II.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDI' 29 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,45.

PRESIDENTE. A nome di tutti i membri del comitato di indagine porgo il benvenuto al dottor Mario Del Curatolo, direttore dell'aeroporto di Cagliari, al dottor Ugo Soro, direttore dell'aeroporto di Genova, al dottor Pasquale Zito, direttore dell'aeroporto di Napoli, al dottor Vito Castagneris, direttore dell'aeroporto di Torino.

Ringrazio vivamente i nostri ospiti per aver accettato il nostro invito ed essere venuti qui a collaborare con noi per questa importante indagine che stiamo svolgendo.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino*. Anche a nome dei miei colleghi di Torino ringrazio i componenti di questa Commissione per l'onore e la cortesia che hanno usato nei nostri riguardi chiedendo il nostro parere su questa delicata materia.

Entrando subito nell'argomento dirò che l'aeroporto di Torino presenta un duplice aspetto per quanto riguarda la sua gestione: in parte è gestito dal comune di Torino e in parte da società private. In pratica si ha un'unica società per azioni, Sagat, alla quale concorrono diversi azionisti e cioè: comune di Torino con il 55,5 per cento del capitale azionario, FIAT con il 25 per cento, provincia di Torino 7,5 per cento, Step con il 4,5 per cento, Olivetti con il 2,5 per cento, Istituto bancario San Paolo con l'1 per cento, Lancia con lo 0,5 per cento, Banca popolare di Novara con lo 0,5 per cento, Unione industriale con lo 0,5 per cento, Cassa di risparmio con il 2,5 per cento. Come si può rilevare l'interesse principale che si rivolge all'aeroporto di Torino è quello del comune stesso.

Questi interessi che si rivolgono verso una attività commerciale sono un pochino gli interessi di tutti, nell'ambito piemontese, cominciando dalla grande industria, dalla FIAT, e scendendo agli interessi degli istituti bancari, tra cui non sono da trascurare l'Istituto San Paolo, la Cassa di risparmio e la Banca popolare di Novara. Quindi abbiamo un interesse di enti finanziari verso un'attività della società.

Però la società ha per oggetto la gestione dell'aeroporto della città di Torino, che non ha scopi speculativi, ma ha l'obiettivo di incrementare il collegamento aereo della regione piemontese con i principali centri italiani ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico del Piemonte.

Scopo precipuo di questa società è di gestire con fini non speculativi. Anche qui vediamo in una forma di gestione privata, questa tendenza a non speculare, ma a reimpiegare i capitali eventualmente risultanti in attivo per altri servizi. In realtà questi capitali da reinvestire non ci sono, perché la società ha sempre una perdita a fine d'anno. Qualora fosse necessario, potrei lasciare una copia del bilancio del 1970.

La società privata che gestisce l'aeroporto naturalmente ha un dinamismo particolare nelle decisioni per l'approntamento di attrezzature e di infrastrutture in genere; ha un potere che si differenzia da quello che è dello Stato, laddove per poter eseguire un'opera non si sa quanto tempo possa intercorrere, per cui al compimento o all'inizio di quest'opera si è già superato il momento critico e quindi si ha una fase di recupero perché il tempo ci ha già sorpassati.

La società però ha un vincolo: dipende dal comune, cioè da un altro ente, che pur non avendo la struttura, la condotta dello Stato con tutte le sue lungaggini, ha però sue particolari esigenze. La società, per spendere una somma x, deve interpellare il comune, gli assessori debbono esprimere il loro parere, ecc.

Quindi vediamo che l'ente dell'aeroporto di Torino incontra una prima remora nella sua azione, costituita dal fatto che il suo maggiore azionista è il comune. Per la verità, adesso sono state decise opere per 600 milioni nel giro di quattro mesi. Il comune ha potuto autorizzare l'aumento del capitale sociale da un miliardo ad un miliardo e mezzo.

Ci sono molti problemi in ordine alla gestione di un aeroporto, che sono essenzialmente tecnici, di ammodernamento e di ampliamento di impianti.

Ora io penso che una società di gestione a tipo privato possa effettivamente essere valida in Italia anche per tutto quanto riguarda le procedure di studio. In sostanza a mio modesto avviso sarebbe opportuno unificare il tipo di gestione, che attualmente è molto frazionato per i vari aeroporti d'Italia (abbiamo addirittura esempi di enti morali che gestiscono aeroporti, come è il caso di Aosta). Dico questo anche per la mia esperienza personale di direttore di vari aeroporti: in effetti sarebbe molto utile poter passare da un aeroporto all'altro e trovare sostanzialmente la stessa forma di gestione e ciò potrebbe contribuire ad evitare i famosi « tempi morti » che creano danni fondamentali alla moderna funzionalità di un aeroporto.

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari.* L'aeroporto di Cagliari è a gestione interamente statale. Concordo con quanto ha detto il mio collega dottor Castagneris in merito alla necessità di poter intervenire immediatamente nelle moltissime circostanze della vita di un aeroporto; interventi che si riferiscono principalmente alle infrastrutture aeroportuali che andrebbero aggiornate alle esigenze del traffico. Infatti si verificano di volta in volta manchevolezze di funzionamento alle quali bisogna ovviare immediatamente, cosa che non si può ottenere con la gestione statale a causa del complesso meccanismo di spesa. A questo proposito faccio rilevare che pur essendo situato l'aeroporto di Cagliari nella città capoluogo di Regione, questa ultima non ha poteri decisionali nella gestione, né alcuna facoltà di intervento nelle spese.

