III.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDI' 29 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,15.

PRESIDENTE. Proseguiamo l'indagine conoscitiva sui problemi delle gestioni aeroportuali ascoltando i massimi dirigenti dell'Alitalia: il Presidente, ingegner Velani, e l'amministratore delegato, dottor Romiti.

Li ringrazio vivamente per aver voluto accettare l'invito da noi rivolto di esprimere la loro opinione sull'argomento concernente le gestioni aeroportuali.

Noi abbiamo già ascoltato il generale Santini e i direttori di vari aeroporti, che ci hanno illustrato le diverse situazioni esistenti in Italia in materia di gestioni aeroportuali. Ci siamo resi conto che la situazione è quanto mai varia, per cui abbisogna di un intervento che modifichi l'attuale assetto e dia un'organica soluzione ai problemi relativi a queste gestioni.

Sarà ora estremamente interessante e utile ascoltare il punto di vista della Compagnia di bandiera.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Desidero, quale rappresentante della Compagnia, ringraziare per questa indagine e per l'attenzione che la Commissione trasporti presta all'aviazione civile. Non è una forma di complesso, ma, come attività industriale, ci sentiamo un po' trascurati dal mondo politico, cioè fino a questo momento non abbiamo mai avuto la sensazione che si sia data importanza al settore dell'aviazione civile che, invece, secondo il nostro punto di vista, rappresenta un'industria fondamentale per lo sviluppo socio-economico del paese.

Siamo veramente grati al Presidente per la visita che la Commissione ha effettuato a Fiumicino e per questo invito che ci permette di far sapere la nostra opinione, anche se rappresentiamo solo un settore.

Come ben sapete, la Compagnia dal niente, dalle rovine della guerra, gradualmente si è portata a livello mondiale, che del resto è proprio dell'importanza del nostro paese nel mondo.

Siamo arrivati ad un determinato livello che permette di essere in linea, o quasi, con quello che è il potenziale economico del nostro paese; siamo, però, arrivati ad un punto in cui ci sentiamo strangolati. Il nostro progresso è legato alle provvidenze governative ed è compito dello Stato risolvere e provvedere, in quanto ritengo che la pubblicità in questo settore non può non avere un'influenza del tutto negativa.

In materia soffriamo della scarsa ricettività degli aeroporti italiani, la qual cosa influisce anche sul turismo estero, la cui importanza sull'economia del paese è da tutti risaputa. Tale scarsa ricettività è « il collo di bottiglia » della nostra attività, tanto da limitarla nel mondo. Avrete visto, immagino, la recente pubblicità della TWA, basata sulle sue stazioni con i *tapis roulant:* « Venite da noi che passate subito alla stazione », cioè la stazione è un elemento che determina l'immagine della Compagnia ed i suoi successi commerciali.

Cosa pensiamo noi degli aeroporti? Vi faccio un quadro generale ed europeo. La gestione aeroportuale è praticamente un'attività industriale, cioè un complesso di opere che vanno gestite in modo funzionale, tenendo presente il punto di vista economico. Il primo elemento è che deve essere proporzionata all'entroterra. Stiamo assistendo ad una proliferazione degli aeroporti e normalmente si ritiene che il costo sia tutto e che la gestione sia il momento determinante dei costi, cioè la gestione economica dell'aeroporto è un elemento determinante per la funzionalità economica del sistema.

Il problema aeroportuale è stato affrontato un po' da tutto il mondo. Vi sono aeroporti gestiti da enti locali ed altri da un ente di gestione dello Stato o del parastato. A Parigi vi è l'*Aéroport de Paris* che gestisce vari aeroporti. C'è da rilevare che l'attività aeroportuale non è costante in tuti gli aeroporti. L'aeroporto di Manchester è gestito da un'autorià pubblica. In America, gli aeroporti di New York sono costruiti e gestiti dallo Stato, attra-

verso un ente di gestione chiamato *Port Authority* completamente indipendente dalla burocrazia dello Stato, che si occupa non solo degli aeroporti, ma anche dei ponti per le comunicazioni viarie. Negli altri Stati o è lo Stato federale, o gli enti locali o le Camere di commercio che provvedono a gestire gli aeroporti. Bisogna sempre considerare l'aspetto economico. L'aeroporto è un po' come il porto, che non viene costruito dappertutto, ma in quelle zone in cui vi è retroterra. Vi sono dei grossi aeroporti creati in zone terminali, ma con un retroterra molto vasto. Gli aeroporti devono essere costruiti in funzione del retroterra che possono servire. Ciò per arrivare ad una concentrazione di risorse.

Se lo Stato avesse avuto delle possibilità illimitate, noi per primi avremmo chiesto un aeroporto per ogni città. Avendo, per altro, delle risorse limitate, secondo noi gli aeroporti dovrebbero essere accentrati in quelle zone che sono importanti dal punto di vista economico. Ci possono essere degli aeroporti secondari che, in attesa dello sviluppo tecnologico, potrebbero servire i centri di minore importanza. Quando accenno allo sviluppo tecnologico, mi riferisco agli apparecchi a breve decollo, che sono oggi allo studio e che permetteranno di costruire degli aeroporti a costo più basso. Per gli aeroporti minori è bene attendere questi mezzi, che permettono di risolvere i problemi dei centri minori. Oggi ogni piccolo centro chiede un aeroporto, come nel secolo scorso chiedeva la propria stazione ferroviaria. Quindi occorre predisporre un piano regolatore. In Olanda vi è la società *Schiphol Port Authority* che gestisce vari aeroporti, però vi è tutta una gradualità legata all'importanza politica che può avere un aeroporto e all'attività che si svolge in esso. Pertanto non bisogna meravigliarsi che vi sia una varietà. Occorre, comunque, unità di indirizzi, cioè le norme devono essere uguali per tutti e la gestione deve rispettare determinati criteri di utilità pubblica.

Conoscerete certamente le difficoltà che si incontrano oggi a causa delle norme sulla contabilità dello Stato che non consentono l'elasticità necessaria. Qualche volta capita che i funzionari si trincerino dietro una impossibilità per non occuparsi degli aeroporti come dovrebbero. Nella maggioranza dei casi c'è una difficoltà gestionale dovuta alle limitazioni delle norme contabili e gestionali che non sono adatte a un servizio così mutevole come quello degli aeroporti.

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. L'ingegner Velani ha già praticamente messo a fuoco il problema. Gli aeroporti sono elementi essenziali per il trasporto aereo. Ella, signor Presidente, certamente già conosce qual è la situazione aeroportuale italiana in questo momento. Oggi in Italia, a parte i piccoli aeroporti degli Aeroclub, esistono 91 aeroporti che possono essere suddivisi in due grosse categorie: una metà aperta o in via di apertura al traffico civile, un'altra per uso privato o di proprietà del Ministero della difesa.

Una delibera del CIPE aveva indicato nei due aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa i due soli aeroporti aperti al traffico intercontinentale. È questo uno dei punti che occorre ribadire, perché esistono pressioni per l'apertura di altri aeroporti di questo tipo. Bisogna ricordare che negli Stati Uniti, dove esiste una politica molto aperta basata sulla libera concorrenza, è limitato dalle autorità il numero di quegli aeroporti che sono considerati punti di arrivo e partenza del traffico intercontinentale e ciò per evitare una dispersione di ricchezza. Un aeroporto intercontinentale, infatti, deve essere attrezzato in maniera particolare e richiede notevoli investimenti.

Il grosso problema italiano è costituito dal fatto che le aerostazioni non sono in grado di raccogliere, come dovrebbero, il traffico che in questo momento esiste. Se consideriamo che la costruzione di aerostazioni richiede tempi tecnici di apprestamento molto lunghi e se si considera che le previsioni, anche le più pessimistiche, indicano un incremento notevole del traffico passeggeri nei prossimi anni, si può concludere che il non affrontare in maniera sollecita questo problema può produrre non solamente un danno alle compagnie di trasporto aereo, ma un danno veramente grave all'economia del Paese.

Il traffico si divide in due grosse parti: traffico di affari e traffico turistico. È chiaro che quest'ultimo può essere dirottato verso altri paesi nel caso in cui le nostre strutture di ricettività del traffico in arrivo ed in partenza non siano adeguate a quelle che possono offrire gli altri paesi.

