

I.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDI' 10 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **FORTUNA**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,40.

PRESIDENTE. Diamo oggi inizio alla fase dedicata alle udienze della indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile, a suo tempo deliberata dalla nostra Commissione e autorizzata dalla Presidenza della Camera.

Sono presenti l'ingegner Cova ed il dottor Postiglione, rispettivamente, presidente e amministratore delegato della società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, il dottor Bonfiglio, direttore dell'aeroporto di Palermo, il dottor Meaggia, direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa, il dottor Renna, direttore dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari ed il dottor Persico, vicedirettore dell'aeroporto di Napoli.

La Commissione intende in un periodo abbastanza breve - di circa due settimane - effettuare una indagine non tanto per risalire all'origine dei problemi che sono presenti nel settore dell'aviazione civile - perché essi sono già noti agli onorevoli commissari - quanto piuttosto per acquisire le proposte concrete e i programmi che di volta in volta gli intervenuti sottoporranno alla sua attenzione. Se poi gli intervenuti disponessero di memorie scritte le potranno far pervenire alla Commissione stessa entro le prossime due settimane.

I componenti della Commissione rivolgeranno alcuni quesiti agli intervenuti, ma la discussione non dovrà necessariamente articolarsi su di essi, potendo il tema delle domande e delle risposte ampliarsi fino a investire altri argomenti che fossero ritenuti utili ai fini della indagine.

Debbo far presente ai nostri cortesi ospiti che l'indagine della Commissione verte in sostanza sui tre seguenti argomenti, a suo tempo concordati dall'Ufficio di Presidenza della Commissione stessa.

Innanzitutto si desidera conoscere la situazione attuale e in prospettiva degli aeroporti, della loro strumentazione, dei relativi servizi di assistenza e di sicurezza, delle infrastrutture, del personale a terra e navigante, degli enti e delle compagnie di gestione. In secondo luogo si vuole approfondire il tema delle tariffe, delle entrate e dei costi di gestione, della situazione attuale e delle prospettive del traf-

fico, dei collegamenti e del loro coordinamento a livello nazionale, internazionale e intercontinentale.

Gli intervenuti potranno infine, se lo vorranno, esporre il proprio punto di vista sulla legislazione in materia e sulle eventuali esigenze di un suo aggiornamento.

Su questi ed altri problemi do anzitutto la parola all'ingegner Cova, presidente della società per la gestione del sistema aeroportuale della capitale.

COVA. Presidente della Società aeroporti di Roma. Essendo la prima domanda formulata in maniera molto generica, conviene che io mi riferisca soltanto agli aeroporti di Roma.

Per quanto riguarda in particolare l'aeroporto di Fiumicino, sappiamo tutti le critiche numerose che ad esso sono rivolte, ma devo far presente che la realizzazione della gestione unitaria degli aeroporti della capitale effettuata con la legge n. 755 del 1973, ha presentato non poche difficoltà mancando i presupposti per una sua pronta e valida attuazione. Soltanto alla fine dell'aprile scorso sono stati nominati il presidente e il direttore generale della società, ma non avendo essa avuto fino a quel momento né sede, né uffici, né personale e dovendo assumere dal primo luglio la gestione degli aeroporti, ha dovuto fare un *tour de force* per arrivare semplicemente a dare attuazione, nei limiti del possibile, alla legge.

A queste difficoltà, se ne sono aggiunte altre di ordine burocratico, necessitando spesso, in relazione a vari problemi, l'esecuzione di decreti da parte del Ministero dei trasporti. Queste difficoltà sono state e sono in corso di superamento, ma non sono ancora oggi del tutto risolte; ad esempio: per il trasporto bagagli, abbiamo ereditato dei mezzi dall'ASA che si sono dimostrati inadeguati alle esigenze.

È stata quindi una illusione credere che in questi otto mesi si sarebbe potuto trasformare l'aeroporto di Fiumicino; sono convinto, però, che attraverso il lavoro della società, che ha assunto personale specializzato, si arriverà presto a un miglioramento della situazione.

Per cui a questo punto lascerei la parola al dottor Postiglione, essendo egli in grado più di me di dare le spiegazioni che il presidente e i membri della Commissione desiderano avere.

POSTIGLIONE. *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma.* Innanzitutto desidero sottolineare che la legge ha affidato alla società che rappresento la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale, ma che molti, incisivi poteri sono assegnati dal nostro ordinamento al direttore dell'aeroporto. Ho voluto sottolineare questo aspetto per dimostrare come noi rappresentiamo soltanto una parte della vita del sistema aeroportuale, che, cioè, siamo un sottosistema di un sistema più vasto. Mi sembra che dalle domande che sono state poste sono emersi due argomenti molto importanti e precisamente il problema dell'assistenza e quello tariffario.

Il primo è un problema che non ha una sua configurazione precisa nel nostro paese, come del resto anche all'estero.

L'assistenza aeroportuale negli aeroporti italiani è normalmente gestita in concessione da una società, così come avveniva a Roma prima della legge n. 755 del 1973; nello stesso tempo, come per esempio avviene a Milano, l'assistenza è effettuata in proprio dalle società che gestiscono gli aeroporti; come pure vi sono compagnie aeree che svolgono questo servizio.

Il compito della società di gestione del sistema aeroportuale della capitale è quello di predisporre una gestione unitaria dei servizi, sia per quanto riguarda l'assistenza ai passeggeri, agli aeromobili e alle merci, sia per quanto riguarda il buon funzionamento e l'efficienza delle infrastrutture aeroportuali.

Precedentemente alla entrata in funzione della società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, la gestione delle infrastrutture era curata direttamente dal Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda il problema tariffario, c'è da dire che un aeroporto ha tre possibilità di entrate; e, precisamente, entrate che derivano dai diritti aeroportuali, entrate che derivano da tariffe di *handling*, e infine entrate che derivano dall'uso dei beni demaniali a fini commerciali, per la verità piuttosto scarse nel nostro paese.

Per quanto riguarda i diritti aeroportuali essi sono corrisposti dalle compagnie alle

società di gestione o allo Stato là dove questo ultimo gestisce l'aeroporto. I livelli di queste tariffe sono fissati per legge e pertanto le società aeroportuali non possono intervenire per modificare queste tariffe. Quindi, in pratica non possiamo trattare il prezzo del nostro prodotto, così come avviene per le entrate che derivano da tariffe di *handling*, che coprono complessivamente l'80-90 per cento degli introiti aeroportuali.

Le tariffe di *handling* vengono fissate dal Ministero dei trasporti, naturalmente su richiesta e proposta delle società di gestione. Praticamente le società aeroportuali hanno il problema di dover gestire a costi competitivi la loro attività, in quanto sono società private più o meno assimilabili a quelle previste dal codice civile e, quindi, con gli stessi problemi di bilancio.

BONFIGLIO, *Direttore dell'aeroporto di Palermo.* L'aeroporto di Palermo è stato aperto nel 1960 e per dimostrare la sua validità desidero dire che negli ultimi dieci anni il nostro traffico si è quintuplicato, mentre sarà raddoppiato entro il 1980; esso può considerarsi il quarto aeroporto d'Italia dopo quelli di Milano, di Roma e di Napoli. Nonostante la crisi a tutti nota, il 1974 non ha registrato diminuzioni di traffico e i voli *charter*, sempre nello stesso anno, sono aumentati del 15 per cento e, secondo i programmi che abbiamo fino a questo momento, dovrebbero aumentare del 30 per cento.

L'anno scorso per la prima volta è stato effettuato il collegamento diretto tra Palermo e New York, via Milano e abbiamo registrato 156 voli con 183.000 passeggeri, con un coefficiente di occupazione del 56 per cento, che mi pare un risultato più che lusinghiero considerata la novità della linea.

Nonostante l'incremento del traffico passeggeri, posta e merci, l'aeroporto, a quindici anni dalla sua apertura, deve lamentare ancora alcune carenze notevoli sotto il profilo sia del conforto dei passeggeri, sia dell'assistenza al volo.

La legge 22 dicembre 1973, n. 825, ha assegnato all'aeroporto di Palermo 6.700 milioni di lire, che sono assolutamente insufficienti per la realizzazione delle opere necessarie; a questo proposito desidero ricordare che la più importante di queste opere è la costruzione dell'aerostazione in quanto attualmente ne abbiamo una prov-

visoria assolutamente inadeguata. Per l'inizio dei lavori si attende l'approvazione della convenzione tra lo Stato e la regione e quest'ultima parteciperà alle spese con 4.500 milioni di lire; in attesa che si realizzi l'aerostazione, la operatività e la funzionalità dell'aeroporto sono gravemente pregiudicate.

Attualmente l'aerostazione manca di servizi essenziali quali il ristorante, una sala di barbiere, uffici postali, nonché di altri servizi che servono per il conforto del passeggero. Inoltre i servizi igienici, la banca e gli uffici di controllo dello Stato e delle compagnie aeree usufruiscono di uno spazio assolutamente inadeguato. Altresì insufficiente risulta lo spazio disposto per il parcheggio delle auto e per la mensa del personale. A una situazione di questo genere si sta cercando di ovviare con l'ampliamento del lato arrivi dell'aerostazione e con la costruzione di un piccolo ristorante, della sala VIP e dell'ufficio postale, che dovrà realizzarsi tra qualche mese.

Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali dobbiamo dire che manca una aerostazione merci, attualmente solo in progettazione; inoltre, abbiamo una infermeria che è decentrata e assolutamente inadeguata per i servizi che deve svolgere, tanto che si sta cercando di costruirne un'altra provvisoria in seno all'aerostazione, in quanto quella definitiva è prevista in seno alla costruenda caserma dei vigili del fuoco.

Un altro problema particolarmente importante è quello relativo alla illuminazione dei piazzali, che sono in una situazione tale da compromettere l'operatività e la sicurezza stesse. In questi giorni si sta cercando di indire un appalto-concorso al fine di tentare di risolvere questo importante e delicato problema.

Vorrei ora spendere alcune parole sul grave e delicato problema dell'approvvigionamento idrico. Come certamente gli onorevoli commissari avranno saputo, alcuni giorni or sono il comune di Cinisi ha interrotto il flusso idrico all'aeroporto, tanto che siamo rimasti privi di acqua. Comunque, questo problema sembra avviato a soluzione, dal momento che è stata indetta una gara di appalto per la costruzione di un acquedotto tra l'aeroporto e i pozzi Pelato e Gallina di Carini, che dovrebbe dare entro due anni la quantità d'acqua sufficiente per le esigenze dell'aeroporto stesso.

È poi in corso di completamento l'impianto di fosse asettiche, mentre sono allo studio l'impianto di depurazione biologica e il forno inceneritore dei rifiuti. Inoltre, dovrebbero essere completati gli impianti per l'illuminazione delle piste, gli impianti luminosi di discesa CALVERT e gli impianti dei VASIS.

Per quanto riguarda l'assistenza al volo sono stati stanziati, dalla legge n. 825 del 1973, 3 miliardi e 338 milioni di lire, che sono stati impiegati per l'installazione di un radar d'area, che non è stato ancora collaudato e quindi non è operativo, e per l'installazione dell'impianto ILS, strumento importantissimo già in uso in ben tredici aeroporti italiani.

Per quanto riguarda poi la situazione dei collegamenti, questi sono assicurati dalla sola autostrada che unisce l'aeroporto alla città; cosicché il cittadino che non ha mezzi propri non può raggiungere l'area aeroportuale. Questo grave disagio si ripercuote soprattutto nei confronti dei lavoratori aeroportuali e di tutte le persone impiegate nel settore. Tutti auspichiamo pertanto l'installazione di un servizio di autobus o di un servizio ferroviario che colleghi la città all'aeroporto.

L'aeroporto di Palermo è l'unico gestito dall'amministrazione dell'aviazione civile, sulla quale gravano incombenze e responsabilità; a ciò si aggiunge la scarsità delle attrezzature effettive e le difficoltà di ordine burocratico che ostacolano tutte le iniziative prese dall'amministrazione stessa.

È stato affermato, nel corso di una precedente indagine conoscitiva di questa Commissione sui problemi delle gestioni aeroportuali, che la legge sulla contabilità di Stato non consente la gestione degli aeroporti statali. Ciò è vero fino ad un certo punto, in quanto, bene o male, gli aeroporti statali funzionano e ciò sta a significare che, pur tra le tante difficoltà, una gestione statale è possibile.

Si è parlato tanto del decentramento previsto dal codice della navigazione del 1942 e dall'articolo 9 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, che conferma la necessità di istituire i compartimenti di traffico aereo. Se si realizzassero tali compartimenti e se si applicasse la legge sulla dirigenza, l'organizzazione dell'aviazione civile ne sarebbe notevolmente agevolata.

Per l'aeroporto di Palermo si è sostenuto, per l'anno 1974, per spese di gestio-

ne, l'onere di 300 milioni di lire; dal canto suo l'aeroporto ha incassato 200 milioni di lire. Abbiamo quindi un *deficit* di 100 milioni, sempre rispetto all'anno passato. Per quanto riguarda il personale impiegato dobbiamo dire che esso ammonta a 25 unità, di cui otto operai; questo dell'insufficienza degli organici è un importante problema che andrebbe più attentamente considerato.

MEAGGIA, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa*. Cercherò di trattare l'argomento basandomi sulle esperienze precedenti, allorché ero direttore dell'aeroporto di Alghero. Dico questo per sottolineare come molto spesso sia la mancanza di strumenti idonei, sia l'inadeguatezza degli strumenti legislativi provocano ritardi e disagi che vanno a scapito del servizio aeroportuale.

Ad Alghero, che è il più importante aeroporto della Sardegna, si è dovuto aspettare undici anni per inaugurare una aerostazione la cui esecuzione era prevista sin dal lontano 1961. Vi è, invece, l'aeroporto della Malpensa dove, per fortuna, le cose vanno nettamente meglio, in quanto le infrastrutture sono state costruite dalla SEA, cioè da una società privata, anche se con capitali statali, che può muoversi ed agire con la necessaria prontezza e rapidità.

Questo starebbe forse ad indicare che è migliore la gestione privata degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali, rispetto a quella statale? Non direi, perché il problema è piuttosto quello della mancanza di strumenti. Se lo Stato sin dall'inizio, invece di impastoiare l'aviazione civile nelle regole della contabilità pubblica, avesse predisposto una struttura snella ed agile per un settore così dinamico e così importante, probabilmente tutti gli aeroporti ora potrebbero essere gestiti dallo Stato. Non vi sarebbe allora bisogno di società private, le quali, in questo momento, sia con gli aumenti continui di tariffe (cioè, per le relative richieste di aumenti), sia con richieste di interventi anche pesanti da parte dello Stato, dimostrano di non poter più far fronte all'impegno che si sono assunte per la costruzione e la gestione di questi aeroporti.

Abbiamo così un mosaico di aeroporti gestiti, nell'ambito della nostra penisola, in modo molto diverso: quello di Palermo è gestito completamente dal nostro ministero; quello di Alghero figura ancora come aeroporto militare, pur essendo funzionante

per il traffico civile; quello di Milano è gestito dalla SEA, mentre quello di Roma è gestito da una nuova società; le funzioni di gestione vengono svolte in modo molto diverso e vario, ma tutte richiedono l'intervento diretto o indiretto dello Stato. A questo punto sarebbe stato molto più logico (e forse siamo ancora in tempo a farlo) creare questa struttura agile, dinamica, capace di gestire un'aviazione civile in continuo sviluppo.

Si è parlato anche del problema del decentramento. In effetti, un altro male della nostra amministrazione è stato quello di non aver voluto sin dall'inizio decentrare le funzioni. Gli aeroporti si sono trovati di fronte alle responsabilità della gestione, senza poter operare, anche perché non è stato dato luogo all'istituzione dei compartimenti (seppure questi siano, a mio parere, ormai un po' superati). Sono state infatti istituite le regioni, che sono organi limitati rispetto alla competenza territoriale che avrebbero avuto i compartimenti, i quali potrebbero in realtà operare, nell'interesse delle regioni stesse, a più stretto contatto con un ente regionale (se venisse istituito) del Ministero dei trasporti. A questo proposito, l'associazione dei direttori degli aeroporti ha predisposto uno schema di progetto di legge, che prevede appunto l'istituzione di circoscrizioni regionali. Questo darebbe innanzitutto luogo all'auspicato decentramento, che è una cosa utilissima ed ormai inevitabile, se si vuole andare avanti; e poi si realizzerebbe uno stretto contatto tra le regioni e le autorità statali, nell'ambito dell'aviazione civile: tutto ciò consentirebbe di operare nel modo migliore.

Per quanto riguarda i problemi del personale, non ho che da far eco a quanto detto dal collega che mi ha preceduto. Le nostre direzioni aeroportuali sono state sempre sprovviste di personale. Rifacendomi all'esperienza vissuta presso l'aeroporto di Alghero, devo dire che lì il personale era costituito dal direttore dell'aeroporto, da un usciere, che si occupava di tutto - ed era veramente in gamba - e da due impiegati, uno dei quali era stato convinto a venire da fuori concedendogli un alloggio nell'aeroporto, in una parte dell'aviorimesa. Eravamo dunque in tre, più il direttore dell'aeroporto, ed il traffico andava dalle cinque del mattino fino alla una di notte, quando non abbracciava tutto l'arco delle ventiquattr'ore.

All'aeroporto della Malpensa la situazione è un po' migliore, ma il personale sta invecchiando, e non si vede ancora la possibilità di una sua sostituzione. A poco a poco questo personale va in pensione e non viene sostituito, mentre le esigenze aumentano.

Si è parlato molto di eccedenze nell'ambito del personale dello Stato: ma l'aviazione civile è forse il settore dello Stato che soffre maggiormente di carenza di personale.

Volevo fare ancora due osservazioni. La legislazione esistente in materia è un po' antica, risalendo al codice della navigazione del 1942, che sarebbe ancora completo ed esauriente, se venisse aggiornato alle esigenze attuali. Per citare un esempio, l'articolo 726 del codice della navigazione stabilisce che il direttore di aeroporto ha la potestà di requisire tutti i mezzi ed il personale che ritiene opportuni in caso di emergenza o in caso di necessità di servizio. A quest'articolo non era stata mai data applicazione, fino al lungo sciopero del personale della Società esercizi aeroportuali, che gestisce gli aeroporti di Linate e della Malpensa. Quando si è verificato il fatto clamoroso che il personale non portava le scale sotto gli aerei per far scendere i passeggeri, è stato riesaminato questo articolo 726, cui è stata data applicazione, requisendo le scale da far mettere sotto gli aerei per permettere ai passeggeri di scendere. Ma anche per far questo vi è stata un po' di esitazione, perché sembrava (anche in base ad un parere ricevuto in precedenza dell'avvocatura dello Stato) che una imposizione del genere fosse in contrasto con le leggi che tutelano i diritti dei lavoratori.