Si deve anche tenere presente che l'aeroporto di Cagliari, oltre ad essere gestito dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, è gestito anche dal Ministero della difesa che però interviene in minima parte per quanto riguarda le infrastrutture di uso comune. Paradossalmente la gestione di questo aeroporto sembrerebbe attiva in quanto di fronte ad una spesa per il personale e per l'esercizio dell'aeroporto (limitata però a determinate voci) di 15 milioni, si ha una entrata di 45 milioni (sono dati del 1970). Le entrate sono date in misura minima dai canoni per concessioni e recuperi per utenze comuni e, per la massima parte, dalla riscossione dei diritti aeroportuali che però sono limitati ad un ridotto settore del traffico aeroportuale, in quanto le società nazionali che svolgono servizi di linea sono dispensate dal pagamento di questi diritti. In sostanza le entrate si riferiscono principalmente al traffico internazionale che si sta sviluppando molto, traffico che è distribuito per tutto l'arco dell'anno in maniera non molto rilevante per quanto riguarda il settore merci, mentre con l'inizio della stagione estiva diventa molto importante specialmente per i voli *charter* di turisti e villeggianti.

Anche il traffico nazionale è in forte incremento: nel primo trimestre del 1971 si è già verificato un aumento del 22 per cento rispetto al numero di aeromobili e passeggeri in arrivo e partenza nello stesso periodo dell'anno precedente. Naturalmente ciò è dovuto in particolare modo al fatto che il servizio aereo, per la sua rapidità, è in favorevole posizione concorrenziale con il servizio marittimo per il collegamento tra l'isola e il continente, ed anche al continuo sorgere di iniziative turistiche nell'isola.

Per quanto riguarda le voci di bilancio in uscita, debbo dire che le spese per il personale sono minime in quanto l'organico dell'aeroporto è veramente minimo.

Va considerato inoltre che nella spesa – come nei ricavi – non compaiono determinate voci, quali, ad esempio, quelle relative all'assistenza a terra, che viene esercitata da compagnie private, e, nel caso particolare di Cagliari, dalla società Alitalia con proprio personale e mezzi. Questa assistenza, che potrebbe dare degli utili, riferendoci all'ipotesi di una gestione autonoma dell'aeroporto, una gestione che provveda a tutti i servizi, invece, per quanto riguarda l'aeroporto di Cagliari, dà alla Compagnia che la assicura un'entrata limitata quasi solo agli aeromobili stranieri, in quanto gli aeromobili delle tre compagnie del Gruppo IRI (Alitalia, ATI e SAM) ne fruiscono gratuitamente.

La parte spese dell'aeroporto di Cagliari è limitata semplicemente alle spese del personale e a quelle poche voci che sono previste per il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, per lavori di limitata entità, per le quali la Direzione riceve dei fondi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Nel corrente esercizio saranno effettuati lavori nell'aeroporto per circa 400 milioni per l'adeguamento delle vie di circolazione, cioè ampliamento di un piazzale e rifacimento di vie di rullaggio, lavori che sarebbero stati necessari da anni, ma che soltanto ora, appunto per le procedure macchinose che sapete, è possibile eseguire.

In definitiva, se noi consideriamo le voci effettivamente esistenti in uscita, dobbiamo dedurne senz'altro che la gestione dell'aeroporto sarebbe passiva; d'altra parte però va tenuto conto che molte delle entrate ancora non sono prese in considerazione, in quanto sono solo potenziali: mi riferisco alle entrate per la concessione della pubblicità, per cui il Ministero sta ora elaborando una regolamentazione di tutta la materia. Mi riferisco alle entrate per parcheggi auto, alle entrate derivanti da una possibile tassa per l'ingresso del pubblico nell'aeroporto (oltre che a quelle, già citate, per i servizi di assistenza a terra).

Quindi, tutto sommato, considerato il volume di traffico dell'aeroporto, considerate le entrate che sarebbe possibile creare, la gestione dell'aeroporto non dico che possa essere attiva, almeno per il presente, ma in considerazione delle forti prospettive di sviluppo potrebbe arrivare al pareggio nel giro di alcuni anni.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Ringrazio anzitutto anch'io la Commissione per l'onore che ci è stato fatto. Francamente siamo lusingati di questo riconoscimento che ci è stato dato, che nella mia carriera di funzionario dello Stato da oltre venticinque anni, rappresenta un fatto importantissimo, perché consente a noi che abbiamo partecipato per tanti anni alla vita degli aeroporti, conoscendone tutti i problemi, di poter portare il nostro, per quanto modesto, apporto e contributo ai fini dell'indagine che la Commissione sta conducendo.

La situazione generale degli aeroporti sotto l'aspetto della gestione è ormai a tutti nota, perché già il nostro collega direttore dell'aeroporto di Fiumicino l'ha illustrata, elencando dettagliatamente tanta pluralità di forme di gestione.

Per riassumere su linee generali, consideriamo che gli aeroporti si possono dividere in due grandi categorie: quelli gestiti direttamente dallo Stato, con in testa l'aeroporto di Fiumicino, e quelli dati in gestione ad enti pubblici o privati, come, ad esempio, il sistema aeroportuale di Milano: gli aeroporti milanesi di Linate e della Malpensa; come, per esempio, l'aeroporto di Genova, affidato al Consorzio autonomo del porto di Genova, ed altri.