E questo può costituire un danno veramente grande per il traffico turistico in Italia.

A questo proposito si pone il problema dell'aerostazione di Fiumicino, problema che riguarda anche la Compagnia di bandiera. Già nel 1968 furono iniziati studi di massima a spese dell'Alitalia, studi che poi furono offerti alla Direzione dell'aviazione civile per

dimostrare che ove non si fosse affrontato con realismo questo problema si sarebbero creati gravi inconvenienti. Successivamente, nel 1969, quando fu chiaro che non era possibile per lo Stato affrontare certe spese, l'Alitalia si offrì di progettare e costruire la nuova aerostazione, chiedendone, in cambio, la gestione per un periodo di 35 anni. Il progetto andò avanti e il CIPE, nella seduta del 24 settembre 1969, deliberò favorevolmente su questa richiesta. Dal CIPE il progetto passò al Consiglio dei ministri che lo approvò in data 31 gennaio 1970. Per altro l'approvazione avveniva su schemi diversi da quella che era stata l'impostazione originaria, nel senso che erano state aggiunte delle spese che prima non c'erano.

Il progetto in sé stesso si basava su una spesa globale di circa 75 miliardi e, considerato il costo del denaro in quel momento, valutato nella misura del 7,25 per cento, ne sarebbe derivata una perdita per l'Alitalia, nel predetto periodo, di circa 59 miliardi. Perché l'Alitalia si assoggettava a fare quella progettazione ed a sostenere la relativa spesa? Perché considerava che quella perdita sarebbe stata ricompensata dal vantaggio di avere una aerostazione efficiente, che avrebbe potuto servire all'Alitalia e alle compagnie aeree che l'Alitalia assiste ed avrebbe permesso un ulteriore ampliamento dell'attività della Compagnia e quindi un incremento del traffico a favore del Paese.

Le modifiche apportate dal Consiglio dei ministri aggravarono la situazione in quanto la spesa prevista inizialmente intorno ai 75 miliardi, avrebbe subìto un aumento di 10-15 miliardi.

Il progetto, approvato dal Consiglio dei ministri, fu presentato per il relativo esame al Senato, ma dal 31 gennaio 1970, data di approvazione del progetto da parte del Consiglio dei ministri, esso giace tuttora presso la Commissione trasporti del Senato. Questa credo che si sia riunita qualche volta per esaminare tale progetto, ma il ministro Viglianesi ritengo desiderasse inquadrare il progetto stesso in quello di una azienda autonoma interessata alla gestione degli aeroporti. Il disegno di legge, rimasto praticamente fermo, a tutt'oggi non ha fatto alcun passo avanti.

Dal 1969, epoca della presentazione del disegno di legge, ad oggi i costi per l'approntamento di questa aerostazione sono aumentati del 30 per cento circa, con un ulteriore onere che non so se possa essere sopportato dalla sola Alitalia. Per il fatto che il progetto non andava avanti, alla fine dell'ottobre scorso l'Alitalia sospese i lavori di progettazione dopo aver investito in essi l'importo di lire 600 milioni.

Con i lavori di aggiornamento in corso si prevede che l'attuale aerostazione internazionale possa ospitare un traffico di 6 milioni di passeggeri. L'attuale aerostazione nazionale fu costruita dall'Alitalia, benché non spettasse ad essa questo compito. Ora essa è in corso di ingrandimento con una ulteriore spesa da parte della Compagnia e noi pensiamo che essa potrà ospitare complessivamente altri 4 milioni di passeggeri. In totale quindi una ricettività di 10 milioni di passeggeri: noi stimiamo però che, nel 1975, vi sarà un traffico per lo meno di 15 milioni di passeggeri. Non avendo l'attrezzatura per sostenere tale traffico, si ostacolerà l'attività del trasporto aereo e si priverà il Paese di una corrente turistica di grande importanza per la sua economia.

Ricordo che Roma con gli aeroporti attuali ha una grande funzione nel campo turistico e quindi mi permetto di richiamare la loro attenzione su questo punto, che può provocare non soltanto una strozzatura per la Compagnia, ma soprattutto un danno per l'economia nazionale.

Da questo argomento passiamo a quello delle gestioni aeroportuali. Ella, signor Presidente, ha accennato di aver ascoltato il direttore generale dell'aviazione civile e alcuni direttori degli aeroporti, che certamente le avranno fatto un quadro reale dell'attuale situazione, che può dirsi essere senza disciplina, tanto frammentaria e illogica si presenta quella che si è creata con il passare degli anni, senza che nessuno pensasse a razionalizzare il sistema.

Ora qualcosa deve essere attuato e al più presto. Il ministro Viglianesi ha capito il problema fin dall'assunzione dell'incarico ed ha accennato alla costituzione di un'azienda autonoma per la progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti. In questi giorni alcune notizie di stampa hanno riferito che il problema in sede ministeriale è arrivato ad una fase conclusiva. Abbiamo avuto occasione di leggere tale progetto su alcune agenzie di stampa ed il sottosegretario ai trasporti ce ne ha inviato una copia. Esso si ispira al criterio di mettere ordine in un sistema, in cui non c'è ordine. Su questo siamo d'accordo. Abbiamo avuto l'impressione, però, che questo progetto di legge confonda la progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti con la definizione della politica aeronautica

civile in Italia. Sono due cose completamente diverse.

L'ingegner Velani si è riferito alla gestione nei vari paesi stranieri, come l'Inghilterra e l'Olanda, in cui vige un sistema di azienda autonoma, alla quale viene affidato il compito di progettare, costruire e gestire gli aeroporti. Aziende di questo tipo possono benissimo funzionare, sempreché sia data loro quella snellezza ed elasticità che il problema richiede. Se tali aziende devono funzionare con i criteri con cui, purtroppo, funziona l'amministrazione dello Stato italiano, certamente non potranno essere all'altezza dei tempi che incalzano.

Il progetto di legge prevederebbe che all'azienda autonoma siano affidati compiti in materia di politica aeronautica italiana. Noi riteniamo che questo sarebbe un gravissimo errore. Tale politica non può spettare a questa azienda, che, eventualmente, dovrebbe avere come compito la progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti. La politica aeronautica è un atto politico, e deve spettare al Ministero.

Prima dell'inizio della riunione, signor Presidente, il discorso è caduto proprio su questo argomento. Oggi in Italia non esiste un coordinamento di tutto il sistema dei trasporti. Vi è un Ministero dei trasporti, che recentemente ha aggiunto alla sua competenza l'aviazione civile e vi è un Ministero della marina mercantile. Voler declassare la politica aeronautica italiana da ministero ad azienda autonoma sarebbe veramente non vedere il futuro e voler soffocare questa industria che è determinante nell'economia di una nazione e sempre più lo sarà.

Voglio richiamare la loro attenzione sugli sforzi e sui capitali che i paesi del MEC dedicano a questo problema, perché comprendano che la mancata soluzione di esso può portare ad una situazione di grave crisi.

Ricorderò che, per quanto riguarda la Francia, gli investimenti effettuati dal 1957 al 1969 dall'Ente gestore degli aeroporti di Parigi, sono stati dell'ordine di circa 200 miliardi di lire. Sono in corso programmi che prevedono l'ammodernamento dell'aeroporto di Orly e la costruzione di un nuovo aeroporto a Roassy, vicino a Parigi. Si tratta di investimenti, già decisi, che comportano una spesa, fino al 1980, di altri 800 miliardi di lire. Questo per dare l'idea di come siano notevoli le preoccupazioni del Governo francese a questo riguardo. Complessivamente, dunque, il Governo francese intende investire dal 1957 al 1980 oltre mille miliardi di lire per i soli aeroporti gestiti dall'Ente aeroportuale di Parigi.

Analogo massiccio importo sta investendo in questo settore il Governo della Germania Federale. Non ho con me le cifre, ma forse qualcuno di loro ha avuto occasione di andare a Francoforte e di vederne l'entità degli investimenti che si stanno attuando. Analoghi investimenti si stanno realizzando in altri paesi; lo stesso aeroporto di Londra, che ha avuto un impulso notevole, sta attuando investimenti di notevole entità.