Un altro articolo del codice di navigazione cui non viene mai data applicazione è il 725, il quale stabilisce che il direttore di aeroporto ha il controllo dei servizi radioelettrici dell'aeroporto. Ora, è noto che i servizi radioelettrici, in senso lato, sono i servizi di radioassistenza alla navigazione aerea, affidati all'ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa-aeronautica, che però non ha mai permesso che venisse sindacato il suo operato in questo settore. Ciò nonostante che, in effetti, l'articolo 3 della legge n. 141 del 1963 preveda che questi servizi siano svolti per conto dell'aviazione civile. Ultimamente sono state stabilite alcune procedure che, in un certo modo, per-

mettono di conseguire gli scopi che si devono raggiungere, ma è il personale di quest'organismo che assicura, fra l'altro, i colloqui tra i piloti e gli operatori delle torri di controllo. In passato si è spesso opposto un rifiuto a fornirci queste registrazioni ed anche adesso, per averle, bisogna seguire una procedura molto complicata, anche se è competenza del direttore dell'aeroporto intervenire qualora si verificino casi inerenti alla navigazione aerea.

Un'ultima cosa vorrei aggiungere a proposito delle scuole di pilotaggio, le quali soffrono di una crisi di povertà: infatti, a fronte di alcune che, possedendo i mezzi finanziari, riescono ad andare avanti piuttosto bene, ve ne sono altre che procedono tra mille difficoltà. Questo accade perché non in tutte vi è un numero di soci e di allievi sufficiente a sopperire alle spese, che sono ingenti, ma che lo diverranno ancor più nel momento in cui si porrà il problema di sostituire gli istruttori che adesso sono, generalmente, vecchi dipendenti dell'aeronautica, colonnelli in pensione, persone che svolgono questo lavoro a determinate condizioni: quando un domani se ne andranno, non si sa chi verrà a sostituirle e a quali condizioni. Ritengo pertanto che l'intervento dello Stato in questo settore potrebbe essere più incisivo e più concreto.

Per quanto riguarda la gestione dell'aeroporto della Malpensa, debbo dire che la SEA è una delle prime società benemerite in questo campo, ma anche a questo proposito debbo ribadire quanto ho già affermato all'inizio del mio intervento: ormai queste società accusano il logorio del loro stesso sistema; anch'esse hanno bisogno dell'intervento continuo dello Stato. Sull'efficienza della loro gestione non vi è nulla da dire, ma è indubbio che vi siano problemi di cui risente, ovviamente, anche l'aeroporto della Malpensa. Ad esempio, sarebbe necessario ampliare l'aerostazione e questo ampliamento si può fare solo attraverso i fondi impegnati con la legge n. 825 del 1973 a favore degli aeroporti. Ma ecco che, a questo punto, la SEA incomincia ad arretrare. Vi è il progetto di realizzare una grande aerostazione della Malpensa (questo dipenderà dalla potenzialità strutturale del sistema aeroportuale milanese); anche in questo caso, però, bisognerà reperire fondi e non credo che, a tutt'oggi, siamo in grado di sapere dove troveremo i fondi per la costruzione di questa aerostazione.

RENNA. *Direttore dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari.* L'aeroporto che dirigo serve la regione Friuli-Venezia Giulia e in particolare le zone di Gorizia, Udine e Pordenone. È un piccolo aeroporto ma ha gli stessi problemi di quelli grandi, anche se, ovviamente, cambiano le proporzioni. Si tratta di un aeroporto militare aperto al traffico civile, con tutti i problemi, quindi, di un aeroporto militare. Sembra però che sia imminente il passaggio della sua gestione all'amministrazione civile, mentre l'aeroporto militare si riserverebbe il compito dell'assistenza meteorologica al volo.

Oltre tutto, se prima qualcosa ci si poteva aspettare da parte dell'aeronautica militare, anch'essa tende ora a cedere tutte le sue competenze, soprattutto per quanto riguarda la manutenzione dell'aeroporto. Sono tutti problemi che, per essere affrontati adeguatamente, abbisognano di una profonda opera di riorganizzazione, a cominciare dai regolamenti della navigazione aerea, che da lungo tempo sono in preparazione, ma dei quali ancora non si è vista traccia. Sarebbe opportuno che questa opera di trasformazione venisse portata a compimento, anche in considerazione del fatto che si tratta di regolamenti ormai superati, risalenti addirittura al 1926 e che si dimostrano sempre più inadeguati alle situazioni attuali. Bisogna quindi darci, anche con lo strumento legislativo, la possibilità di operare all'altezza dei tempi. Oggi, praticamente, si arriva sulla luna, mentre il nostro regolamento parla ancora di dirigibili!

Ho detto che il mio è un aeroporto regionale. La regione, infatti, si fa sentire abbastanza vigorosamente attraverso il Consorzio dell'aeroporto giuliano, che gestisce alcuni servizi. Esiste poi una convenzione fra la nostra amministrazione, quella del Ministero dei trasporti ed il Consorzio dell'aeroporto giuliano, secondo la quale le competenze per l'esecuzione dei lavori sono state ripartite tra ciascuno degli aderenti alla convenzione stessa.

Noi non abbiamo problemi di infrastrutture, come probabilmente hanno altri aeroporti; ne conosco alcuni, quelli di Trapani e di Brindisi, per esempio, che hanno gravi problemi a questo livello. Se quello di Ronchi ne ha, lo deve principalmente al Consorzio dell'aeroporto giuliano, che ha permesso la realizzazione di queste opere e questo ovviamente ha reso l'aeroporto agibile ad una grande quantità di traffico

che oggi come oggi, comunque, non ha mai superato punte di duecentomila unità all'anno.

Bisogna poi considerare che l'aeroporto è situato in una posizione d'angolo rispetto al territorio italiano e che, quindi, tende a risentire del traffico jugoslavo, in particolare di quello turistico, in quanto, se altri aeroporti italiani hanno la possibilità di svilupparsi nel settore *charter*, il nostro è condizionato da altri che, per motivi di concorrenza, ci sottraggono un po' di movimento.

Il traffico turistico per la zona del Friuli-Venezia Giulia non è molto accentuato; il traffico locale è servito da quattro voli che sembrano sufficienti, ed è inoltre previsto un altro volo notturno che potrà essere utile sotto il profilo economico.

Per quanto riguarda le gestioni, il Consorzio dell'aeroporto giuliano indubbiamente realizza molto bene il suo compito, ma per quanto ci riguarda, pur avendo la possibilità di agire con interventi rapidi, ci troviamo bloccati dall'attuale sistema amministrativo che richiede tempi lunghi e le cui conseguenze sono particolarmente evidenti oggi, a causa della levitazione in atto dei prezzi: per l'approvazione dei lavori necessita, infatti, tanto di quel tempo, che le ditte, al momento di passare alla fase realizzativa, non sono più disposte ad eseguirli perché i prezzi sono intanto aumentati; siamo allora costretti a riproporre nuove gare di appalto e nuovi lavori, con la speranza che si riesca a realizzare il tutto in tempi più brevi. Comunque, credo che questi siano problemi a cui non è estraneo alcun aeroporto italiano.

Per quanto riguarda gli apparecchi di assistenza al volo, l'aeroporto di Ronchi ne è sufficientemente dotato, tanto è vero che l'unico elemento negativo è rappresentato dalla mancanza del VASIS, il quale è un sistema strumentale visivo di atterraggio diurno. Invece, il problema della sicurezza locale, del servizio antincendio e di pronto soccorso, è più delicato, perché tali servizi sono assicurati dai vigili del fuoco di Gorizia, con mezzi, a volte, molto vecchi, per cui sarebbe opportuno rivederne la dotazione e rivedere anche la composizione del personale: gli automezzi, infatti, per quanto antiquati, sono piuttosto numerosi, ma esiste un solo autista.

Vi è poi la questione della pirateria aerea, alla quale si è cercato di far fronte attraverso quei comitati di sicurezza aereo-

portuale i quali, però, pongono anche essi il problema del personale, poiché le forze dell'ordine non ne hanno a sufficienza per poter garantire tutto quello che è stato programmato.

Per quanto riguarda poi la questione delle scuole di pilotaggio, abbiamo tre aeroclub a Gorizia e Trieste, che sono piuttosto attivi, ma risentono della mancanza di sovvenzioni, per cui stiamo cercando di riunire le tre scuole di pilotaggio in una unica scuola.

Da quanto detto, emerge che per il nostro aeroporto non esistono problemi estremamente gravi e questo grazie anche all'aiuto della regione e del Consorzio giuliano; inoltre, per l'allargamento della pista, per la costruzione della nuova torre di controllo e l'illuminazione della pista di volo, sulla legge n. 825 del 1973 è stato previsto lo stanziamento di 3 miliardi e 250 milioni di lire.

PERSICO, Vicedirettore dell'aeroporto di Napoli. L'aeroporto di Napoli è, per movimento passeggeri, il terzo in Italia e presenta problemi diversi da quelli che per altri aeroporti sono stati finora esposti.

L'aerostazione è attualmente dotata di due sale passeggeri che sono insufficienti a contenere tutto il traffico «charteristico» specie durante il periodo estivo. È allo studio un progetto di ampliamento, grazie alla legge n. 825 del 1973, nella quale, però, non è stato tenuto presente il problema dei depositi di carburante adiacenti ai saloni passeggeri, i quali, su consiglio della stessa autorità militare, che ha manifestato una giusta opposizione a questa loro ubicazione, saranno trasferiti in altra parte dell'aeroporto, e precisamente nella zona sud.