Ritengo di restringere la mia informazione all'aeroporto che è praticamente sotto la mia giurisdizione, l'aeroporto di Genova Sestri, il quale ha diverse particolarità. Intanto, è una infrastruttura che si può dire è stata strappata al mare. Il sedime non esisteva e l'aeroporto è stato realizzato riversando in mare una intera collina dell'entroterra ligure. Quindi, già questo sforzo notevole che è stato fatto, sotto il profilo tecnico, colloca l'aeroporto di Genova in una posizione del tutto particolare.

A noi interessa non soltanto questo aspetto tecnico, ma dobbiamo fermare l'attenzione sulla forma di gestione. Per l'aeroporto di Genova Sestri, con apposita legge, la costruzione, la gestione e la manutenzione sono state demandate al Consorzio autonomo del porto di Genova, il quale vi ha provveduto in base alle proprie leggi istitutive, che però avrebbero dovuto essere integrate da disposizioni da emanarsi dal Governo entro un anno, con provvedimenti delegati, per adeguare queste norme, che essenzialmente interessavano una materia marittima. Il provvedimento delegato non è stato emanato ed il termine è scaduto. Questo è un punto sul quale sarebbe il caso di soffermare l'attenzione, però non è il solo dei tanti provvedimenti previsti dalla legge che demandava al Consorzio autonomo del porto la costruzione e la manutenzione dell'aeroporto.

La stessa legge dispone infatti, che con regolamento, debbono essere stabiliti i limiti di competenza e attribuzione per la gestione dell'aeroporto.

Vorrei aggiungere anche qualcosa per quanto riguarda gli adempimenti che non sono stati portati a soluzione. La gestione affidata al Consorzio autonomo del porto di Genova, per esempio, si trova ancora imbrigliata dalla legge istitutiva che si riferiva ad una dinamica dei trasporti via mare relativa al 1903; pertanto la struttura amministrativa di questo porto è già invecchiata rispetto a quella per cui doveva servire. Se consideriamo che lo stesso Consorzio del porto deve anche amministrare l'aeroporto notiamo quanto possa essere difficile adeguare le strutture esistenti alla dinamica moderna.

Con questa complessa amministrazione di ente pubblico è estremamente difficoltoso portare dalla progettazione alla realizzazione determinati lavori che invece sarebbe necessario compiere rapidamente. L'unico vantaggio che si ottiene con tale sistema è che i provvedimenti vengono realizzati in via decentrata.

Ritengo però, nonostante questi aspetti negativi, che la gestione di un aeroporto affidata ad un ente pubblico sia migliore di quella affidata a società private. A mio avviso è da augurarsi che al più presto si pos-

sano realizzare tutti quei provvedimenti di delega che si rendono necessari per una moderna gestione. Cioè, attraverso una adeguata regolamentazione, si dovrebbero stabilire i limiti di competenza e di attribuzione in maniera da ottenere una prestazione di servizi agile e moderna.

Pur avendo l'aeroporto appena sei anni di vita, già si possono registrare punte di traffico veramente notevoli ed in continuo aumento. Inoltre esso adempie ad una funzione sussidiaria molto importante per quanto concerne la possibilità di dirottamento dei voli, da tutto il comprensorio degli aeroporti del nord Italia, causata da condizioni meteorologiche particolari. Infatti a Milano e Torino si vede con favore il potenziamento dell'aeroporto di Genova proprio al fine di ridurre gli effetti negativi che la penalizzazione della nebbia comporta per il traffico dei loro aeroporti. Per questo motivo si sta portando avanti una azione di coordinamento in comune che consenta di risolvere problemi di questo tipo.

L'aeroporto di Genova inoltre registra un importante traffico turistico e per questo riveste un ruolo importante nell'economia nazionale (specialmente per quanto riguarda i voli *charter*).

Tutto questo conferma la necessità di un potenziamento delle infrastrutture attraverso un miglioramento del sistema di gestione e ciò si dovrebbe ottenere con l'adeguamento di provvedimenti legislativi che prevedessero una gestione affidata ad un ente pubblico con la massima autonomia di poteri, proprio come una azienda privata, ma entro i limiti di controllo pubblico.

Quindi vorrei concludere dicendo che praticamente noi direttori di aeroporti consideriamo favorevolmente questa impostazione, che pare assumere una certa concretezza e comunque verso la quale pare convergono concordi pareri, per una azienda cioè, che gestisca in maniera uniforme tutti gli aeroporti, in modo da poter realizzare anche una intercambiabilità e di personale e di servizi, che oggi è impossibile ottenere.

Sottolineo il fatto del personale perché non si realizzi, domani, un ente di gestione, comunque esso sia, senza tener conto della necessità di disporre di personale, perché altrimenti si avrebbe una organizzazione che praticamente non sarebbe in grado di funzionare. Il personale che opera negli aeroporti svolge un lavoro altamente specializzato; che non si può improvvisare; ha bisogno perciò di essere formato, ha bisogno di conoscere un certo mondo che non sia limitato a quello di casa propria. Dobbiamo considerare che il personale che serve un aereo deve mettersi in condizione di fare qualcosa che non sia molto lontano da quello che viene fatto in tutti gli aeroporti del mondo, perché l'aereo ha bisogno di un *standard* operativo e di una assistenza che non implichi delle penalizzazioni in questo rapporto di lavoro.

Il personale deve essere formato parallelamente alla costituzione di una azienda, perché soltanto in queste condizioni ritengo che si possa realizzare qualcosa che finalmente riesca a dare una soluzione al problema, che tutti auspichiamo venga risolto il più presto possibile.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* Anche io mi associo al ringraziamento di tutti i direttori per essere ascoltati da questo onorevole consesso. Io sono direttore di un aeroporto militare aperto al traffico civile. Vorrei fare un po' la critica di quella che è la nostra situazione in seno ad un aeroporto che praticamente è militare, anche se noi abbiamo una zona civile ben delimitata: in alcuni aeroporti veramente limitata.