Secondo il nostro pensiero, l'autorità governativa, lo Stato, deve preoccuparsi di ciò e non rimandare il problema, perché noi siamo già in ritardo, e la costruzione di un aeroporto impone tempi tecnici da tre a cinque anni; d'altra parte lo sviluppo del traffico in Italia è tale che se non si pone mano immediatamente alla soluzione di questo problema si arriverà certamente ad una situazione di crisi. Contemporaneamente occorre studiare anche il problema della gestione degli aeroporti prescindendo dalla politica aeronautica, che deve essere di competenza dell'autorità politica e non deve essere declassata a livello di un'azienda autonoma per i trasporti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Velani e il dottor Romiti per la loro esposizione. La questione politicamente più rilevante che è stata posta alla nostra attenzione dai due cortesi interlocutori è ben presente a questa Commissione e raccoglie un larghissimo consenso: il fatto cioè che la gestione degli aeroporti è cosa ben diversa dalla politica dell'aviazione civile. Qualunque sia il testo che sarà elaborato in questa Commissione, il concetto in parola sarà certamente acquisito.

I colleghi che intendono porre delle domande ne hanno facoltà.

AZIMONTI. Proprio raccogliendo le ultime parole che il Presidente ha detto a conclusione dell'interessante relazione dell'ingegner Velani e del dottor Romiti, vorrei dire che il problema centrale sottoposto all'attenzione di questa Commissione è proprio quello che è stato richiamato in questo momento. Pertanto, personalmente mi sento in dovere di ringraziare i nostri interlocutori, perché la tesi da essi esposta troverà largo consenso da parte della Commissione.

Vorrei risalire all'esigenza di un piano organico sulla sistemazione dei servizi aeroportuali del nostro paese, attorno ai due poli-

centri di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa, che si rende sempre più urgente in considerazione anche delle scarse risorse di cui disponiamo, destinate a divenire sempre più scarse e disperse in piccole iniziative.

Naturalmente da questa impostazione emerge l'importante problema della gestione aereoportuale. Prendo atto che l'utilità di una azienda *ad hoc* è condivisa dai dirigenti della Compagnia di bandiera, che, per la loro esperienza, sono i più qualificati ad esprimere un giudizio in materia. Evidentemente non deve trattarsi di un'azienda che ricalchi i criteri di tante aziende di Stato, come quella delle ferrovie, perché altrimenti cadremmo dalla padella nella brace; deve trattarsi invece di un'azienda che abbia tutte le caratteristiche industriali. Opportunamente si è osservato che la gestione aereoportuale è tipicamente industriale e condiziona lo sviluppo di tutto il sistema, fermo restando che la politica dell'aviazione civile deve essere di competenza dello Stato. È stata adombrata la possibilità della costituzione di un Ministero dell'aviazione civile; personalmente sono contrario, perché la politica del traffico riguarda non soltanto un particolare settore, cioè quello dell'aviazione civile. In una società continuamente in sviluppo anche il settore dell'aviazione civile deve essere inquadrato in tutto il sistema dei trasporti. Pertanto la competenza politica può benissimo essere riservata ad un Ministero che già esiste, sia pure con una competenza più generale.

Detto questo, la domanda che vorrei porre è la seguente. L'opportunità di realizzare un sistema di gestione unitaria non contrasta, evidentemente, con la presenza nel nostro paese di alcune iniziative; autonoma, ma in quale posizione queste verrebbero a trovarsi di fronte all'azienda dei trasporti aerei? Queste iniziative hanno dato e possono dare risultati positivi purché rientrino nella disciplina, perché l'azienda deve avere soprattutto il potere di unificare la disciplina. L'esistenza di queste situazioni di carattere locale non sono in contrasto con l'idea che vogliamo portare avanti?

Vorrei inoltre sapere quali sono i motivi che giustificano l'iniziativa della Compagnia di bandiera di assumere *hostesses* straniere. Mi risulta che vi siano anche delle giapponesi.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Concordo con lei quando dice che una azienda a gestione economica e industriale deve avere una precisa responsabilità economica. Nel disegno di legge che abbiamo citato si parla di una amministrazione con voto consultivo, mentre invece queste sono aziende in cui le responsabilità devono essere ben precise per una buona gestione. Ella ha fatto riferimento alla positiva esperienza di Milano. Non è detto che la nuova auspicata azienda autonoma gestionale debba gestire direttamente gli aeroporti: deve soprattutto disciplinare e coordinare gli aeroporti.

In una recente conferenza al *Rotary* ho detto che se guardiamo all'esperienza italiana, gli aeroporti che funzionano meglio sono quelli che non dipendono dallo Stato. L'azienda autonoma deve disciplinare, tenendo sempre conto degli interessi pubblici.

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. Per quanto riguarda il problema del reclutamento di *hostesses* straniere, posso dirle che l'assunzione di ragazze straniere, nell'ambito del MEC, è una iniziativa che abbiamo assunto solo da qualche anno. Tempo fa la professione della *hostess* incontrava notevoli favori; inoltre le esigenze in quantità erano minori e coloro che si presentavano erano in gran numero per cui si poteva fare una maggiore selezione. Col tempo sono cresciute le esigenze della Compagnia ed è venuto calando l'interesse che prima c'era per questo tipo di professione, per cui la Compagnia ha dovuto, per mantenere l'organico a livello delle esigenze della flotta, procedere al reclutamento di ragazze nell'ambito del MEC. Riguardo alle *hostesses* giapponesi cui lei ha accennato, le dirò che sono appena una decina e solo per la rotta polare verso Tokyo e ciò per questioni di propaganda e per dare un certo tono esotico al viaggio.

ZUCCHINI. Vorrei rivolgere la prima domanda al Presidente dell'Alitalia, per quanto possa apparire in parte superata per la risposta che egli ha dato al collega Azimonti. L'ingegner Velani ha parlato delle esperienze di altri paesi e si è riferito alla *British Airport Authority* e al *Aéroport de Paris*. Sono due esperienze analoghe che si basano su una struttura consortile. Abbiamo poi un'altra esperienza di carattere internazionale, quella del Belgio che è statale.

È in grado, ingegner Velani, di dirci, agli effetti dei costi e dell'efficienza di queste diverse gestioni, quale di essa si è rivelata più efficiente?

Al dottor Romiti rivolgo una domanda che si riferisce alla sua preoccupazione che la nuova azienda (nonostante abbia in preceden-

za affermato che si deve tendere all'uniformità della gestione) accentri tutta la gestione e la renda più burocratica e lenta nella sua azione e inefficiente agli effetti dei servizi aeroportuali. Egli ha richiamato la nostra attenzione di politici sul pericolo di declassamento, passando i poteri oggi del Ministero ad una azienda di gestione.

Non ritiene, dottor Romiti, che una forma di azienda limitata a questo tipo di attività, cioè alla gestione degli aeroporti, possa essere più efficace che non l'attuale situazione esistente e comunque che non un intervento e una presenza diretta del Ministero in quanto organo dello Stato? Perché, se è vero che una azienda potrebbe dare un carattere di declassamento al settore, è altrettanto vero che l'azienda in quanto tale assume di per sé un carattere più privatistico, direi più snello della struttura dello Stato.

Abbiamo degli esempi, sia pure parziali e difettosi, nelle aziende autonome dello Stato che operano nel settore dei trasporti.

La domanda si estrinseca in questo modo. Non ritiene, dottor Romiti, che si possa applicare qualcosa di tipo pubblicistico, perché le stesse strutture degli altri paesi operanti a tale livello con carattere privatistico sono, però, a capitale pubblico? A Parigi, nella Germania occidentale ed in Inghilterra lo Stato interviene fornendo mezzi a queste aziende o autorità, perché sviluppino l'attività negli aeroporti non solo a livello della gestione, ma anche di programmazione e di sviluppo delle strutture.

Io propenderei per una soluzione di questo tipo. Poiché esistono le regioni, io penso che attraverso gli enti locali e lo Stato si possa dare vita ad un'azienda o ad uno strumento dello Stato più snello e più celere, che coordini l'attività di questi consorzi, nei quali deve essere prevalente l'interesse pubblico. Ciò facendo si soddisfano quelle esigenze di cui parlava con molta preoccupazione, e che realmente esistono, il dottor Romiti.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. È difficile paragonare i rapporti fra Stati con sistema economico diverso. Il Belgio ha un solo aeroporto ed una attività talmente scarsa che una iniziativa non sovvenzionata non potrebbe sussistere. Non avrebbe introiti sufficienti per potersi pagare i servizi. Credo che il traffico dell'aeroporto di Londra sia da otto a dieci volte più intenso di quello di Bruxelles ed il traffico dell'aeroporto di Parigi lo sarà sei volte. È difficile, pertanto, fare dei paragoni. Gli aeroporti di Londra e di Parigi funzionano bene, come pure quello di Bruxelles, però per quest'ultimo il problema è più modesto sia come entità di traffico sia sotto l'aspetto aeronautico. Negli Stati federali della Germania vi sono aeroporti a carattere snello e funzionale.