Attualmente, grazie al contributo della azienda di soggiorno e turismo di Napoli, l'ampliamento dell'attuale sala passeggeri è in fase di attuazione: il progetto prevede l'ampliamento del salone di circa 20 metri rispetto all'attuale, ma ciò comporterà una ulteriore limitazione del passaggio, già ora insufficiente.

Naturalmente il problema più grave che si presenta alla direzione è quello della gestione, in quanto siamo vincolati alla legge della contabilità dello Stato che, come hanno già accennato i miei colleghi, ci limita nelle decisioni di spesa. Per esempio, il direttore di aeroporto non può spendere più di 50 mila lire per volta, altrimenti è necessario indire una gara che, una volta

esperita, difficilmente giunge a buon fine, in quanto, a causa della levitazione dei prezzi, la ditta aggiudicatrice si rifiuta ad eseguire i lavori.

Per quanto riguarda il problema del parcheggio, esiste un progetto sia delle autorità civili sia di quelle militari che prevede il passaggio di un terreno del demanio militare all'autorità civile.

Attualmente nell'aeroporto di Napoli, nella zona dove è ubicata la sede della società ATI, gran parte del parcheggio viene occupata dalle vetture dei circa 1.500 dipendenti.

Per quanto concerne l'assistenza strumentale degli aeromobili, l'aeroporto di Napoli non ha gravi problemi da risolvere, come del resto non esistono gravi problemi da risolvere per ciò che riguarda la radioassistenza. Si rende soltanto necessario completare l'impianto di luci ed illuminazione della pista e adeguare alle necessità l'impianto di illuminazione notturna.

Anche per il servizio antincendi non abbiamo problemi perché una recente circolare ministeriale ha demandato al direttore dell'aeroporto la piena responsabilità circa l'operatività e l'efficienza dei mezzi antincendi e infatti in questo campo abbiamo una maggiore autonomia rispetto ad altri aeroporti.

Per quanto riguarda il servizio di assistenza sanitaria abbiamo anche noi in dotazione tre autoambulanze, fra cui una particolarmente attrezzata e paragonabile ad una piccola sala operatoria; purtroppo manca il personale da adibire a questa particolare unità, in quanto abbiamo un solo medico che viene pagato dalle ferrovie dello Stato ed evidentemente non può da solo operare come si conviene in rapporto all'attrezzatura che esiste su questa speciale autoambulanza.

Per quanto concerne gli autisti, abbiamo in organico sei unità e, pertanto, con un turno di due unità per giorno, non sorgono particolari problemi.

Per quanto concerne il servizio di *handling* non dobbiamo lamentare gravi problemi perché con indagini statistiche possiamo dimostrare che per il nostro aeroporto non vi sono ritardi causati dalla società che gestisce questo servizio, ma solo ritardi originati da cause diverse.

Anche per la circolazione degli automezzi all'interno del campo, disciplinata con ordinanze del direttore dell'aeroporto, non abbiamo particolari problemi. Altrettanto di-

casi per i servizi di pubblica sicurezza, che sono pienamente assicurati. È stato costituito un comitato di sicurezza di cui è presidente il direttore Zito; esiste un perfetto accordo sulle misure da adottare e non vi sono conflitti di competenza al riguardo.

Il servizio bar e ristorante è attualmente gestito da una società che, a causa della carenza di spazio a disposizione, è costretta ad operare in condizioni di precarietà, tanto che nella ristrutturazione è previsto anche l'ampliamento della sala bar e della sala ristorante.

Per quanto concerne il problema dei voli minori vi è da dire che si svolgono all'aeroporto di Napoli e in tre aeroclub, uno a Napoli, uno a Capua ed uno, infine, a Pontecagnano.

L'aeroclub di Napoli svolge una attività piuttosto limitata, in quanto l'aerostazione è impegnata principalmente da voli di linea, da voli *charter*, dall'aeronautica militare e dalla base NATO di stanza nelle vicinanze.

Naturalmente, a volte siamo costretti a sospendere temporaneamente per qualche ora l'attività del *club* per consentire una maggiore snellezza nelle partenze dei voli minori.

PRESIDENTE. Dopo aver ascoltato le succinte relazioni dei nostri gentili ospiti, passiamo alle domande.

POLI. Ai direttori degli aeroporti, che molto gentilmente hanno voluto farci conoscere le condizioni dei complessi da loro diretti, vorrei porre alcune domande, anche se dall'esposizione che è stata fatta emerge in modo chiarissimo una carenza di servizi piuttosto impressionante.

Innanzitutto vorrei sapere se tutte le carenze che sono state messe in luce in questa occasione siano state sottoposte all'attenzione della direzione generale dell'aviazione civile ed eventualmente quando e in quali termini, in quanto l'esposizione fatta è estremamente grave e sarebbe quasi augurabile che una situazione del genere non fosse conosciuta in quella sede.

Inoltre, vorrei sapere se l'aeroporto diretto dai singoli direttori presenta sufficienti margini di sicurezza anche in relazione a quanto sostiene l'ANPAC.

Vorrei ancora pregare il dottor Cova e il dottor Postiglione, che hanno gentilmente precisato le condizioni in cui sono costretti

ad operare, se ritengono che sia stato fatto tutto da parte loro, come società, per ovviare agli inconvenienti che sono emersi dal passaggio dalle vecchie società concessionarie alla attuale nuova gestione.

In questo momento parlo non tanto come parlamentare ma come utente del servizio e quindi gradirei sapere se per gli aeroporti di Roma si prevede in un termine ragionevole di poter garantire una certa efficienza dei servizi di assistenza ai passeggeri, soprattutto per ciò che riguarda il ritiro e la consegna dei bagagli, che attualmente vengono svolti in un modo assolutamente inaccettabile per un paese civile, soprattutto se si considera che si tratta di una aerostazione che ha ricevuto dallo Stato un considerevole apporto di mezzi finanziari da investire in questo settore.

Siccome sono trascorsi molti mesi dal momento in cui è entrata in vigore la legge n. 825 del 1973, ritenete che questo tempo sia stato bene utilizzato?

POSTIGLIONE, Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma. Rispondere alla domanda se sia stato fatto tutto è molto difficile; riteniamo comunque che nulla sia stato tralasciato, e non solo per quanto riguarda il movimento bagagli, nel complesso quadro delle operazioni aeroportuali.

Qualche direttore di aeroporto ha poco fa accennato al fatto che, per poter far eseguire qualche lavoro, bisogna attendere alcuni mesi. Consideriamo, ad esempio, l'aeroporto di Roma, nel quale transitano in media nove milioni di passeggeri all'anno; è chiaro che sussistono problemi di manutenzione di gravissima entità.

Il problema del movimento dei bagagli ha tre elementi: l'uomo, i mezzi e l'organizzazione. Per quanto riguarda l'elemento umano si è provveduto mediante l'assorbimento del personale dell'ASA ed all'addestramento di duemila unità, in modo da creare una mentalità aziendale di tipo diverso.

Il problema dei mezzi è e rimane irrisolto; stiamo cercando di ovviare a tutto ciò ma bisogna tenere presente anche i tempi di ammortamento che non ci permettono di operare con estrema rapidità. Per quanto, infine, riguarda l'organizzazione voglio precisare che questo è un problema complesso e complicato in quanto abbiamo assorbito il personale dell'ASA alle stesse condizioni economiche e normative che go-

deva. Questo significa che la società, in virtù anche degli accordi esistenti in precedenza con i sindacati, non può disporre, e quindi utilizzare secondo schemi operativi pratici, alcuno spostamento di personale da un settore all'altro. Ciò può far comprendere l'estremo disagio in cui versiamo e ci auguriamo che i sindacati vogliano venirci incontro su questo punto.

Il tempo medio che impiega il bagaglio a raggiungere, dal momento in cui l'aereo tocca terra, il « carosello », è di diciotto minuti; ora questo tempo è soltanto indicativo, in quanto in effetti il 90 per cento dei bagagli impiega circa trenta minuti.

Questo ritardo non è tanto dovuto alle deficienze di ordine tecnico nell'assistenza a terra quanto al fatto che gli aerei che giungono in ritardo devono dare la precedenza a quelli in orario, esasperando così i tempi di attesa. Noi non costituiamo tutto il sistema aeroportuale, ovviamente, ma siamo solo una parte del sistema...

POLI. Veda, dottore, non è che non esista la comprensione. La società ritiene di aver fatto la sua parte per quanto riguarda la suddivisione dei compiti tra i suoi dipendenti: però è poco probabile riuscire a trovare un responsabile nei settori dell'aeroporto di Fiumicino, in quanto vi sono tre o quattro funzionari, ognuno dei quali non è in grado di dire a chi bisogna rivolgersi.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Noi abbiamo circa duemila dipendenti dell'ASA, circa cinquecento dipendenti di ditte appaltatrici, circa trecento cooperativisti e, tra poco, circa settecento dipendenti di compagnie aeree straniere. Il problema organizzativo è quindi grossissimo, perché noi siamo l'azienda più eterogenea possibile, come provenienza di personale. Da qualche mese vi sono nostri responsabili di servizio nell'aerostazione. Noi gestiamo non totalmente, ma in buona parte, l'aerostazione internazionale, mentre l'aerostazione nazionale è gestita totalmente dall'ALITALIA. Nell'aerostazione nazionale operano quindi i funzionari dell'ALITALIA, non i nostri, mentre nell'aerostazione internazionale operano anche i nostri.