Noi ci auguriamo di avere un aeroporto nuovo a Napoli e speriamo che quanto prima vengano stanziati i fondi e si dia corso allo esproprio delle aree e alla costruzione delle infrastrutture.

Purtroppo, l'aeroporto militare aperto al traffico civile ha un inconveniente, quello della duplicità del comando. Io, direttore di aeroporto civile, ho limitazioni notevoli, specie nel campo operativo. Faccio un caso personale. Dovendo parcheggiare un aeromobile che era stato dirottato da pirati dell'aria, mi sono trovato in difficoltà perché l'operatore della torre di controllo, che dipende dall'aeronautica militare, aveva mandato questo apparecchio sul piazzale dell'aviazione civile, dove parcheggiavano altri aeromobili naturalmente con quali inconvenienti si può immaginare qualora vi fosse stata un'azione vera e propria di pirateria.

Quindi ho dovuto prendere l'iniziativa di avviarlo in altra zona decentrata, zona prettamente militare, per occupare la quale sarebbe stata necessaria l'autorizzazione del comando militare.

Comunque, il comandante militare non ha eccepito alcunché per l'azione intrapresa, riconoscendone l'opportunità. Ho rischiato, però, di mettermi in urto con tale autorità. Ecco pertanto, la necessità di comando unico.

Cito ancora un altro caso: proprio per evitare eventuali atti di pirateria aerea, si stanno

istituendo presso tutti gli aeroporti dei « Comitati di sicurezza », presieduti dai rispettivi direttori. Fino a qualche giorno addietro non sono stato in grado di costituire tale comitato sull'aeroporto di Napoli, perché il comando militare, che non aveva avuto disposizioni in merito dagli organi superiori, non aveva comunicato il nominativo del proprio rappresentante. Il comitato, senza tale rappresentante non si sarebbe potuto costituire, in quanto, come già detto, l'aeroporto è militare aperto al traffico civile, e nessuna decisione attinente alla sicurezza aeroportuale può essere presa senza l'intervento del rappresentante militare.

Inoltre, per il direttore di un aeroporto militare aperto al traffico civile ha molta importanza la manutenzione degli immobili in consegna, della quale manutenzione egli è personalmente responsabile, pur non avendo alle sue dipendenze un ufficio tecnico.

Egli può effettuare lavori di minuto mantenimento immobili entro il limite di lire 30.000 per fattura. A parte l'irrisorietà dell'importo, prima di far effettuare il lavoro, deve chiedere l'autorizzazione al comando militare. Una volta effettuato il lavoro, la fattura deve essere presentata alla direzione lavori (militare), che deve dare il proprio parere sulla congruità dei prezzi; infine, la fattura deve essere trasmessa, per la liquidazione, all'ufficio amministrativo del comando militare, malgrado i fondi siano dell'aviazione civile.

Non è chi non veda quanta perdita di tempo per una misera fattura. Le ditte, naturalmente, non hanno alcun interesse ad effettuare lavori a queste condizioni, e perciò la manutenzione lascia a desiderare. La responsabilità, però, è sempre del direttore di aeroporto. Io, per esempio, sono stato rinviato a giudizio per lesioni colpose a seguito della caduta di una lastra di marmo del rivestimento dell'aerostazone. L'aerostazione appartiene al demanio aeronautico; i fondi per il minuto mantenimento immobili sono amministrati, come prima detto, dalla aeronautica militare; ciononostante il direttore dell'aeroporto è responsabile dei danni a terzi.

È necessario perciò evitare per il futuro questa duplicità di comando, che, in base alla mia modesta esperienza, ritengo essere completamente negativa.

Se gli aeroporti devono rimanere statali, che vi sia una sola direzione, e, con la responsabilità, si diano al direttore i mezzi e l'autorità per disporre immediati interventi, sia nel campo operativo che in quello amministrativo.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti i signori direttori di aeroporto che sono intervenuti, illustrando la situazione sulla base della loro personale diretta esperienza.

I colleghi che intendono formulare domande ne hanno facoltà.

BIANCHI GERARDO. Vorrei che il dottor Castagneris mi chiarisse il concetto della frase « tempi morti ».

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino*. Con questa espressione si vuole intendere il complesso di tutti i tempi nei quali non possiamo prendere una decisione valida per risolvere determinati problemi.

Si dovrebbero risolvere questi problemi in tempi minimi, mentre, per quanto riguarda l'aeroporto di Torino, essendo la gestione prevalentemente comunale, si hanno numerosi tempi morti. Per esempio per il rifacimento del manto di asfalto delle piste la società può fare una progettazione, però deve attendere il consenso del comune prima di iniziare la parte operativa del progetto. Questi tempi morti riducono molto la funzionalità, l'agilità e la proiezione nel futuro degli aeroporti. A Torino sono già dieci anni che si sta pensando di creare una nuova pista che consenta il traffico ad aeromobili di classe superiore ai *DC 9*. Inoltre il poligono di tiro di Lombardone, che è posto proprio sulla linea media, rappresenta un dislivello in elevazione di 80 metri come minimo per un aereo, il quale quindi deve ridurre il proprio peso per decollare in un tempo minore. Noi dobbiamo penalizzare questo carico pagante e ciò si riflette sugli aeromobili e sulla società che gestisce l'aeroporto in quanto le tasse che vengono pagate alla società sono ridotte ai fini del carco effettivamente pagato.