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. Per quanto riguarda la seconda domanda, ella ha ricordato la preoccupazione da me espressa, e cioè che nel progetto di legge che dovrà essere esaminato prossimamente, come riferiscono notizie di stampa, si prevede una commistione fra la progettazione, costruzione e gestione degli aeroporti e la politica aeroportuale italiana. Questa è la prima, grossa preoccupazione e il Presidente ha affermato poc'anzi che la Commissione trasporti della Camera è indirizzata a separare completamente questi due aspetti e a svilupparli con concetti diversi.

Per quanto riguarda la seconda questione, e cioè la gestione aeroportuale, non c'è dubbio che una azienda che coordini il sistema aeroportuale italiano con criteri unitari sia necessaria.

Per farle un esempio, le dirò che in questi giorni la stampa ha accennato alla costruzione del nuovo aeroporto di Bergamo che dista da quello di Milano 45 minuti, senza pensare che ciò sarà un esempio dello spreco di ricchezza che forse meglio potrebbe essere destinata al miglioramento del sistema dei trasporti dei lavoratori che dalle valli del Bergamasco devono andare a lavorare nelle città.

PRESIDENTE. A Verona si afferma che l'Alitalia vuole l'aeroporto di Bergamo.

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. No, lo escludo: riteniamo che questa sia da considerare una dispersione di ricchezza. L'azienda deve avere dei poteri precisi e l'ingegner Velani ha affermato che il consiglio di amministrazione non deve essere come, per esempio, quello delle Ferrovie dello Stato con potere consultivo, ma deve essere investito di potere deliberativo, in modo che questo coordinamento e questa gestione possano essere efficacemente condotti.

Per quanto riguarda la gestione e la possibilità di concessioni, l'onorevole Zucchini ha citato il caso della SEA.

Il nostro punto di vista è che occorra una azienda che coordini il panorama italiano ed

affidi la gestione secondo l'importanza dell'aeroporto – l'intercontinentale è diverso dall'internazionale e quest'ultimo dal nazionale – a società, prevalentemente a carattere locale, in modo che tale gestione sia condotta con sistema privatistico, cioè molto più snello di quello pubblico, in quanto svincolato da determinate norme e tale da consentire lo svolgimento rapido ed efficiente di tale attività.

RUSSO FERDINANDO. È emerso molto chiaramente dall'intervento del presidente dell'Alitalia che i trasporti aerei vanno acquistando una funzione pubblica e sociale. In questo senso possiamo giustificare la politica, a sostegno della Compagnia di bandiera, che il nostro paese si è accollata riducendo alcuni diritti aeroportuali per alcuni aeroporti.

Vorrei chiedere se l'Alitalia intende svolgere anche questa funzione sociale, e quindi di sviluppo dei trasporti. È prevedibile che parteciperà, in termini minoritari, ad una azienda di costruzione, gestione e sviluppo degli aeroporti per portare il contributo della propria esperienza acquisita in determinati servizi per gli aerei delle altre compagnie.

La seconda domanda verte sul fatto che non emerge, nonostante questa politica di sostegno che lo Stato ha realizzato nei confronti dell'Alitalia, un tentativo da parte della Compagnia di servire in modo particolare i lavoratori italiani che, a causa della situazione generale, sono costretti a lavorare lontano dalle proprie terre, cioè non abbiamo notato una politica di sostegno e di aiuto al disagio dei lavoratori emigrati in particolare nell'area europea.

Domando se l'Alitalia ha previsto nei prossimi anni una politica di facilitazione del trasporto aereo per i lavoratori che, a causa della configurazione geografica dell'Italia, sono costretti a lavorare lontano dai loro luoghi di residenza e si recano all'estero per necessità.

Vorrei porle un'altra domanda, e cioè se l'Alitalia abbia realizzato dei servizi, direi, collegati con la politica di sviluppo dei trasporti aerei.

Domando, specialmente per quanto riguarda lo sviluppo dei servizi del traffico turistico, a che punto sono i progetti per la costruzione degli aereo-hotel, che potrebbero rendere al turismo un grande servizio. Chiedo inoltre se esista da parte dell'Alitalia – superando la politica del massimo profitto di gestione – un piano per la massima utilizzazione degli aeroporti esistenti. Cioè, se Milano e Roma hanno ormai un traffico che arriva alla saturazione degli aeroporti, non pensa l'Alitalia di utilizzare – anche se ciò può comportare costi maggiori – in modo più intenso, anche per le linee intercontinentali, gli aeroporti che sono idonei ma che oggi non sono in una situazione di saturazione?

Infine, risponde a realtà la notizia pubblicata da un giornale americano, secondo cui l'Alitalia rileverebbe la catena di autoservizi Maggiore per allargare il suo campo di azione e per rendere ai passeggeri un utile servizio?

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. La società fa enormi sforzi per creare impianti di dimensioni adatte al turismo di domani, che sarà un turismo non più di classe ma di massa, ma purtroppo deve superare le difficoltà create dai piani regolatori. La verità è questa: abbiamo i soldi, ma non possiamo costruire. Per esempio, a Roma abbiamo già scelto l'area per la costruzione di un hotel di quasi 700 stanze, cioè di dimensioni adatte al turismo di domani, ma vi sono difficoltà (sembra in via di superamento). A Milano abbiamo in progetto la costruzione di due hotel di circa 600 stanze, di nostra gestione. A Napoli abbiamo già comprato il terreno; per la Sicilia vi sono difficoltà di realizzazione.

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. Per quanto riguarda l'azienda autonoma dei trasporti aerei, nell'eventualità che essa prenda corpo, nel consiglio di amministrazione dovrebbe essere prevista la presenza dei vettori per la loro esperienza.

Quanto alla domanda relativa al ritorno degli emigrati dall'estero, devo dire che una forte aliquota della clientela dell'Alitalia è costituita proprio dagli emigrati che arrivano soprattutto da oltreoceano e volano con tariffe speciali. Le tariffe in sede internazionale sono vincolate ad accordi che bisogna osservare perché vi è una rigida disciplina. Recentemente, per il Sud America, dove esiste un'emigrazione italiana di reddito più modesto, mediamente parlando, di quella del Nord America, abbiamo previsto particolari facilitazioni anche di ordine creditizio ed abbiamo ottenuto un notevole successo; infatti abbiamo permesso agli emigrati italiani di venire in Italia e di programmare, per esempio, un viaggio ogni due anni, pagando la tariffa ratealmente. Noi attribuiamo molta importanza a questo tipo di traffico non sol-

tanto perché ci riempie gli aerei, ma perché sappiamo che la Compagnia di bandiera è soprattutto l'Italia quando vola all'estero.

Per quanto riguarda i servizi interni, abbiamo cercato dall'anno scorso di facilitare quelle particolari tariffe per viaggi notturni, in modo da permettere all'operaio siciliano che lavora a Torino di andare in Sicilia con uno sconto del 30 per cento oltre ad ulteriori facilitazioni per i familiari.

Quanto all'eventuale utilizzazione di aeroporti al di fuori di Milano e di Roma per voli intercontinentali, devo dire che gli aeroporti non si utilizzano in quanto tali, ma in quanto vi sia un traffico che ne consenta l'uso. Noi curiamo che determinati voli arrivino in determinati aeroporti e curiamo le coincidenze dei voli, in modo che i passeggeri possano rapidamente arrivare a destinazione con collegamenti rapidi ed efficienti.

Quindi la soluzione del problema della prossima saturazione degli aeroporti di Roma e di Milano non va vista nel dirottamento dei voli su altri aeroporti, ma creando le condizioni di una maggiore ricettività di questi, perché i passeggeri sono indirizzati in questi due aeroporti, che costituiscono i due punti centrali dell'Italia, in senso turistico, industriale e politico.