Il problema è rilevante, e consiste anche nello scioglimento di certi vincoli sindacali, e nella creazione di un'organizzazio-

ne. Un programma è stato fatto: realizzarlo è una questione più complessa, soprattutto in un aeroporto di certe dimensioni, che opera ventiquattr'ore su ventiquattro, e dove si deve affrontare un insieme di problemi, quali quelli sanitari, di sicurezza, di manutenzione, e così via.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Nell'aeroporto vi sono due periodi di punta durante il giorno: tre ore durante la mattina e tre ore alla sera, durante le quali arriva una massa di aerei. Basta quindi che un solo aereo arrivi in ritardo per spostare tutto il programma predisposto.

Devo ricordare poi che noi abbiamo ereditato un contratto che crea l'immobilismo del personale, ed il problema non si risolverà finché non saremo riusciti a sciogliere questo nodo con i sindacati: io ritengo che si tratti di un nodo scioglibile. Solo una volta che questo sarà stato fatto, potremo decidere quanto personale in più destinare a certe ore di punta. Del resto, sulla rotta per Milano tutti oggi vogliono andare e tornare in giornata; non si possono spostare i voli da quelle che sono le ore richieste, e programmare, ad esempio, il volo per Milano alle tre del pomeriggio. Questi problemi sono aggravati dalla mancanza di capi preparati: a tale proposito si è parlato di scuole e di corsi, ma non si tratta certo di una questione risolvibile in quindici giorni.

I nuovi mezzi ereditati dall'ASA, poi, sono quelli che sono: sappiamo che l'interpista di Milano-Malpensa ha tre uscite, mentre noi abbiamo un'uscita sola. Per avere nuovi mezzi occorrono almeno due anni, in quanto non sono ancora disponibili; ma si sta facendo un programma di ordinazioni. Comunque, sono convinto che i vari problemi possono risolversi, non in tempi brevi, certo, ma in tempi medi.

DAMICO. Se abbiamo ben compreso, per quanto riguarda gli aeroporti italiani ci troviamo di fronte a due tipi di strutture gestionali, che potremmo definire l'uno di tipo privatistico (anche se nell'ambito di questo abbiamo il totalmente privato ed il quasi totalmente pubblico) e l'altro di tipo ministeriale, e comunque di Stato, all'interno del quale giocano poi diversi sistemi aeroportuali che vedono impegnati molti ministeri, da quello della difesa (per l'assistenza al volo) a quello dei trasporti e

dei lavori pubblici, relativamente ad altre attività.

Mi sembra, però, che tutti conveniamo su un dato: che ormai non vi è più alcuna gestione attiva o autonoma, dal punto di vista dei costi e dei ricavi, il che ripropone un problema di revisione generale — non dico in sede politica — perché dovremo procedere ad una ristrutturazione che affronti a monte tali questioni. Se fino a ieri a gestione poteva essere presentata come migliore di un'altra, oggi ci troviamo invece di fronte ad una realtà che mi sembra appunto necessiti di una ristrutturazione a monte.

E a questo punto desidererei fare alcune osservazioni. Vorrei sapere dagli uomini che vivono in questo settore se, proprio in base a quanto va emergendo, non si avverte la esigenza di una unica azienda autonoma aeroportuale. È un quesito che pongo per esaminare le reazioni che verranno dai nostri ospiti, fermo restando che si tratta di un problema che, naturalmente, discuteremo in sede politica.

Da questa prima osservazione discende la seconda, che riguarda soprattutto Milano e Roma come momenti importanti di una ristrutturazione di sistemi aeroportuali integrati, ai quali noi abbiamo creduto molto ed ancora crediamo. Mi riferisco, per intenderci, ai sistemi integrati a livello regionale, che ci hanno spinto ad arrivare ad una soluzione come quella, adottata per Roma, della società di gestione degli aeroporti.

Ora, se parliamo a questo punto di sistema aeroportuale a livello regionale, e soprattutto considerato per aree, noi riconosciamo che soltanto due grandi aree in Italia possono essere adibite ad un traffico di tipo intercontinentale, di trasporto merci e passeggeri, cioè l'area lombarda e quella laziale. Ed in questo quadro, vorrei sapere se, nell'ambito dell'attività che sta svolgendo la nuova società — nelle condizioni difficili che conosciamo — è presente lo sfoltimento dell'aeroporto di Fiumicino ed il rafforzamento di quello di Ciampino.

Voglio poi osservare che, se vogliamo procedere a sistemi aeroportuali integrati, è logico che non si ponga sempre un problema di rapporti con i sindacati, ma anche di strutture e di nuovi servizi che devono essere creati.

Non v'è poi dubbio che vi è anche un problema di strutture a monte, se si vuole affrontare una revisione, una ristrutturazio-

ne dell'intero sistema aeroportuale (mi riferisco principalmente al Lazio e, quindi, agli aeroporti di Ciampino e di Fiumicino). A me pare, ad esempio, che si guardi troppo a Fiumicino, anche perché lì i problemi sono più drammatici, e si lasci troppo in disparte Ciampino. Lo stesso discorso vale per la Lombardia: nel momento in cui la SEA non è più in grado di svolgere la politica che svolgeva nel passato, è chiaro che il discorso «Malpensa» e quello «Linate» si allargano al discorso «Lombardia».

Anche tali questioni devono essere tenute presenti dall'autorità politica, attraverso la creazione — ad esempio — di un'unica azienda statale che attui gli interventi necessari nel campo delle gestioni aeroportuali anche attraverso un lavoro di sperimentazione che dobbiamo portare avanti nei due centri decisivi della nostra attività aeroportuale: Roma e Milano.

Vorrei poi chiedere se è vero che i costi nei nostri aeroporti — parlo di tariffe — complessivamente considerate le agevolazioni che il nostro Stato concede agli aeroporti e che, invece, altri Stati non concedono, siano notevolmente inferiori rispetto a quelli di altri aeroporti internazionali.

PRESIDENTE. Pregherei il dottor Meaggia di voler intervenire a questo punto per evitare inutili dispersioni.

Diamo atto che è presente, per il Governo, il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan.

MEAGGIA, Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa. Vorrei innanzitutto rispondere all'onorevole Damico, il quale ha chiesto se sia opportuno istituire un'azienda unica che gestisca l'aviazione civile. Il problema è, ovviamente, di natura politica; io posso esprimere soltanto il mio parere, con il quale, forse, altri colleghi consentiranno.

La creazione di un'azienda unica, a mio avviso, sarebbe una impresa molto difficile e complessa, che rischierebbe per di più di creare una specie di grande SEA, con tutti i suoi problemi; non dimentichiamo, infatti, che la SEA ha dato e dà tuttora prove di efficienza, ma è una società che, come ho detto prima, ha continuamente bisogno dell'intervento dello Stato, come ne hanno bisogno, d'altronde, tutte le altre società a livello nazionale. Può andare bene, insomma, un'azienda che gestisca l'aviazione civile in modo agile, organico ed efficiente, che non abbia i difetti delle altre

aziende di Stato, ma non so quali vantaggi potrebbe portare un'unica azienda che gestisca tutti gli aeroporti.

Vorrei poi aggiungere qualche cosa circa il problema della sicurezza, di cui si è parlato precedentemente. Per quanto riguarda i rapporti ANPAC direi che molti sono esagerati. Per quanto riguarda, ad esempio, l'aeroporto della Malpensa, esso è stato collocato fra quelli deficienti, perché noi abbiamo due piste di volo, una strumentale e l'altra non strumentale; l'atterraggio strumentale può avvenire solo dalla parte della pista strumentale, mentre dall'altra parte può avvenire solo un atterraggio a vista. In seguito a questo, nella seconda pista parallela vi sono impianti di aiuto della navigazione a vista notturna. Il rapporto dei piloti, che richiederebbe un impianto ottico indicatore della planata e dell'angolo di atterraggio su tutte le testate delle piste, non tiene conto evidentemente che quello della Malpensa è uno degli aeroporti più sicuri e più attrezzati da questo punto di vista. A mio avviso, quindi, il rapporto dei piloti, almeno per certe situazioni, è stato un po' esasperato.

Un punto al quale prima, pur non volendo, non ho accennato, è quello che riguarda il servizio antincendi negli aeroporti misti, cioè in quelli militari aperti al traffico civile. La situazione, per quanto riguarda questo specifico settore, è piuttosto anomala, perché il servizio antincendi nel settore dell'aviazione civile è di competenza del Ministero dell'interno, il quale, però, non può effettuarlo in quanto manca di personale; l'aeronautica militare, che presta questo servizio per la parte dell'aeroporto aperta al traffico militare, si rifiuta di farlo anche per la parte aperta al traffico aereo civile e quando anche lo presta, lo fa declinando ogni responsabilità.

