeroporto di confine. La sua utilità, pertanto, non è limitata a collegamenti interni, sia pure interregionali, ma estesa ai movimenti con l'estero che la sua posizione facilita e favorisce.

Negli anni dal 1970 fino al 1973 l'aeroporto ha registrato un traffico di passeggeri e merci (fiori) di notevole portata (fino a 32.000 passeggeri annui e 600.000 chilogrammi circa di merce).

Successivamente a tale data, il mancato adeguamento delle infrastrutture alla tecnologia sempre più avanzata degli aeromobili ha fatto segnare un calo a tale attività. Ciò nonostante, il movimento di aeromobili e passeggeri continua ed anzi negli ultimi anni è tornato ad aumentare con sorprendente rapidità.

Infatti, nell'anno 1978, rispetto all'anno precedente, tale movimento è cresciuto del 120 per cento circa; nel 1979, sempre facendo riferimento allo stesso anno, l'incremento è stato del 150 per cento; nel 1980 del 170 per cento ed anche il 1981 si attesta su tale percentuale. In-

fatti, fino al 31 agosto 1981 i passeggeri sono stati 7.935 (nel 1980 erano stati 9.279 di cui 3.686 internazionali). Le cifre sopra riportate dimostrano che, nonostante l'abbandono delle grandi società di navigazione aerea e l'indifferenza delle autorità governative centrali, l'aeroporto di Villanova d'Albenga continua a costituire un indispensabile polo di riferimento per un certo tipo di traffico interregionale ed internazionale, sia terminante sia di transito.

Le principali direttrici di traffico sono, e possono maggiormente svilupparsi in futuro, in campo nazionale, il Piemonte, l'isola d'Elba, la Sardegna, l'Italia dell'est, la Lombardia; in campo internazionale, la Germania occidentale, la Francia meridionale, la Svizzera e la Corsica.

Si avrebbe in tal modo uno scambio reciproco con le località estere vicine oltre che con altre regioni d'Italia, che potrebbe produrre nuovi movimenti turistici ed anche modificare, con evidente vantaggio economico, gli attuali sistemi di trasporto di fiori ed ortaggi.

Oltre a tali fondamentali prospettive, già sufficienti a conferire un proprio ruolo all'aeroporto di Villanova d'Albenga, altre se ne pongono, in posizione complementare ma non secondaria. Tra queste, quella per il servizio di avvistamento e spegnimento degli incendi e di protezione civile. Proprio la Liguria, infatti, soffre maggiormente delle calamità sopra accennate: gli incendi ne distruggono ogni anno centinaia di ettari e quasi ogni inverno vaste zone vengono danneggiate, con pericolo per gli abitanti, da nubifragi, alluvioni eccezionali, frane, eccetera.

Una ulteriore funzione turistica potrebbe poi essere svolta dall'aeroporto di Villanova d'Albenga sul modello di molti aeroporti degli USA, se all'attività squisitamente aeroportuale ed ai servizi di assistenza ad essa connessi, venissero associate altre attività di assistenza turistica. L'aeroporto potrebbe diventare in tal modo un centro di richiamo autonomo, del quale trarrebbero maggior vantaggio le località turistiche circostanti.

Come si vede, i motivi per riconoscere il giusto valore allo scalo sono tanti e validi.

La continuità ed il potenziamento del servizio antincendi sono essenziali per il funzionamento dell'aeroporto stesso.

È opportuno, perciò, che, allo sforzo degli enti locali per mantenerne ed incrementarne l'attività si aggiunga il contributo dello Stato attraverso il servizio antincendi dei vigili del fuoco.

Onorevoli colleghi, ci auguriamo di essere riusciti a dimostrare, con le considerazioni che precedono, che questa proposta di legge non è ispirata da regionalismo ma tende, invece, a sanare la situazione di squilibrio e di disparità verificatasi con l'esclusione dei tre aeroporti di cui trattasi dai benefici dell'assistenza antincendio a carico dello Stato.

L'interruzione in servizio, sempre svolto, lo si ribadisce, in passato ed attualmente, in tali scali, dai vigili del fuoco, provocherebbe, di fatto la chiusura degli scali aerei stessi con conseguenze gravissime non solo per l'inutilizzo di strutture che sono costate decine di miliardi (e, per le quali, gli enti locali hanno fatto generosamente la loro parte), ma anche e soprattutto per l'economia delle zone nelle quali gli aeroporti in questione costituiscono infrastrutture essenziali ai fini dello sviluppo.