Quanto alle attività sussidiarie al traffico, devo dire che non vi è solo la questione degli alberghi, ma vi è una quantità di servizi collaterali che noi intendiamo offrire: ad esempio, la questione delle prenotazioni. Oggi le compagnie aeree hanno costituito servizi efficientissimi in tema di prenotazioni; si dice che per un viaggio intorno al mondo con molte fermate intermedie, occorrano con i *computers* pochi secondi per avere tutte le prenotazioni. Ma il passeggero ha anche bisogno della prenotazione dell'albergo; stiamo quindi studiando la possibilità di partecipare ad una società, in fase di costituzione in Europa, per le prenotazioni negli alberghi.

Vi sono altre necessità collaterali. Una di queste è il noleggio delle automobili all'aeroporto; è una necessità sempre più sentita man mano che si va avanti, e le compagnie di trasporto automobilistico stanno facendo un notevole sforzo in questo campo. Devo smentire però la notizia che sia in corso una trattativa o qualche intesa da parte dell'Alitalia con la ditta Maggiore. È un problema al quale stiamo pensando, ma non vi è ancora niente di concreto.

FOSCARINI. La società Alitalia, in virtù della legge 9 gennaio 1956, n. 24, beneficia di esenzioni in materia di diritti aeroportuali, esenzioni contemplate dall'articolo 29 della convenzione n. 181 (con la giustificazione delle tariffe interne). Usufruisce inoltre di contributi di esercizio per la convenzione n. 169.

Il positivo andamento dell'azienda appare evidente dai risultati di esercizio e di ammortamento dell'Alitalia.

Nel 1967 l'utile era di 3 miliardi e 300 milioni e l'ammortamento di 17 miliardi e 300 milioni; nel 1968 l'utile era di 3 miliardi e 700 milioni e l'ammortamento di 18 miliardi e 500 milioni; nel 1969 l'utile era di 3 miliardi e 700 milioni e l'ammortamento di 23 miliardi e 400 milioni, con un dividendo quindi per il 1969 del 7 per cento.

Ho preso visione dei programmi dell'Alitalia fino al 1974, notevoli per l'ampliamento della rete e delle frequenze. Per gli impianti fissi, oltre al progetto di cui abbiamo parlato che riguarda le aerostazioni di Fiumicino, c'è l'impegno della società nel settore turistico alberghiero, con la partecipazione tra l'altro della società Aerhotel che ha in programma realizzazioni di alberghi a Roma, Milano, Napoli e Firenze. Inoltre per la collegata Sogene, oltre la tradizionale attività di provveditoria, si è impegnata in due villaggi turistici (con una partecipazione alla Valtur Servizi).

Non le pare che siano venute meno le motivazioni della legge n. 24 del 1956 e che questa disponibilità di utili ponga l'Alitalia nella condizione di guardare al problema della riduzione delle tariffe anziché di disporre l'aumento del 10 per cento dal 10 aprile 1971 ? Questo argomento è direttamente collegato alle gestioni aeroportuali. Abbiamo ascoltato il direttore della SEA, il direttore di Fiumicino, due direttori di aeroporti gestiti da enti pubblici (di Torino e Genova), due direttori di aeroporti gestiti direttamente dall'amministrazione statale (di Cagliari e Napoli) e abbiamo saputo che i diritti aeroportuali l'Alitalia li corrisponde a quelle società che sono state privatizzate pur mantenendo la gestione pubblica e non a quelle amministrate dallo Stato che invece devono essere considerate sullo stesso piano delle altre.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. Il problema cui lei ha giustamente accennato risale alla legge del 1956, relativa alla convenzione Alitalia, che stabiliva certe esenzioni e fissava contributi di esercizio. Vorrei ricordare che i contributi di servizio erogati dallo Stato in questo momento in

favore dell'Alitalia sono dell'imposto di 500 milioni di lire. Di questo importo l'Alitalia gira una buona parte alla consociata ATI per sovvenzionare certe linee interne prive di reddito e che l'ATI gestisce.

Vorrei far notare che mentre da una parte la Compagnia di bandiera riceve esenzioni aeroportuali e contributi, dall'altra si assume oneri notevolissimi che non le sarebbero spettati appunto in base alle convenzioni di cui gode.

Debbo anche ricordare il vantaggio che l'Alitalia porta all'economia nazionale. L'apporto valutario (introiti in valuta pregiata al netto delle operazioni di pagamento per quanto riguarda l'incremento della flotta che è tutta di provenienza estera) che l'Alitalia ogni anno dà al paese è andato crescendo nel corso degli anni. Nel 1967 è stato di 182 milioni di dollari; nel 1968 di 215 milioni di dollari; nel 1969 e nel 1970 di 267 milioni di dollari.

L'Alitalia inoltre ha costruito a Fiumicino una aerostazione nazionale che non era suo compito costruire, ma che avrebbe dovuto essere costruita dallo Stato; e l'ha costruita su area demaniale, dando così allo Stato la possibilità di diventarne proprietario. Nel complesso a Fiumicino l'Alitalia ha costruito, sempre su area demaniale, 5 aviorimesse, un palazzo uffici, un centro addestramento, una provveditoria, una grossa centrale termoelettrica, una aerostazione di linee nazionali e una aerostazione merci. Soltanto gli interessi relativi a questi investimenti sono di gran lunga superiori alle facilitazioni di cui gode per effetto della convenzione. Ella ha messo in relazione queste facilitazioni con il buon andamento economico dell'azienda negli anni 1967, 1968 e 1969. Evidentemente l'Alitalia è una società per azioni, ed ha proprio capitale detenuto in maggioranza dall'IRI; ma esso è anche detenuto, per una notevole percentuale, sia pure di minoranza, da privati. Le azioni dell'Alitalia sono quotate in borsa. L'Alitalia, evidentemente, si approvvigiona di capitali anche attraverso i normali canali finanziari e, quindi, ha anche il dovere di retribuire il capitale.

Negli anni 1970-1971 l'andamento dell'industria del trasporto aereo nel mondo ha subìto, purtroppo, una violenta crisi e l'andamento delle società di trasporto aereo sia negli Stati Uniti, sia in Europa e in tutto il mondo ha subìto brusche flessioni. Ella avrà avuto occasione di leggere le situazioni di difficoltà in cui versano non solo delle grosse aziende americane, ma anche europee. Purtroppo anche l'Alitalia risente di queste circostanze, per cui gli utili che si erano ottenuti nel 1968-1969 non si sono avuti nel 1970. È nostro dovere, in quanto amministriamo denaro di altri, cercare di superare questa crisi e corrispondere il dividendo su di un capitale dello Stato e di piccoli azionisti.

Ella ha accennato al problema della economicità della gestione, alla Sogeme ed agli investimenti nel settore turistico-alberghiero. Sono due problemi separati: uno di carattere finanziario e l'altro di carattere economico.

L'ingegner Velani ha fatto riferimento alla disponibilità di fondi per la costruzione di alberghi, fondi che oggi non sono spendibili rapidamente per effetto dell'approvazione dei piani regolatori. Devo precisare che questi fondi non provengono dalla gestione aziendale, ma dal credito. Questi sono due problemi completamente diversi.

La Sogeme è una società di limitate dimensioni, di cui l'Alitalia è proprietaria, e ha come scopo la provveditoria degli aerei, la preparazione dei pasti a bordo e inoltre la gestione della mensa del personale dell'Alitalia a Fiumicino e nella sede dell'EUR.

L'Alitalia ha acquisito inoltre una piccola partecipazione nella società Valtur, che ha costruito due villaggi turistici; uno in Puglia, vicino a Brindisi, e l'altro in Calabria, e questo sempre nell'intento di offrire al passeggero un prodotto completo. Per la gestione di tale società è stata creata una azienda, la Valtur Servizi, con un capitale di 200 milioni, e la Sogeme vi partecipa per il 40 per cento. C'è da rilevare che sono investimenti di limitata entità e derivano, in buona parte, da capitale di credito e da capitale degli azionisti ed io li considero distaccati da quello che è l'andamento economico della gestione.

BRIZIOLI. Vorrei rivolgere al dottor Romiti tre domande di carattere generico.