A causa di questa situazione il servizio antincendi negli aeroporti è estremamente ridotto, il che provoca disagi, quando non addirittura situazioni drammatiche. L'anno scorso, ad esempio, è stato chiuso l'aeroporto di Alghero (mi riferisco ad Alghero perché ho diretto quell'aeroporto) proprio perché non esisteva il servizio antincendi. Ora, è chiaro che Alghero non è l'unico aeroporto a trovarsi in queste condizioni; ve ne sono altri, ma, mentre per Alghero una forte azione politica è riuscita ad ottenere che il servizio antincendi lo svolgesse l'aeronautica civile, lo stesso non è accaduto per altri aeroporti, dove la situa-

zione è rimasta invariata. Al massimo, il servizio viene fatto « sotto banco », ma difficilmente, poiché l'autorità militare sostiene di non poter assumere alcuna responsabilità quanto all'effettuazione del servizio e alla sua efficienza. Ad esempio, l'aeroporto di Bergamo, che si trova nella circoscrizione dell'aeroporto della Malpensa - quindi sotto le mie dirette dipendenze - e che ora ha necessità di vedere ampliata la sua attività in quanto devono essere effettuati alcuni servizi postali notturni da parte dell'ALITALIA, alla richiesta fatta all'autorità militare se il servizio antincendi potesse essere prolungato durante la notte, ha avuto risposta negativa, con la spiegazione che non era compito che essa autorità potesse svolgere, poiché gli ordini sono di intervenire solo in caso di emergenza e senza alcuna responsabilità.

Questa situazione è stata fatta presente alla direzione generale dell'aviazione civile.

POLI. Se avete fatto presenti queste carenze alla direzione generale dell'aviazione civile, vorremmo sapere in che forma e che cosa vi è stato risposto.

MEAGGIA, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa*. Queste esigenze sono state rappresentate alla direzione generale dell'aviazione civile ogni qual volta se ne è presentata la necessità; credo, quindi, che essa pensi di risolverle, pur incontrando varie difficoltà.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vorrei fare alcune domande di carattere generale: la prima riguarda il fenomeno della cosiddetta « proliferazione » vale a dire, cioè, il privilegio - in senso negativo - di avere troppi porti ed aeroporti per i quali non disponiamo, poi, di sovvenzioni finanziarie adeguate: voi stessi avete indicato, sia per le strutture sia per le attrezzature, una particolare situazione di disagio; dobbiamo cercare di risolverla con un adeguato piano per gli aeroporti, al fine di evitare di trovarci di fronte a gruppi di pressione che creano lo spezzettamento degli interventi e a nessuna soluzione radicale, specialmente per quegli aeroporti che sono particolarmente significativi sul piano internazionale.

Un altro aspetto sul quale desidero richiamare la vostra attenzione è quello delle tariffe, in ordine al quale ho l'impressione che l'Italia si trovi in una strana situazione, per cui non si pensa di arrivare,

non dico al pareggio, ma neppure a ridurre il disavanzo tra costi e ricavi con riferimento alle entrate dei diritti aeroportuali; questo è un grave problema che dobbiamo risolvere attraverso una proposta di legge che è già all'esame di questa Commissione.

Vi sono poi le questioni dell'assistenza al volo e della difesa dai rumori, che, seppure di non urgente soluzione, vanno ugualmente affrontate.

PERSICO, *Vicedirettore dell'aeroporto di Napoli*. Il problema della proliferazione degli aeroporti in Italia è di natura politica; quindi noi, nella nostra qualità di dipendenti della amministrazione, non possiamo dare un parere specifico. Tuttavia, alcune iniziative volte ad ottenere nuovi aeroporti sono senz'altro da scoraggiare. Per quanto riguarda la Campania, una di queste potrebbe essere quella portata avanti dalle autorità comunali di Salerno per ottenere un aeroporto a Pontecagnano; a mio avviso essa è senz'altro secondaria di fronte alla necessità di un nuovo aeroporto per Napoli, sul quale da tanti anni si discute e a proposito del quale potremmo ricollegare la polemica tra Capodichino e Lago di Patria, polemica sulla quale, per altro, la direzione generale dell'aviazione civile non ha ritenuto opportuno informarci e della quale siamo venuti a conoscenza attraverso i giornali.

Per quanto riguarda il problema dell'inquinamento da rumori, essendo l'aeroporto di Capodichino prossimo a zone abitate, vi sono state lamentele da parte degli abitanti delle zone limitrofe, nonché di quelli di Capodimonte. Devo però far osservare che quando furono date le licenze edilizie da parte del comune, l'autorità comunale avrebbe dovuto tener presenti i vincoli e le limitazioni imposti dall'autorità militare e, d'altra parte, non trovo logico che chi acquista una casa in prossimità di un aeroporto debba poi recriminare per i rumori.

Per quanto riguarda il problema delle tariffe, essendo esse regolarmente approvate dal Ministero dei trasporti, non spetta a noi giudicare se siano eque o meno rispetto a quelle praticate negli altri aeroporti internazionali, poiché pensiamo che il problema sia stato vagliato dai nostri superiori prima di stabilire l'entità dell'importo relativo.

BONFIGLIO, *Direttore dell'aeroporto di Palermo*. Effettivamente, gli aeroporti in Italia sono in numero superiore al necessario.

MASCIADRI. Gradirei sapere quali sono gli aeroporti considerati superflui, anche perché aumentano continuamente.

BONFIGLIO, *Direttore dell'aeroporto di Palermo*. Non posso scendere in dettagli, però ritengo sia sufficiente consultare una carta geografica per rendersi conto della proliferazione che è avvenuta in questo campo nel nostro paese. Vi sono aeroporti che distano non più di 80-90 chilometri tra loro, mentre, con la rete autostradale esistente, sarebbe molto più economico ed agevole coprire queste brevi distanze in automobile.

Come è stato giustamente detto, le tariffe praticate nel nostro paese sono inferiori a quelle che vengono praticate all'estero; così come è vero che l'Italia è uno dei pochi paesi nei quali l'assistenza al volo viene svolta da una organizzazione militare. Nell'aeroporto di Zurigo l'assistenza al volo è stata data addirittura in appalto ad una società privata di collegamenti telefonici.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Non sono d'accordo con l'onorevole Damico quando parla di Milano come aeroporto della Lombardia e di Roma come aeroporto del Lazio.

DAMICO. Insisto in questa mia posizione, in quanto sono a conoscenza che non si vuole far partecipare né la regione Lazio, né il comune di Roma alla società di gestione, mentre noi abbiamo voluto scegliere quella soluzione proprio perché dirette interessate alla gestione stessa sono la regione Lazio ed il comune di Roma.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. A mio avviso, quando si parla di enti di gestione degli aeroporti, bisogna distinguere tra i due aeroporti di Roma e di Milano, che da soli smaltiscono i due terzi del traffico che si svolge nel nostro paese e tutti gli altri; per cui, trattare con gli stessi criteri gestioni sostanzialmente diverse, sarebbe assurdo.

Quando si dice che un ente gestisce unitariamente un aeroporto, si vuole intendere che lo gestisce da solo come, per esempio, accade per l'aeroporto di New York, che gestisce nello stesso tempo il traffico metropolitano. La stessa cosa avviene per l'aeroporto di Parigi, dove non esistono più sovrapposizioni di gestioni e ci si trova in presenza di una unitarietà che è stata effettivamente raggiunta, in quanto il governo ha dato man-

dato ad una società statale di sostituirlo in tutti i settori che riguardano il ministero dei trasporti, dell'aviazione civile e della difesa.

Come giustamente ha detto il dottor Postiglione, da noi questa unitarietà per il momento è del tutto teorica e non potrà essere raggiunta fino a quando saranno più di uno gli enti che si occupano degli aeroporti di Fiumicino e della Malpensa.

Purtroppo, noi abbiamo solo il compito di stabilire i piani esecutivi per un piano regolatore che è stato già fissato in tutti i suoi particolari.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Desidero fare una osservazione molto generica e generale in quanto mi voglio riallacciare a quello che ha detto l'onorevole Damico per andare più « a monte ». Leggendo il programma dei lavori di questa Commissione vedo che si parla di indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile, mentre ritengo che si dovrebbe parlare più esattamente di situazione del trasporto aereo.

Molti dei problemi che vengono trattati in questa sede richiederebbero molte giornate di lavori preparatori e di conferenze perché il problema di un piano aeroportuale, oppure di un ente unitario che gestisca tutti gli aeroporti in Italia, è di vastità enorme e, prima ancora di studiare gli strumenti idonei, ritengo che si dovrebbe avere una chiara risposta di indirizzo politico.

In ogni paese il traffico aereo deve essere inquadrato organicamente in un sistema di trasporti più generale, in quanto esso è un elemento di tutto il sistema. Solo con una visione del genere tutti quei problemi di cui abbiamo parlato nel corso di questa seduta troverebbero una loro adeguata soluzione.

Ho fatto questa premessa più generale per dire che Ciampino è un aeroporto militare aperto al traffico civile, che presenta gravi problemi per ciò che concerne il confine delle nostre competenze rispetto a quelle delle autorità militari.

Comunque, al di là di questi problemi, c'è da dire che l'aeroporto di Ciampino, con la diversificazione del traffico che si sta verificando in questi tempi, viene utilizzato per il traffico di voli *charter*, mentre quello di Fiumicino smaltisce il traffico costituito dai voli di linea.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Ormai la città è a ridosso della pista di Ciampino. È stato avanzato il problema del

numero degli aeroporti; siamo, a differenza degli altri paesi del mondo, quello in cui si costruiscono più aeroporti.

Il genio civile ha appaltato i lavori per la terza pista, che è in via di ultimazione, e per molte altre opere che non sono state ancora collaudate e trasferite al Ministero dei trasporti.

Alla domanda se saranno portati a termine altri lavori, io rispondo negativamente, perché non bisogna dimenticare la legge n. 755 del 1973.