Una pianificazione aeroportuale, infatti, che tenga conto anche dei futuri prevedibili sviluppi del trasporto aereo quale si va profilando nel corso degli ultimi anni (terzo livello) non può prescindere dall'esistenza di aeroporti come quelli in oggetto, nodi minori ma indispensabili di una rete nazionale di aeroporti al servizio delle comunità, dei territori e della unità economiche e produttive.

In tale contesto, si può ritenere relativamente modesto l'onere derivante dall'applicazione di questa legge.

Esso deriva, infatti, soprattutto dalle spese per il personale dei vigili del fuoco (lire 2.262 milioni), per n. 12 capi reparto, n. 30 vice capi reparto, n. 36 capi squadra e n. 96 vigili.

Sono state escluse le spese per l'acquisto di nuovi mezzi, in quanto essi, come più volte detto, sono già presenti presso i detti aeroporti.

Le spese non relative al personale si riferiscono, quindi, solo ai materiali vari (prevedibilmente lire 360 milioni), alla gestione, manutenzione e quota rinnovo automezzi (per lire 240 milioni) ed alla gestione, manutenzione e quota rinnovo materiali (per lire 36 milioni) per com-

pletive lire 636 milioni, cifra, in verità, piuttosto contenuta se si considera che, con essa, viene assicurata, in quanto a materiali e a mezzi, la sopravvivenza dei tre scali aerei.

Per quanto riguarda l'articolato della presente proposta di legge, riteniamo che esso non abbia bisogno di particolari illustrazioni in quanto di per sé esplicito e confidiamo, pertanto, nella sua approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

Le tabelle A e D di cui alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, sono sostituite rispettivamente dalle tabelle A e B allegate alla presente legge.

### ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno finanziario 1984, valutato in lire 2.898 milioni, di cui lire 2.262 milioni per spese relative al personale e lire 636 milioni per spese relative ai materiali ed alla gestione, manutenzione e quota rinnovo mezzi e materiali, si provvede mediante riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, all'uopo utilizzando corrispondente quota dell'accantonamento « Aumento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

### ART. 3.

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

## TABELLA A

CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROPORTI NAZIONALI  
AI FINI DEL SERVIZIO ANTINCENDI*I Classe*

- 1) Roma-Fiumicino
- 2) Milano-Malpensa (Varese)

*II Classe*

- 1) Milano-Linate
- 2) Roma-Ciampino
- 3) Palermo-Punta Raisi

*III Classe*

- 1) Catania
- 2) Genova
- 3) Napoli
- 4) Rimini
- 5) Torino
- 6) Venezia-Tessera

*IV Classe*

- 1) Alghero
- 2) Bari
- 3) Bologna
- 4) Brindisi
- 5) Cagliari
- 6) Lamezia Terme
- 7) Olbia
- 8) Pisa
- 9) Ronchi dei Legionari
- 10) Verona

*V Classe*

- 1) Crotone
- 2) Falconara
- 3) Foggia
- 4) Forlì
- 5) Lampedusa
- 6) Orio al Serio
- 7) Pantelleria
- 8) Pescara
- 9) Reggio Calabria
- 10) Trapani
- 11) Treviso
- 12) Villanova d'Albenga

TABELLA B

## CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

(Pianta per l'attuazione dell'organico)

1) CARRIERA DIRETTIVA			
QUALIFICA	Organico precedente	Organico 1980	Organico 1981
Dirigente generale . . .	1	1	1
Dirigente superiore . . .	15	26	26
Primo dirigente . . . .	28	113	113
Totale . . . .	44	140	140
a) <i>Ruolo tecnico:</i>			
Ispettore capo aggiunto .	(1) 65	49	(1) 49
Ispettore superiore . . . }	194	147	147
Ispettore . . . . . }			
Totale . . . .	259	196	196
2) CARRIERA DI CONCETTO			
a) <i>Ruolo tecnico:</i>			
Geometra e perito capo	25	28	28
Geometra e perito prin- cipale . . . . .	113	124	124
Geometra e perito . . .	112	126	126
Totale . . . .	250	278	278
3) CARRIERA DEI CAPI REPARTO E CAPI SQUADRA			
Capo reparto . . . . .	1.080	1.135	1.173
Vice capo reparto . . .	2.880	3.026	3.125
Capo squadra . . . . .	3.240	3.404	3.518
Totale . . . .	7.200	7.565	7.816
4) CARRIERA DEI VIGILI			
Vigile . . . . .	8.800	9.245	9.554
Totale . . . .	8.800	9.245	9.554

(1) Oltre ai posti ad esaurimento di cui all'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.