La prima è stata già fatta da altri colleghi. Siamo, o dovremmo essere, in una fase di passaggio da una programmazione indicativa ad una operativa o impegnativa, che presuppone la volontà del Governo e gli strumenti per orientare l'industria pubblica e quella a partecipazione statale nell'interesse della collettività. Le regioni stanno anche elaborando degli schemi di piani regionali, che dovrebbero confluire nella programmazione nazionale. È evidente che in questo quadro viene anche esaminato il problema del trasporto aereo e le regioni stanno individuando

gli aeroporti di interesse nazionale e quelli regionali.

Non ritiene che per il potenziamento di questi aeroporti e per la univocità e unicità degli indirizzi di gestione sarebbe opportuno, nel quadro della programmazione, attraverso un'azienda autonoma o altro strumento, assicurare l'intervento dello Stato non solo per il potenziamento degli aeroporti intercontinentali o di interesse nazionale, ma anche di quelli regionali, che vengono previsti per lo sviluppo economico del nostro paese?

La seconda domanda si ricollega alla prima. È naturale che il principio della economicità della gestione, nell'attuale economia di mercato, sia prevalente, però nel quadro di una programmazione operativa non ritiene che si potrebbe fare eccezione a questo principio, laddove l'aeroporto in determinate regioni sottosviluppate contribuisce a rompere l'isolamento in cui si trova la regione e costituisce un fattore di sviluppo della regione stessa?

La terza domanda si riferisce a quanto ella ha dichiarato sulla scarsa propensione delle italiane ad intraprendere la professione di *hostess*. La stampa, a suo tempo, ha segnalato, in relazione al potenziamento della Compagnia di bandiera, l'insufficienza dei piloti, che spesso devono fare delle ore straordinarie per venire incontro alle necessità dei servizi, e degli *stewards*. Attualmente la Compagnia intende effettuare dei concorsi per potenziare il gruppo dei piloti, degli *stewards* e delle *hostesses*?

ROMITI, *Amministratore delegato dell'Alitalia*. In merito alla prima domanda, sono perfettamente d'accordo sul potenziamento degli aeroporti regionali nell'ambito di una programmazione. Non c'è dubbio che la visione di questi interessi regionali non debba essere settoriale. Occorre, evidentemente una visione di carattere generale che consideri le varie necessità. Un aeroporto deve avere un suo entroterra, come diceva l'ingegnere Velani, con lo stesso sviluppo e la medesima funzione che hanno avuto e hanno i porti marittimi.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Per esempio Lampedusa e Pantelleria.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. Bisogna evitare gli errori del tipo di quello commesso nella zona di Venezia, il cui aeroporto di Tessera si trova a pochissimi chilometri di distanza da quello di Treviso, che gli fa una notevole concorrenza, per cui vi è un vero e proprio spreco di ricchezza. Il presidente dell'ente dell'aeroporto di Venezia ha ammesso che anche gli aeroporti di Ronchi e di Rimini fanno concorrenza a quello di Venezia e ne deriva, per poter mantenere attiva la gestione dell'aeroporto stesso, la necessità di applicare tariffe sproporzionate. Sono perfettamente d'accordo con la sua osservazione, e cioè che queste esigenze regionali debbano essere prospettate e considerate in un quadro nazionale.

Sono, altresì, d'accordo con la seconda osservazione da lei espressa, e cioè che in determinate regioni sottosviluppate e che hanno difficoltà ad inserirsi nel contesto nazionale, la creazione di un aeroporto può rappresentare il fattore deterrente che rompe l'isolamento. L'ingegnere Velani ha citato come esempio gli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria, che permettono agli utenti di programmare nell'arco di una giornata l'arrivo a Roma per sbrigare i propri affari e la partenza la mattina successiva.

Ripeto quindi che sono perfettamente d'accordo che in questo quadro può essere vista la creazione di aeroporti regionali, cercando per altro di guardare al futuro nel campo del trasporto aereo; probabilmente nella seconda metà degli anni '70 entreranno in esercizio dei nuovi tipi di aereo a corto decollo e a corto atterraggio. Questi aerei permetteranno comunicazioni rapide tra aeroporti minori e maggiori e quindi con il resto dell'Europa e del mondo. Bisogna guardare allo sviluppo della tecnologia.

Quanto ai piloti e agli *stewards*, debbo dirle che la Compagnia ha sempre attribuito una grande importanza a queste categorie; in Italia non vi è una scuola che crei il personale di volo, ma lo crea l'Azienda attribuendosi compiti e quindi costi che non le competerebbero. Nel 1970 abbiamo speso circa 8 miliardi di lire per l'addestramento dei piloti. Noi continuiamo a tenere corsi per *hostesses* e per *stewards;* quest'anno sono stati programmati corsi di addestramento, proprio perché l'aumentata capacità degli aerei impone equipaggi e personale di cabina più numerosi. Per quanto riguarda i piloti abbiamo in questo momento una pausa nelle assunzioni, perché l'industria dei trasporti aerei si sta orientando verso apparecchi « a larga capacità », cioè con una capacità di due o tre volte superiore a quella tradizionale, e quindi con necessità di equipaggio inferiori a quella precedente. Non vi sarà quindi, nel prossimo futuro, bisogno di un numero mol-

to elevato di piloti, mentre aumenterà la necessità di *hostesses* e di *stewards*.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Ciò non toglie che, in occasione del prossimo contratto di lavoro, diranno che lavorano troppo e che vogliono guadagnare di più!

Un altro elemento importante per quanto riguarda le *hostesses* è dato dal fatto che con la nuova legge sulla maternità e con lo statuto dei lavoratori siamo arrivati ad un assenteismo del 20 per cento; l'anno scorso siamo rimasti in crisi, perché in occasione del *week-end* si davano ammalate per andare in vacanza.

PIRASTU. Vorrei fare una domanda generale e tre domande particolari. La prima riguarda il problema generale di Fiumicino; una domanda particolare riguarda una recente vicenda che ha fatto sospendere per alcune ore il traffico a Fiumicino; un'altra riguarda il personale adibito alla consegna delle carte di volo nell'aerostazione di Fiumicino; infine, la terza domanda particolare riguarda i rapporti tra Alitalia e ATI.

Poiché in almeno una di queste domande si affaccia un dubbio che contiene qualche malizia, vorrei premettere che ho sempre apprezzato il successo dell'Alitalia nella polemica fatta talvolta contro le imprese pubbliche. Non ho quindi alcun preconcetto negativo; al contrario, penso che sia uno degli emblemi che dimostrano come le industrie pubbliche non debbano fatalmente essere soggette ai difetti che si possono riscontrare in talune di esse, come del resto in molte aziende private.

La prima domanda di carattere generale riguarda Fiumicino, di cui tutti conosciamo l'importanza. Poiché voi siete consapevoli che la vostra attività di Compagnia di bandiera può essere condizionata negativamente dal mancato apprestamento dei piani di sviluppo, non soltanto per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali, ma in genere per quanto riguarda il trasporto dall'aeroporto nella città, non pensate che sia preferibile, invece della giusta lamentela che potreste avanzare verso gli organi pubblici, pensare sin d'ora a fronteggiare il consistente aumento di viaggiatori e la necessità conseguente di dover smistare migliaia di persone in pochi minuti?

La seconda domanda deriva dal malcontento, da una psicosi e da un risentimento che si creano per certi avvenimenti. Vi sono aeroporti con la neve per quattro mesi all'anno e l'attività non si interrompe se non per brevissimi periodi di tempo. È stato invece sufficiente che a Fiumicino sia sceso qualche millimetro di neve per bloccare tutto. Questo ci riporta indietro al tempo delle diligenze. Non è grave il danno in sé e per sé quanto il crearsi di una falsa impressione. È facile prevedere l'obiezione che negli aeroporti ove la neve è di casa per mesi è economico predisporre i mezzi sufficienti, mentre non lo è per Fiumicino, dove la neve è una cosa rara. In ogni caso si deve risolvere il problema.

La terza domanda riguarda il personale di consegna da cui dipende la vita quotidiana dei viaggiatori e che deve essere aumentato.