Per quanto riguarda la dimensione degli aeroporti, posso affermare che risultano più convenienti quelli di grandi dimensioni, in quanto registrano costi unitari sensibilmente inferiori. Quando si registrano, ad esempio, due voli al giorno, bisogna tener mobilitati venti operai, i quali percepiscono il salario dell'intera giornata, mentre, in definitiva, vengono impiegati solo per un tempo limitato. Certamente il sistema aeroportuale si trova in una situazione di *deficit* per gli elevati costi che deve sostenere, ed è per questa ragione che lo Stato deve intervenire, con i suoi mezzi, per aiutare a risolvere la crisi esistente.

POLI. La difficoltà è proprio nello stabilire se i costi sostenuti a questo riguardo sono veramente pertinenti o sono soggetti ad esagerazioni.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Questo problema ha due aspetti: il primo in relazione agli *standards* dei servizi che si devono prestare, il secondo in relazione alla qualità della gestione. Dobbiamo anche tener presente che per risolvere tutti questi aspetti negativi che ci investono abbiamo bisogno di una seria programmazione.

GUERRINI. Vorrei porre due domande per quanto riguarda la società di gestione aeroportuale. Innanzitutto vorrei sapere l'esatta situazione della società relativamente a tutti i servizi appaltati in questo momento.

In secondo luogo, l'ingegner Cova ed il dottor Postiglione hanno detto che la società di gestione aeroportuale di Roma è una parte del sistema, e questo concetto è stato anche ripreso rispondendo ad altre domande. Ora, io vorrei sapere qual è il rapporto che questa parte del sistema, rappresentato dalla società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, ha con le altre parti del sistema stesso; quali sono i problemi che nascono

dalla convivenza di tutte queste parti nell'ambito del sistema aeroportuale, e che cosa ritengono che si possa fare, sul piano legislativo, per risolvere i problemi più acuti che derivano dalla coesistenza delle varie parti di tale sistema.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Ho detto già prima quali siano le conseguenze che derivano dalla mancanza di unitarietà. Per quanto riguarda la soluzione dei problemi pratici, io non ritengo siano necessari dei provvedimenti legislativi. È una questione di *fair play*, di provvedimenti pratici: se, ad esempio, in fase di visione dei passaporti non si aumenta il numero degli sportelli aperti ai viaggiatori, si perde molto tempo, si hanno tali ritardi che i viaggiatori non si lamentano neppure più per il tempo che hanno atteso per ricevere le valigie. Lo stesso avviene per quanto riguarda le operazioni di dogana.

Evidentemente, noi non possiamo dare ordini alla polizia. Sono casi - ne ho citati due - in cui non possiamo mai intervenire, e che possono causare ritardi.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Per quanto riguarda gli appalti, il discorso si può rifare a quello del numero delle persone, per stabilire se sono o meno in giusta quantità. Se la legge venisse applicata al cento per cento, così com'è, e tutti i lavoratori aeroportuali entrassero nella società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, quest'ultima verrebbe a perdere miliardi di lire, perché le tariffe e i diritti aeroportuali non riuscirebbero mai a coprire tutti gli oneri relativi al personale che si dovrebbe assumere.

L'articolo 4 della legge n. 755 dice che la nuova società concessionaria subentra in tutti gli appalti e le concessioni in corso, che sono revocati dal Ministero dei trasporti con l'emissione dei decreti interministeriali che hanno reso esecutiva la convenzione tra la società stessa ed il ministero. Gli appalti - mi pare fossero una trentina - sono stati assorbiti tutti. Questa situazione trova origine nel fatto che il Ministero dei trasporti, dovendo gestire un aeroporto e dovendo svolgere un'attività gestionale, aveva avuto, come unico strumento di cui avvalersi, quello dell'appalto: c'era, ad esempio, anche l'appalto per i servizi svolti dal centralino telefonico. Erano gestiti in appalto tutti i servizi di ma-

nutenzione ordinaria, i servizi elettrici, i servizi di riscaldamento ed altri. Gli appalti nel cui ambito era compreso il personale più numeroso riguardavano i servizi di pulizia, che abbiamo assunto anche noi in proprio, anche se non eravamo di questo parere. Ma, ripeto, abbiamo assunto tutti gli appalti, abbiamo assorbito tutti i servizi gestiti.

Per quanto concerne le concessioni, bisogna innanzitutto distinguere quelle per uso di beni a fini commerciali - come possono essere le concessioni di aree per spedizionieri, per noleggiatori di auto, per assicuratori - dalle concessioni per servizi aeroportuali. In questo settore abbiamo assorbito l'ASA, che gestiva una parte dell'*handling*, e cinque cooperative (fatto molto dibattuto politicamente), che gestiscono il servizio di facchinaggio: non è stato azionalmente molto corretto, ma abbiamo agito secondo la legge. Abbiamo assorbito ed abbiamo dato o stiamo dando in subconcessione ad altre società tutti i servizi di bar, ristorante, mense, *caterings*. C'è in proposito un accordo sindacale il quale stabilisce che, a partire dal 5 aprile, le attività di bar, mense, ristoranti e *caterings* debbono essere gestite da una società completamente a partecipazione statale.

MASCIADRI. Vi è una seria disputa tra questa volontà espressa dall'IRI e il parere delle organizzazioni sindacali, che sono su tutt'altra posizione.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Si tratta di una controversia sindacale ancora in atto: proprio questa sera, alle 18,30, abbiamo una riunione coi rappresentanti del Ministero dei trasporti, dell'IRI, del Ministero delle partecipazioni statali e dei sindacati. Ma non è su questa questione, sulla quale si potrebbe parlare sino a stasera, che volevo soffermarmi; io intendevo piuttosto fare un quadro complessivo delle concessioni.

Stiamo per assorbire tutti i servizi di *handling* che le compagnie aeree straniere svolgono per proprio conto, il che comporterà, alla fine del 1975, al termine di questa operazione di assorbimento, una forza totale dell'azienda aggirantesi intorno alle 3.500-4.000 persone, dipendenti dall'azienda stessa. Con i servizi gestiti dalle compagnie aeree si chiude il grosso discorso dell'as-

sorbimento delle concessioni, che erano rappresentate dall'ASA, dai gestori dei *ca-terings* e dalle compagnie aeree straniere.

Resta l'*handling*, che l'ALITALIA effettua in proprio sull'aeroporto di Fiumicino. La nostra è un'azienda giovane e, nei nove mesi trascorsi dalla sua costituzione, noi abbiamo dovuto fare sia l'azienda sia l'aeroporto: tenendo presente questo, si può comprendere che qualche volta si è verificata qualche confusione. Non siamo partiti in base ad una programmazione o a un piano di strutturazione, ma tutto si è fatto a mano a mano, con le conseguenze che questo modo di procedere può comportare. Ora, noi non riteniamo di potere, in questa prima fase della nostra vita, assorbire l'*handling* che l'ALITALIA gestisce in proprio, anche perché l'ALITALIA ha a Roma la sua base di armamento e quindi si trova nelle condizioni in cui viene a trovarsi la LUFTHANSA a Francoforte o la BRITISH AIRWAYS a Londra. Assorbire l'*handling* che gestisce l'ALITALIA significherebbe assorbire 1.500-2.000 persone, e bisogna essere organizzativamente nella condizione di poter garantire la continuità del servizio. Piuttosto, per il momento dobbiamo superare la fase critica della nascita della società: fase che sarà superata soltanto alla fine del 1975, quando sarà ultimata tutta la prima fase della operazione di assorbimento.

Noi riteniamo che faremmo un danno se assorbissimo alcuni servizi contemporaneamente ad altri. D'altra parte, il problema è rinviato nei tempi brevi e nei tempi medi (non è un argomento ancora ben definito: in esso dovrà entrare anche il Ministero dei trasporti, nei suoi compiti di sorveglianza).

Per quanto riguarda i rapporti con le altre amministrazioni, debbo dire che non posso ancora esprimere un giudizio e neanche posso dire in questo momento che cosa si potrebbe fare per migliorarli, perché, come azienda, abbiamo dato ed avuto molta collaborazione da parte di questi enti. Voglio citare solo il caso che riguarda il Ministero dell'interno: subito dopo esserci insediati, abbiamo impiegato quindici giorni per mettere in prova e sette mesi per realizzare un nuovo sistema di controlli ai varchi di polizia, paragonabile a quelli che esistono nei maggiori aeroporti del mondo, utilizzando macchine a raggi X per l'individuazione delle masse ferrose, che consentono, fra l'altro, la taratura del metallo, per evitare, ad esempio, di perdere tempo con chi avesse in tasca soltanto uno spillo.

Tutto questo è stato reso noto anche dai giornali in occasione della nomina del dottor Macera, col quale abbiamo sempre avuto ottimi rapporti di collaborazione. In questo caso, ad esempio, se il Ministero dell'interno non ci avesse messo a disposizione gli uomini per realizzare questa opera, noi non avremmo potuto realizzarla perché difettavamo di personale.

Certo, giornate come quella dell'11 gennaio, in cui si verificò uno sciopero, sono giornate nere per l'aeroporto di Roma. I viaggiatori dovettero allora aspettare ben quattro ore prima di uscire, perché mancava il personale sanitario. Abbiamo provveduto ad intervenire presso il rappresentante del Ministero della sanità perché si premurasse di dotare i varchi dei necessari controlli sanitari.

È certo, comunque, che noi non siamo investiti innanzitutto di un compito di coordinamento e che, essendoci insediati da poco tempo, bisognerà aspettare un po' prima di vedere come vanno effettivamente le cose.