BIANCHI GERARDO. Praticamente per eliminare queste penalizzazioni bisognerebbe poter ridurre l'ostacolo.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino*. Vi è anche una penalizzazione costante. Per esempio il progetto di una nuova pista non si può realizzare perché occorrono 30 miliardi; quando abbiamo rifatto il manto di asfalto si sono perduti due mesi per le trattative, mentre una società privata avrebbe potuto prendere immediatamente una decisione.

BIANCHI GERARDO. Vorrei rivolgere una domanda al dottor Del Curatolo. I 15 milioni di spesa a quanto personale si riferiscono ?

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari.* A 7 elementi. Questo personale viene scaglionato nelle 24 ore per assicurare il servizio in tutti i giorni, compresi i festivi.

BIANCHI GERARDO. Lei pensa che con una gestione affidata ad una società privata si potrebbero ottenere migliori risultati ?

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari.* Se a questa società fossero affidati tutti i servizi, penso che nel giro di qualche anno si potrebbero avere maggiori incrementi.

BIANCHI GERARDO. Dottor Soro, lei pensa che si potrebbe ampliare l'aeroporto di Genova nonostante le condizioni ambientali in cui si trova ?

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Secondo il mio punto di vista l'aeroporto non è stato realizzato nel posto migliore, essendo troppo vicino al luogo dove si svolgono le attività marittime. Secondo certi punti di vista il potenziamento dell'aeroporto costituirebbe un impedimento al potenziamento delle infrastrutture portuali.

Dobbiamo anche dire che in definitiva ormai l'aeroporto c'è; è una realtà e la si deve accettare. Dobbiamo però anche notare come stiano sorgendo attorno all'aeroporto dei complessi industriali, da una parte quello già esistente della Italsider, dall'altra parte il costituendo bacino portuale di Voltri, che limiteranno sicuramente, a mano a mano che aumenteranno la loro attività, l'aeroporto.

L'aeroporto di Genova ha soltanto, in rapporto ad altri aeroporti, un polmone di respiro che è costituito dal mare. Tutta la parte che è verso sud, libera da ostacoli com'è, praticamente rappresenta oggi l'unica possibilità di consentire la così detta circuitazione di traffico per portare gli aerei all'atterraggio o al decollo. C'è però il pericolo che anche il mare stia, piano piano, presentando anche esso degli ostacoli. Vediamo intanto il sorgere di una isola galleggiante per l'attracco di grosse petroliere: le grosse navi, che oggi sembrano sempre più indulgere al gigantismo, costituiscono dei grossi ostacoli anche sul mare.

BIANCHI GERARDO. Ho sentito dire che vogliono fare un altro aeroporto.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Io non volevo arrivare a questa conclusione, però l'aeroporto, così come si trova, costituisce un forte impedimento per l'espansione portuale. Per quanto riguarda l'ampliamento di strutture aeroportuali, difficilmente sono acquisibili nuove aree per consentire un potenziamento.

BIANCHI GERARDO. Lei, dottor Zito, si trova in difficoltà per il duplice comando, civile e militare, sull'aeroporto di Napoli. Lei dipende dal Ministero dei trasporti e quindi viene a trovarsi in contrasto con il Ministero della difesa.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* Esattamente. Non è che siano contrasti sostanziali, perché tra persone responsabili poi si arriva sempre all'accordo.

PRESIDENTE. Vorrei sentire dire da loro quali servizi e a chi sono appaltati nei loro aeroporti, a chi sono stati dati in gestione i servizi, aeroporto per aeroporto.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino.* Ad una società di gestione tutti i servizi aeroportuali. I servizi di bar e ristorante sono dati su concessione.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Egualmente per quanto si riferisce a Genova, con l'annotazione che l'ente di gestione poi si avvale di concessionari. Per quanto attiene cioè a tutti i servizi così detti di « rampa » (che sono tutti quelli di piazzale, di assistenza degli aerei) all'ente gestore; tutti gli altri servizi di aerostazione: bar, ristoranti, pulizie, telefoni, noleggio di auto ecc., che non sono connessi a questa gestione della « rampa », sono già dati o in via di concessione a terzi.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* Noi abbiamo per il servizio di « rampa » una società che ha la concessione, la Aaerspac: paga 25 milioni allo Stato e fa il servizio di assistenza agli aeromobili in sosta. Per bar e ristorante c'è un concessionario privato; lo stesso dicasi per le pulizie, l'asportazione di immondizie, la manutenzione degli impianti elettrici, di riscaldamento, ecc. che sono in appalto a diverse ditte. Queste ditte però sono ditte prestanome; a me risulta che è sempre lo stesso proprietario ad effettuare quasi tutti i servizi. E questo credo non sia una cosa fatta bene.

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari.* I servizi di assistenza di « rampa » sono svolti direttamente dalla compagnia

di bandiera. I servizi di bar, ristorante, pulizie, asportazione di rifiuti, sono dati in concessione e in appalto a ditte private. Il servizio automobilistico connesso ai servizi aerei, cioè per il trasporto dei piloti e per tutte le necessità della compagnia nazionale e delle altre compagnie, è affidato dall'Alitalia alla Rinaldi.

PRESIDENTE. Dottor Soro, lei ha parlato di una azienda nazionale per gli aeroporti. Vorrei che chiarisse il suo pensiero.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Noi vedremmo con favore la costituzione di una azienda nazionale di gestione per gli aeroporti. I compiti da dare a questa azienda sono quelli di una gestione che abbia la massima autonomia possibile col solo limite di quei servizi che sono propri dello Stato.