Vorrei inoltre sapere se la flotta ATI è stata passata a carico dell'ATI o resta a carico dell'Alitalia. Il dubbio malizioso è che nel quadro di una intelligente e furba politica aziendale l'Alitalia abbia trasferito i traffici interni all'ATI. Essendo i traffici interni quelli che determinano un forte passivo, trasferendoli all'ATI l'Alitalia avrebbe fatto una operazione intelligente dal punto di vista aziendale, ma non dal punto di vista del viaggiatore italiano in quanto subito dopo c'è stato un aumento, col pagamento del trasporto da Roma a Fiumicino, che prima era compreso nel prezzo del biglietto, nella tariffa aerea. Si sono inoltre notate carenze e diminuzioni dei servizi dell'ATI e l'unificazione della figura del tecnico a bordo con quella dello *steward*.

La mia preoccupazione è che quell'operazione di dividere i due bilanci (anche se so bene che ATI è Alitalia), aggravando il servizio interno dell'ATI, potrebbe risolversi col legittimare le richieste di maggiori sovvenzioni, con un aumento delle tariffe e la diminuzione, al limite, dell'economicità e dell'efficienza dei servizi.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. L'azienda deve sempre rimanere nei suoi binari. Noi concordiamo che le infrastrutture sono un collo di bottiglia che rischia di distruggere il margine della Compagnia.

Per quanto riguarda il problema del trasporto da Roma a Fiumicino faccio notare che esso è stato già dato in concessione dal Ministero dei trasporti e quindi noi non siamo autorizzati ad effettuarlo.

Per quanto riguarda l'ATI, le linee interne italiane erano diventate piccole appendici di una società proiettata nel mondo internazionale per cui i dirigenti istintivamente trascuravano i servizi interni a favore di quelli

internazionali. Abbiamo deciso allora di creare una azienda che vivesse solo di traffico nazionale e fosse costretta a impegnarsi a fondo per il buon funzionamento e l'espansione di questo settore.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. La ATI è una società che agisce secondo una formula che permette di esercitare certe linee che l'Alitalia non potrebbe esercitare: ricordo che l'85 per cento dell'attività dell'Alitalia è proiettato verso l'estero e un collegamento ad esempio con Lampedusa o Pantelleria sarebbe proibitivo con i costi dell'Alitalia, mentre con la formula ATI è reso possibile.

L'ATI è proprietaria della sua flotta, ed è stata costituita con capitale dell'Alitalia (600 milioni, aumentati successivamente a 4 miliardi). Con questo capitale l'ATI ha comprato i primi aerei e, sviluppandosi, ha aggiunto ai Fokker i DC 9. L'ATI ha una politica autonoma di gestione, ha mezzi suoi e si approvvigiona degli altri capitali necessari con il ricorso al credito. L'ATI ha consolidato la sua attività e non ha alcun contributo. È l'Alitalia che versa parte dei contributi che le vengono assegnati per effetto delle convenzioni prima citate.

Debbo pertanto tranquillizzarla, onorevole Pirastu, su questo argomento. Per quanto riguarda la questione della neve sull'aeroporto di Fiumicino, anche noi abbiamo versato lacrime amare.

PIRASTU. Era meglio versare lacrime calde in quel momento.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. Noi riteniamo che un aeroporto intercontinentale come quello di Fiumicino debba essere attrezzato per sgomberare rapidamente la neve, anche se questa cade ogni tre, quattro anni. I mezzi a disposizione sono invece inadeguati e dopo un paio di ore di funzionamento il 50 per cento degli stessi erano fuori uso, a causa della lunga inattività. Abbiamo protestato, perché l'aeroporto è stato chiuso dalle 8 di sera alle 16 del giorno successivo, con evidente disagio per i passeggeri che sono stati dirottati su altri aeroporti. All'Alitalia e all'ATI questo grave inconveniente è costato qualche centinaio di milioni. Noi riteniamo che ciò non si dovrebbe verificare in un paese, come il nostro, sviluppato e civile e in un aeroporto come Fiumicino. Queste considerazioni le abbiamo rappresentate con molta chiarezza. Tutto ciò costituisce una perdita di ricchezza e di prestigio per l'Italia.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Molte volte viene attribuita la colpa dell'andamento gestionale al sistema, ma spesso si tratta di incapacità degli individui.

PIRASTU. Non vi era la possibilità di ricorrere ad altri mezzi dello Stato?

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. Siccome l'aeroporto di Fiumicino è in zona extradoganale, i mezzi dell'ANAS non potevano entrare.

PIRASTU. Mancava un bollo, una firma!

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia*. Per quanto concerne il problema del personale nell'aeroporto di Fiumicino, noi commisuriamo il numero degli addetti al traffico. Probabilmente ella si riferisce a delle situazioni che si sono verificate l'anno scorso nella stagione estiva. Infatti l'Alitalia in quel periodo ritenne di fare un determinato esperimento. Tale esperimento consisteva nel lasciare una disponibilità di posti non prenotata pari al 20 per cento della capienza dell'apparecchio a coloro che si fossero presentati all'aeroporto beneficiando di una riduzione della tariffa. Ciò in un primo momento è stato mal compreso. È avvenuto che si è riservato all'aeroporto un numero di passeggeri molto spesso superiore alla capacità non prenotata, che pretendevano i posti. Gli inconvenienti ci hanno convinto che tale sistema non è ancora maturo per l'Italia e pertanto abbiamo ripristinato il vecchio sistema della prenotazione per tutti i posti dell'aereo. C'è da ritenere che in Italia, soprattutto nel periodo invernale, vi è un accentuato traffico di affari ed i passeggeri preferiscono la garanzia della partenza a quella determinata ora, piuttosto che risparmiare sul biglietto e recarsi all'aeroporto senza avere la sicurezza di partire.

Il personale dell'Alitalia, addetto presso l'aeroporto di Fiumicino per le varie operazioni, assomma a circa 800 dipendenti; questo le dice che noi non vogliamo perseguire l'intento di risparmiare sul personale.

VELANI, *Presidente dell'Alitalia*. Ci sono dei momenti di punta. Se una azienda si proporziona come dimensioni sui momenti di punta, fallisce in un anno.

BIANCHI GERARDO. Noi abbiamo avuto il piacere di ascoltare anche il direttore dell'aeroporto di Fiumicino ed abbiamo potuto convincerci che molti inconvenienti nascono da un conflitto di potere fra i vari enti. Sulla faccenda della neve abbiamo sentito che non poteva essere chiesto l'intervento dei mezzi dell'ANAS, perché mancava qualche bollo. Non so se vi sia da ridere o da piangere pensando a queste cose. Mi pare che bisognerebbe trovare una soluzione per eliminare questo grave inconveniente, se non in sede legislativa, almeno nei rapporti personali. Credo che il Ministero dovrebbe avere la preoccupazione di acquistare tutti i mezzi necessari al buon funzionamento dell'aeroporto, in qualsiasi momento.

Ho sentito alla radio che ella, dottor Romiti, riferendosi allo sciopero, ha asserito che l'Alitalia e l'ATI hanno subìto un danno di oltre un miliardo, in considerazione che vi sono delle aziende che gestiscono diversi settori.

Sono pienamente d'accordo con lei quando si riferisce alla snellezza ed alla elasticità, come elementi essenziali per il buon funzionamento di un aeroporto e di un'aerostazione. Oltre ad avere aerei sicuri, occorrono tutti quegli accessori di cui si è fatto cenno.

Vorrei sapere se i servizi fatti *in loco* debbano essere affidati a vari enti o ditte per la relativa gestione, oppure ad una ditta sola.

Vi sono problemi di carattere generale a cui è già stato accennato. Per esempio, se la gestione di un aeroporto possa essere considerata una gestione aziendale per la parte relativa ai voli, alle piste ecc., separata da quella dell'aerostazione, con il conseguente frazionamento di cui parlavo prima. Secondo la vostra esperienza, come vedete congegnata concretamente questa struttura?

