

1. Sintesi e conclusioni

1.1. Premessa

L'interesse dell'Ente Regione verso il trasporto aereo ed i problemi dell'assetto aeroportuale hanno un primo riferimento in Piemonte, nel dibattito del settembre 1975 sviluppatosi in Consiglio regionale in ordine al decreto legge n. 377, 13/8/1975, contenente, fra l'altro, il rifinanziamento dei contributi previsti dalla legge 22/10/1973, n. 825 per l'aeroporto di Torino-Caselle (1).

In quella stessa occasione, il Consiglio regionale prendeva in esame la richiesta, avanzata dal Comune di Torino, di partecipazione della Regione alla società di gestione dello scalo aeroportuale (SAGAT), mediante l'acquisto di una quota azionaria.

Al fine di poter assumere una decisione sulle questioni sopra poste e cioè in ordine:

- a. all'uso dei finanziamenti previsti dai provvedimenti nazionali per l'aeroporto di Torino-Caselle;
- b. all'intervento diretto della Regione nel capitale azionario della SAGAT;

la Giunta regionale poneva l'attenzione sulle tre questioni essenziali:

- determinare le misure strettamente necessarie per consentire all'aeroporto di Torino-Caselle di rispondere in modo idoneo alle esigenze di traffico attuale e futuro, per almeno un periodo ragionevolmente sotto controllo (1990);
- analizzare i costi di gestione dell'impianto aeroportuale, ed individuare le politiche di controllo e contenimento della loro evoluzione;
- esaminare le conseguenze che la presenza dell'aeroporto di Caselle, con il relativo traffico, induce sulle condizioni di