Un esempio. Per quanto concerne tutti quei servizi che concorrono ad assistere l'aereo, tutti quei servizi di carattere commerciale che riguardano l'aereo, questi servizi debbono essere affidati all'ente gestore. Dovrebbe invece spettare allo Stato la disponibilità operativa delle vie di rullaggio e delle piste, essendo queste infrastrutture proprie dell'attività di volo e quindi come tali soggette a quelle specifiche attribuzioni che sono di competenza degli organi dello Stato perché chiamano in causa non soltanto l'aspetto commerciale del trasporto ma anche quello della sicurezza.

Ecco, questo dovrebbe costituire, ad esempio, uno dei limiti al di là dei quali l'azienda non potrebbe e non dovrebbe andare. Ho già detto che l'azienda dovrebbe avere la massima autonomia possibile con un campo operativo il più ampio possibile, con possibilità di programmazione, con ampi poteri decisionali.

Se si potesse realizzare una azienda di questo tipo non dovrebbero sorgere tutti gli attuali inconvenienti. Anche perché qui si tratta di un servizio pubblico che va quindi gestito da un ente pubblico con criteri privatistici.

RUSSO FERDINANDO. Si prevede, in prospettiva, di ripianare il bilancio dell'aeroporto di Torino?

Inoltre vorrei sapere se i servizi delle poste e telegrafi funzionano in maniera soddisfacente in relazione alle esigenze degli aeroporti.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Cagliari vorrei sapere quali sono le percentuali di traffico della compagnia di bandiera rispetto alle altre, allo scopo di sapere quale potrebbe essere in prospettiva l'entrata reale relativa di quell'aeroporto.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino.* Per quanto riguarda l'aeroporto di Torino non è previsto un servizio postale e telegrafico. Non si può nemmeno acquistare un francobollo.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Da noi il servizio funziona in modo soddisfacente con l'unica eccezione, di difficile soluzione, che è data dalle punte massime di scalo, cioè quando si hanno massicci transiti di passeggeri. Comunque questo avviene in generale per tutti i servizi.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* A Napoli il servizio telefonico è efficiente, mentre quello postale non registra tutte le operazioni.

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari.* A Cagliari, benché sia previsto, non esiste questo servizio. Per quanto riguarda il traffico debbo dire che attualmente abbiamo 15/18 movimenti nazionali, contro una media di un paio di aerei stranieri.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino.* Per quanto riguarda il bilancio dell'aeroporto di Torino penso che la domanda si riferisca essenzialmente alla parte di bilancio della società.

Nel 1961 i costi sono stati di 280 milioni ed i ricavi di 263 milioni, con una perdita di 27 milioni. Nel 1970 i costi sono stati di 1 miliardo 286 milioni, i ricavi di 1 miliardo 106 milioni con una perdita di 178 milioni. Nel 1967 la perdita è stata di 106 milioni, nel 1968 di 192 milioni, nel 1969 di 265, nel 1970 si è registrata una flessione nella perdita perché si è avuta una minore incidenza dei tempi morti. Ora ci saranno maggiori costi per gli ammodernamenti necessari, ma ciò comporterà anche un maggior gettito di entrate.

FOSCARINI. Siamo consapevoli che il problema di una politica organica degli aeroporti è urgente. Ci servirebbe da voi una maggiore informazione sull'attuale situazione in ordine a molti particolari della gestione; una analisi più dettagliata della gestione economica.

Per quanto riguarda le entrate ci servirebbe conoscere: canoni aeroportuali, canoni per spazi occupati, spese sull'ammortamento e gli interessi, sulla manutenzione di esercizio,

sul controllo della circolazione aerea. Inoltre sapere come incidono le esenzioni concesse alla società Alitalia in materia di diritti aeroportuali.

Se noi avessimo una analisi di questa gestione economica, potremmo avere un quadro del bilancio effettivo. Se sono in grado di fornircela oggi, tanto meglio, altrimenti potrebbero farcela avere.

Il direttore dell'aeroporto di Torino mi pare che ad un certo momento abbia detto: « Io auspicherei una gestione di tipo privato che assicurerebbe una maggiore snellezza operativa », mentre così non ha detto il direttore dell'aeroporto di Milano.

A mio avviso occorrerebbe costituire un ente coordinatore lasciando la più ampia autonomia a livello regionale e provinciale.

Se fossero esatti tutti i diritti, tutti i canoni e si computassero le uscite, i vostri aeroporti sarebbero autosufficienti o deficitari ?

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino.* È una domanda alla quale al momento non posso rispondere perché questa analisi ha bisogno di uno studio molto accurato per poter bene inquadrare le varie spese e le entrate.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Torino e quello di Milano, debbo dire che la SEA è una società di esercizio che ha una libertà decisionale; la Sagat è una società per azioni che agisce per delega. Mentre la Sagat agisce in nome e per conto del Comune di Torino, il quale deve prendere le proprie decisioni, la SEA invece, ove ritenga di dover agire, lo fa informando semplicemente i suoi soci, non attendendo una autorizzazione, ma facendo direttamente. La Sagat deve chiedere un consenso e ricevere l'autorizzazione; la SEA fa progetti, elabora, realizza ed informa.