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia.* Ella ha fatto riferimento alla notizia trasmessa per radio. Questa mattina abbiamo ritenuto di dover parlare ai rappresentanti della stampa per ragguagliare passeggeri ed opinione pubblica su certe situazioni e, soprattutto, su certe responsabilità. Non entro nel merito delle vertenze sindacali in atto tra enti aeroportuali ed i loro dipendenti, ma desidero soltanto constatare un fatto. Ella sa benissimo che il passeggero, quando utilizza il mezzo aereo, normalmente non sa distinguere la responsabilità del vettore da quella di altri enti che svolgono una attività che è ai margini del settore, ma che pure ne condiziona l'attività stessa (*handling*, facchinaggio, servizio dei vigili del fuoco, ecc.). In genere il passeggero vede solo se l'aereo parte in ritardo e pensa che la responsabilità sia della Compagnia. In questo anno abbiamo avuto solo pochi giorni in cui non si sia verificato uno sciopero dei dipendenti di quegli enti preposti alle attività collaterali del trasporto aereo, e che tuttavia lo hanno condizionato fortemente. Lo sciopero della SEA di Milano ci ha costretto a dover abbandonare per qualche giorno l'aeroporto di Linate, a sospendere dei voli, ci ha impedito di far volare aerei in cui erano già stati caricati i bagagli. Tutto questo, evidentemente, ha fortemente penalizzato la Compagnia. Poi abbiamo avuto scioperi a Roma, tuttora in corso, con modalità che ci hanno lasciati perplessi e di cui abbiamo messo al corrente l'autorità di Governo. Lo sciopero della ditta che ha in appalto il servizio di trasporto dei passeggeri sulle piste, si è materializzato lasciando sulle piste i mezzi di lavoro, impedendo agli aerei di portarsi nei punti stabiliti, se non in condizioni di pericolo. Abbiamo dovuto parcheggiare gli aerei lontano, con grave disagio dei passeggeri che li dovevano raggiungere a piedi portando i propri bagagli.

Analoghe situazioni si sono verificate in altri aeroporti. A Venezia da due mesi i dipendenti di una ditta (Officine aeronavali di Venezia) che ha gli stabilimenti a fianco dell'aeroporto, durante uno sciopero, sono scesi sulle piste, si sono seduti intorno agli apparecchi dell'Alitalia, che sono rimasti bloccati per quattro-cinque ore senza poter partire.

Pertanto questa mattina abbiamo voluto richiamare attraverso la stampa l'attenzione dell'opinione pubblica sul fatto che le compagnie di trasporto aereo non hanno la responsabilità di tutto questo e quindi non possono essere addebitati alla loro conduzione gli inconvenienti che si verificano.

PIRASTU. Nel caso di sciopero della ditta che ha l'appalto delle piste, non si poteva richiamarla alle norme di capitolato, che impongono l'esplicazione del servizio?

BIANCHI GERARDO. Penso di sì.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia.* Noi riceviamo da queste situazio-

ni danni gravissimi e soprattutto perdiamo prestigio. Il 26 mattina è arrivato a Fiumicino un *jumbo-jet* con 300 passeggeri che avevano viaggiato tutta la notte; era in atto uno sciopero e si voleva impedire ai passeggeri di ritirare, sia pure da soli, i loro bagagli; dalle 8,30 i passeggeri sono riusciti ad entrare in possesso dei loro bagagli alle 11,30 e potete immaginare il loro stato d'animo. Vi è stato un episodio doloroso, perché un passeggero esasperato ha rivolto parole non appropriate ad un operaio in sciopero, tanto che la questione è andata a finire all'ufficio di polizia dell'aeroporto.

Riceviamo molte lettere da persone, soprattutto stranieri, che non distinguono di chi è la responsabilità e che dichiarano di non volere più venire in Italia.

Lo sciopero va rivolto verso le aziende e non verso il passeggero che non ha alcuna responsabilità della situazione.

Per quanto riguarda una eventuale sistemazione futura bisogna distinguere varie cose. Vorrei però prima ricordare i casi degli aeroporti di Milano e di Roma (gestiti rispettivamente dalla SEA e dall'ASA). I dipendenti di Milano avevano una retribuzione superiore a quelli di Roma, i quali si sono messi in agitazione per equiparare le loro retribuzioni a quelle di Milano, retribuzioni che hanno poi raggiunto. I dipendenti di Milano a loro volta, motivando le loro richieste con fattori economici ecc., hanno avuto un ulteriore aumento della retribuzione, che ora i dipendenti di Roma pretendono anch'essi. Bisogna che ci sia una autorità che dica che Milano ha diritto ad esempio, al 5 per cento in più delle altre retribuzioni perché il costo della vita è più alto ecc., oppure bisogna parificare le retribuzioni. Ma non ci può essere una *escalation* di questo tipo che si ripercuote a danno degli stessi dipendenti, oltre che del turismo che già l'anno scorso ha subito un rallentamento.

PIRASTU. Vorrei un chiarimento. Nel consuntivo dell'esercizio finanziario per il 1969 a un certo punto si precisa che il personale del gruppo Alitalia è aumentato nell'esercizio di 1496 unità, raggiungendo i 13.961 addetti a fine 1969. Le variazioni per categoria sono esposte nella tabella n. 30. Si osserva che l'incremento del personale resta inferiore a quello del traffico svolto consentendo nuovi aumenti della produttività.

Ciò potrebbe far sorgere un problema riguardo al personale delle ditte appaltatrici, problema che interessa direttamente l'Alitalia e su cui vorrei una precisazione.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia.* Vorrei citare una cifra. L'Alitalia al 31 dicembre 1970 aveva investito in complessi elettronici circa 20 miliardi. Quando si parla di aumento del personale proporzionalmente inferiore all'aumento del traffico, evidentemente bisogna pensare anche agli investimenti che l'azienda fa per automatizzare i servizi.

AMODIO. Ringrazio innanzitutto il Presidente della Commissione per questa iniziativa che ci ha consentito di approfondire ulteriormente le questioni e ringrazio il dottor Romiti e l'ingegner Velani per una panoramica di così ampio raggio, che ci ha permesso di venire a conoscenza di aspetti che attengono alla vita e all'economia del nostro paese.

L'ingegner Velani ci ha detto che ci vorranno dieci anni per l'entrata in funzione degli aerei supersonici. Entro quanto tempo dovremo avviare i tempi tecnici per realizzare secondo le nostre capacità le basi di questi apparecchi? Da un'intervista dell'ingegner Martielli ho appreso che questi apparecchi non sono idonei ai trasporti. Quali sono i motivi per cui l'ingegner Martielli ha affermato ciò?

VELANI, *Presidente dell'Alitalia.* Tutti gli aerei nuovi devono essere adatti ad utilizzare gli impianti esistenti. Quindi questi apparecchi potranno essere utilizzati se le stazioni saranno moderne ed efficienti. Per Roma abbiamo già provveduto a fare degli studi, in quanto Fiumicino è un grande aeroporto ed è quindi prevedibile uno sviluppo fino al 1990. Però, a parte la progettazione, sarebbe opportuno che i piani regionali prevedessero le aree utilizzabili e mettessero dei vincoli per arrivare, fra dieci anni, all'esproprio e poi alla costruzione. Oggi non è maturo prevedere un nuovo aeroporto.

ROMITI, *Amministratore delegato della Alitalia.* Vi sono due supersonici in fase di approntamento: il *Concorde* anglo-americano e il *Tupolev* russo. Possiamo dire che sia l'uno che l'altro sono di concezione diversa da quello che sarebbe stato e che forse sarà il supersonico americano (per il quale il Parlamento americano ha rifiutato l'ulteriore stanziamento dei fondi).

Per i problemi di carattere ecologico che questi apparecchi possono determinare è diffi-

cile che i governi dei vari paesi consentano il volo supersonico sulla terraferma e quindi il loro impiego può essere previsto solo sugli oceani.

A parte questo si dice che i costi di gestione del *Concorde* dovrebbero essere all'incirca del 90 per cento superiori a quelli degli attuali apparecchi.

Questo significa costi proibitivi e necessità di stabilire tariffe elevate, che certamente non riuscirebbero a coprire i costi di gestione e che consentirebbero di viaggiare soltanto ad una clientela selezionata.

Il supersonico americano, così come era progettato, prevedeva costi inferiori, perché concepito con tecniche più moderne rispetto a quelle del *Concorde* e del *Tupolev*.

Per quanto riguarda gli apparecchi supersonici l'Alitalia non ha ritenuto di dover sottoscrivere opzioni per il *Concorde*, ma ne ha sottoscritte invece per l'apparecchio americano.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione l'ingegner Bruno Velani e l'ingegner Cesare Romiti per la loro partecipazione e per la cortesia con cui hanno risposto alle domande rivolte loro dai membri di questa Commissione.

La seduta termina alle 18,40.