A Torino, per trasformare l'autostazione, la società ha dovuto aspettare quattro mesi, ed è un tempo abbastanza breve; però i quattro mesi potevano essere anche ridotti qualora avessimo avuto un tipo diverso di società di gestione, cioè una società di esercizio la quale ha un potere decisionale immediato, riservato al proprio Consiglio di amministrazione.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Ritengo che quanto l'onorevole Foscarini ha chiesto sia importantissimo, però sarebbe opportuno, a mezzo di un questionario, portare a denominatore comune le varie voci. Questo per arrivare effettivamente ad una comparazione oltre che ad una valutazione della situazione dei singoli aeroporti, i quali, così come sono, organizzati in modo diverso, hanno voci diverse.

Sarebbe quindi opportuno, avvalendosi magari di un tecnico di questa materia, esporre in un questionario le voci significative che interessano entrate ed uscite, spese e ricavi.

Mentre abbiamo dei dati di bilancio riguardanti gli aeroporti dati in gestione, sembrerebbe manchino del tutto i dati degli aeroporti gestiti dallo Stato. Gli ultimi dati dell'aeroporto di Fiumicino risalgono al 1964 e non sono esaurienti perché danno soltanto evidenza ad una parte della spesa e delle entrate.

Occorrerebbe quindi che per tutti venissero poste le stesse domande.

Per quanto attiene poi ad una informazione di massima che si può dare fin d'ora, i maggiori cespiti di entrata sono rappresentati dalle tasse aeroportuali e dai servizi per quanto riguarda l'assistenza.

Queste, almeno per quanto riguarda l'aeroporto di Genova, costituiscono le maggiori fonti di entrata. Vi sono poi proventi diversi per quanto riguarda le concessioni, che rappresentano una voce piuttosto fluida.

L'ente di gestione, in quella sua autonomia che abbiamo auspicato, dovrebbe poter svolgere anche una attività promozionale del traffico, dato che la gestione attiva o passiva dipende principalmente da quelle ottime posizioni che l'aeroporto può avere in rapporto al traffico che può acquisire (in special modo in relazione a quello nazionale). Questo si dovrebbe ottenere non soltanto considerando l'aspetto economico, ma anche quello sociale, dal momento che l'aeroporto fa parte della vita socio-economica di una determinata zona. Ciò contribuirebbe ad avere maggiori entrate.

Per quanto riguarda le spese, si deve rilevare che il personale incide per il 70-75 per cento sul totale. Naturalmente ci sono altre voci che si devono evidenziare per quanto riguarda il capitolo delle spese e queste voci potrebbero far parte di quel questionario di cui dicevo prima.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* Per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli non si può valutare esattamente l'incidenza dei costi e delle entrate relativi alla gestione civile e quelli relativi alla gestione militare. Naturalmente è più facile controllare questi dati per quanto concerne l'amministrazione civile. Posso dire che le entrate si potrebbero aggirare sui 700 milioni annui se le compagnie di bandiera (Alitalia e Ati) pagassero i diritti aeroportuali. Oggi abbiamo circa 200 milioni

di entrate relative ai diritti pagati dalle compagnie straniere, circa 50 milioni relativi alle concessioni amministrative (bar, ristorante, servizio di rampa, ecc.).

Il nostro personale è minimo e la spesa si aggira sui 60-70 milioni annui.

La gestione dell'aeroporto di Napoli, secondo il mio modesto parere, potrebbe essere attiva.

DEL CURATOLO, *Direttore dell'aeroporto di Cagliari*. I dati che potrei fornire in questo momento sarebbero molto approssimativi. Concordo con il collega Soro sull'opportunità di preparare un questionario uniforme da inviare per la compilazione a tutti gli aeroporti. Per quanto riguarda la mia ipotesi di arrivare al pareggio per la gestione dell'aeroporto di Cagliari in relazione all'aumento di traffico, tengo a precisare che si tratta di opinione personale (non ancora suffragata, cioè, da precisi studi e calcoli).

ZUCCHINI. Desidero rivolgere una domanda al dottor Castagneris. Cioè vorrei sapere se egli pensa che la Regione, recentemente istituita, possa validamente partecipare alla gestione dell'aeroporto di Torino (anche tenendo conto che la Costituzione affida alle regioni dei compiti per quanto concerne il campo dei trasporti); naturalmente la partecipazione della Regione dovrebbe essere superiore a quella attuale del Comune.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino*. Ammettendo che la Regione voglia interessarsi del problema dei trasporti aerei sotto il punto di vista della funzionalità, potrebbe anche essere accettabile la costituzione di un consorzio. Detto consorzio, però, dovrebbe gestire l'aeroporto tenendo presente non solo le necessità presenti ma anche quelle future. L'aeroporto di Torino, per esempio, era nato per rimanere funzionale per una decina di anni mentre dopo appena due anni dalla costruzione era già superato. Sarei quindi lieto della eventuale sensibilizzazione del problema dei trasporti aerei da parte della Regione; attualmente però non è così.

Da parte mia desidero ancora sottolineare che qualsiasi soluzione questa Commissione volesse dare al problema dovrebbe riguardare in primo luogo l'uniformità dei sistemi di gestione degli aeroporti, al fine di ottenere una intercambiabilità di mezzi. Con ciò si potrebbe ovviare all'inconveniente del blocco di alcune attività nell'aeroporto causato da momentanea mancanza di mezzi.

ZUCCHINI. Tutti hanno sottolineato la necessità di uniformare i metodi di gestione degli aeroporti. Non è mancato però l'affacciarsi di qualche contraddizione. Azienda unica di gestione degli aeroporti efficientissima, snellezza degli *iter* burocratici, celerità, difesa dell'autonomia delle aziende aeroportuali, sono cose difficili a conciliare.

Io vorrei citare due tipi di aziende dello Stato che già operano nel settore dei trasporti: Ferrovie e Anas. Poiché si è parlato di azienda nazionale, una azienda di questo tipo non credono loro che potrebbe essere lesiva dell'autonomia degli organi locali e sotto certi aspetti anche pericolosa per l'efficienza e la celerità nella soluzione dei problemi?

Comunque, se una azienda del genere si dovesse costituire, dovrebbe avere gli stessi poteri che hanno quelle già esistenti sul piano della programmazione, della pianificazione, degli investimenti?

Ritengono che un'azienda di Stato che operi nel settore, possa essere ispirata nella sua struttura e quelle esistenti e possa in tal senso dare garanzia? Oppure deve essere ulteriormente snellita nel senso che deve garantire maggiore libertà nella gestione?

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino*. Non posso discutere con competenza sulla possibilità di formare un'azienda tipo Anas o altra azienda dello Stato. Una azienda di tipo Anas subisce ancora il fascino dello Stato. Io vedrei essenzialmente una azienda o altro ente dello Stato che possa operare con sistemi di tipo privatistico.

Un'azienda tipo Anas è molto interessante da studiare, ma io la vorrei più elementare, una nostra azienda, con un vero dinamismo; un'azienda che, una volta realizzato un progetto, lo possa approvare con sollecitudine e senza impacci burocratici, per passare subito alla fase esecutiva; il finanziamento e la realizzazione non dovrebbero essere assoggettati a tutte le attuali norme sulla contabilità dello Stato.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova*. Trovare un modello di azienda di Stato già costituita che risponda ad un'ottima scelta per quanto riguarda la gestione degli aeroporti, non è facile. La ricerca del modello è resa difficile anche dalla peculiarità del mezzo di trasporto.

In sostanza, pur non respingendo questi organismi che già si sono affermati, che già danno delle dimostrazioni concrete di quello

CAMERA DEI DEPUTATI

che possono fare e di quello che non possono fare bene, riterrei che in ogni caso dovrebbero essere apportati dei correttivi.

In noi tutti deve essere ben presente la preoccupazione che non si ricada poi in una organizzazione la cui struttura sia complicata al punto da ritrovarci di nuovo in una situazione difficile, per cui non potremmo risolvere quei problemi che noi invece intendiamo risolvere.

Quindi vedrei, più che un'azienda di Stato di quel tipo, un'azienda che sia concepita più vicina al tipo privatistico.

FOSCARINI. Irizzata, per caso?

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Sì. Sul tipo di quelle moderne aziende che pur con la compartecipazione dello Stato, consentono una operatività funzionale. Un'azienda di questo tipo la riterrei più utile e rispondente alle esigenze, piuttosto che una tipo Anas o Ferrovie.

Bisogna considerare anche che si dovrebbe tenere conto dei riferimenti relativi alla vita internazionale, cioè considerare come gli altri paesi risolvono questi problemi. Le strutture dovrebbero essere aggiornate secondo questi criteri, poiché esiste la necessità di fondo di avere uniformità nel settore dei trasporti aerei.

L'intervento statale dovrebbe aversi, per quanto riguarda la gestione di un servizio pubblico, non a livello operativo, che dovrebbe essere esercitato secondo criteri privatistici, bensì a livello politico, nel senso di partecipare a tutte quelle iniziative necessarie per favorire l'azione promozionale relativa ad un aumento del traffico, a migliori collegamenti, eccetera.

ZITO, *Direttore dell'aeroporto di Napoli.* Concordo con quanto ha detto il collega Soro. Desidero solo aggiungere che, ove si volesse costituire una azienda nazionale per la gestione degli aeroporti, bisognerebbe fissare i limiti di attribuzione e di competenza di questa azienda; in sostanza occorrerebbe affidare all'azienda la fase della progettazione degli aeroporti e decentrare invece la gestione vera e propria degli stessi.

MAROCCO. Da diversi mesi ci troviamo in presenza del manifestarsi di certe tensioni sindacali all'interno degli aeroporti, soprattutto in riferimento a certe società che gestiscono alcuni servizi negli aeroporti.

Desidero pertanto conoscere l'opinione dei nostri ospiti sulle conseguenze, a questo proposito, di una eventuale concentrazione in un'unica società della gestione dei vari servizi.

CASTAGNERIS, *Direttore dell'aeroporto di Torino.* All'aeroporto di Torino principalmente manca lo spazio per assicurare bene questi servizi. L'unicità della gestione da parte di una unica azienda sarebbe auspicabile però presenterebbe anche dei rischi: si potrebbe infatti verificare la mancanza contemporanea della erogazione di tutti i servizi.

SORO, *Direttore dell'aeroporto di Genova.* Dobbiamo tenere presente che il protagonista dell'attività aeroportuale è il lavoratore, a qualsiasi livello egli compia la sua attività. Si deve quindi assicurargli un trattamento economico soddisfacente e tale da evitare le attuali manifestazioni di scontento. Occorre anche razionalizzare l'intero settore dei servizi ausiliari e questo fine, a mio avviso, si potrebbe raggiungere più facilmente con un unico ente per la gestione dei vari servizi. Con questo sistema si potrebbe ovviare anche all'inconveniente dello sfruttamento attuato dagli attuali gestori dei servizi.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome della Commissione, i nostri quattro ospiti per la loro esposizione e per le risposte che hanno dato alle domande dei colleghi. Credo di poter dire che quanto ci avete oggi dichiarato ci sarà di grande utilità se e quando metteremo in cantiere qualcosa che risolva i problemi che ci avete prospettato.

La seduta termina alle 11,45.