MASCIADRI. Mi limiterò a rivolgere alcune domande che possono riguardare direttamente i nostri ospiti, tralasciando gli argomenti della proliferazione degli aeroporti ed il problema delle tariffe che, secondo me, non possono riguardare solo le gestioni, ma debbono essere inquadrate in un più ampio contesto.

Vorrei inizialmente chiedere se si ritiene opportuna ed urgente la costruzione di un nuovo aeroporto di tipo intercontinentale a Napoli, contro il quale posso fin da ora dire che noi socialisti ci batteremo, anche perché si prevede che costerà circa trecento miliardi di lire.

Si parla spesso del sistema aeroportuale milanese, di Linate e della Malpensa; qualcuno ha affacciato l'ipotesi che in questo sistema dovrebbe entrare anche l'aeroporto di Bergamo.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Enrico Lombardi ha affermato che ieri sera la regione Lombardia ha dato la sua approvazione a questa ipotesi.

MASCIADRI. Per quanto riguarda i rapporti con la SEA, desidererei sapere se vi sono disfunzioni o liti in pendenza, oppure se vi è armonia tra la gestione SEA ed i dirigenti degli aeroporti.

Infine, per quanto riguarda Roma, a me pare che sia stato trascurato il problema dell'aeroporto di Ciampino. È vero che esso si

trova ormai troppo vicino al centro della città, per cui una sua eventuale espansione porterebbe problemi di inquinamento da rumori; ma occorre considerare che, continuando su questa linea, rischiamo, tra cinque o dieci anni, di trovarci con l'aeroporto intercontinentale di Latina, cioè troppo lontano da Roma. Vorrei sapere, cioè, se intendete puntare tutto sull'aeroporto di Fiumicino, ampliandolo con una nuova terza aerostazione che dovrà vedere la luce entro pochi anni, oppure se avete veramente l'intenzione di sfruttare l'aerostazione di Ciampino.

Vorrei solo far notare ai colleghi che, ad esempio, in una giornata di nebbia (perché la nebbia non vi è solo a Milano ma anche a Roma) durante la quale l'aeroporto di Fiumicino non fosse agibile, se non vi fosse quello di Ciampino dovremmo dirottare i passeggeri su Napoli.

Desidererei infine sapere se è stata risolta o meno la questione della partecipazione degli enti locali alla gestione degli aeroporti romani. A me risulta di sì, perché so che essi sono presenti per il 34 per cento nel consiglio di amministrazione della nuova società. A questo punto, io penso che ad un parlamentare sia lecito chiedersi se lo Stato non sia ridotto al semplice ruolo di ufficiale pagatore.

Per quanto riguarda la direzione operativa, non è pensabile una sua assoluta autonomia che riduca il ruolo dello Stato a quello di semplice finanziatore; è necessaria pertanto la partecipazione degli enti locali al consiglio d'amministrazione e il controllo del Parlamento su di esso.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Sulla questione relativa al consiglio d'amministrazione non credo di poter dare una risposta soddisfacente, facendone parte a puro titolo provvisorio in attesa della sua definitiva formazione con la partecipazione degli enti locali, la cui quota di partecipazione è di spettanza del Ministero dei trasporti, il quale ha già preso accordi con la regione, con il comune e con alcuni istituti di credito.

DAMICO. Quindi, noi abbiamo varato una legge, abbiamo fissato e stabilito orientamenti e il ministero ha violato chiaramente ed esplicitamente lo spirito e la lettera di quella legge!

MARZOTTO CAOTORTA. Non vedo come il ministero abbia tradito lo spirito e la lettera della legge.

FIORIELLO. Sappiamo solo che la regione e gli enti locali non sono ancora entrati nel consiglio d'amministrazione della società.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. So che è stato raggiunto un accordo circa la loro partecipazione nella misura del 34 per cento, ma, torno a ripetere, non sono l'interlocutore adatto per questo tipo di domande.

Per quanto riguarda la seconda domanda circa una nostra eventuale preferenza per Fiumicino o per Ciampino, devo far rilevare che, come società, abbiamo firmato due convenzioni: una è quella per la gestione dell'attuale aeroporto di Fiumicino, l'altra per la costruzione della nuova aerostazione; non siamo esecutori di ciò che lo Stato ha stabilito, ma di scelte fatte da noi pur nelle linee di quelle che sono le esigenze del piano regolatore. Indubbiamente più chiare sono le direttive da seguire per l'aeroporto di Fiumicino, ma questo non vuol dire che ci si dimentichi dell'aeroporto di Ciampino, dove la soluzione di taluni problemi è resa più difficile dalla doppia funzione che esso svolge: di aeroporto civile e militare.

MARZOTTO CAOTORTA. Che cosa si intende fare per l'aeroporto di Ciampino nell'ambito delle prospettive di intervento della società di gestione?

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Per il momento non esiste un programma ben preciso, ed è già molto che l'aeroporto assolvà ai compiti prima illustrati dal dottor Postiglione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma voi lo avete già in gestione?

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Sì, ma collegialmente con l'aeronautica militare.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Vorrei tornare un attimo sull'affermazione fatta dall'onorevole Masciadri, secondo la quale lo Stato si ridurrebbe al ruolo di ufficiale pagatore. Secondo me questo non è vero per quanto ci riguarda, perché il meccanismo finanziario è regolato dalla legge n. 755 del 1973, in virtù della quale il Ministero dei trasporti deve emettere un decreto nel quale devono essere inserite tutte le opere da eseguirsi nel sistema aeroportuale della capitale previste o meno dal piano re-

golatore; quindi, mentre il piano regolatore prevede senz'altro quelle di Fiumicino, non essendovi per Ciampino un piano regolatore, le opere ad esso relative sono inserite fra quelle non previste dal piano.

Dopo l'emanazione del decreto, la Società aeroporti di Roma, nel periodo di sei mesi, deve eseguire una progettazione di massima e nei successivi tre mesi deve predisporre un piano finanziario preventivo per poter dare il via agli investimenti previsti in quel decreto. Necessitando però l'approvazione del piano regolatore o, meglio, della sua variante, da parte del comune e della regione, ci siamo trovati nella condizione di dover effettuare investimenti a nostro rischio, ma, è chiaro, dovremo fermarci. Come azienda, dovremo collegarci con il resto del sistema per prendere decisioni adeguate ed efficaci.

Certamente tra il momento in cui si deciderà che cosa fare e il momento in cui effettivamente si interverrà passeranno inevitabilmente degli anni, e noi viceversa non vogliamo mantenere l'aeroporto di Ciampino in quelle condizioni.

MASCIADRI. Vorrei sapere se non si ritiene, con gli opportuni interventi, di creare aeroporti efficienti anche a Fiumicino e Ciampino.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. La nostra società non ha funzioni di promozione, in quanto ha ereditato compiti ben precisi ed il piano regolatore, per quanto riguarda Ciampino, non dice nulla.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Ricollegandomi a quanto detto prima, non mi sento di giudicare se il sistema aeroportuale di Roma è preferibile a quello di Milano, in quanto non abbiamo alcun punto di riferimento al riguardo. Un aeroporto non consiste soltanto in una pista o in una gettata di cemento; è un insieme di opere edili, di attività, di assistenza e di strumenti elettronici.

MASCIADRI. Le città di Parigi e di Londra quanti sistemi aeroportuali hanno?

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. La loro è una situazione del tutto diversa.

PERSICO, *Vicedirettore dell'aeroporto di Napoli*. Per quanto riguarda la domanda circa l'opportunità della creazione di un nuovo aeroporto per la città di Napoli, la risposta è affermativa in quanto siamo in presenza di una assoluta carenza di servizi, intendendosi per servizi tutti quei locali accessori che sono necessari al perfetto funzionamento dell'aeroporto.

A questo punto si pone il problema che sollevava l'onorevole Masciadri, se cioè il nuovo aeroporto debba essere intercontinentale o nazionale. A questo proposito non posso esprimere un parere ufficiale, in quanto in realtà i collegamenti aerei non li determinano gli organi ministeriali bensì le compagnie aeree, per soddisfare determinati collegamenti che ritengono più convenienti di altri.

MEAGGIA, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa*. Per quanto riguarda i rapporti tra i direttori degli aeroporti e i direttori delle società di gestione posso dire che la buona volontà personale generalmente fa collaborare in pieno accordo i due enti. Tuttavia vi sono situazioni di fatto che sono indipendenti dalla volontà delle persone e una di queste potrebbe essere quella accennata dal dottor Postiglione circa le esigenze operative. Inoltre, gli enti statali sono molto più ben disposti verso le società private che non verso l'ente pubblico, che ha diritto all'esecuzione di certi servizi.

BAGHINO. Prima di tutto occorre fare una precisazione: l'indagine conoscitiva in corso è incentrata sulla situazione dell'aviazione civile e, quindi, su tutta l'attività concernente la gestione degli aeroporti e gli eventuali inconvenienti che si sono rilevati. Qui dobbiamo discutere, e in un certo senso criticare, l'andamento della gestione aeroportuale non solo della capitale ma di tutto il territorio nazionale: mi sembra quindi di grande utilità acquisire i testi delle due convenzioni derivate dalla legge che noi abbiamo discusso ed approvato.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. La convenzione l'ha fatta il ministero, non la società; è un documento ufficiale ed è il ministero che deve darlo.

BAGHINO. È anche vero che la società deve fornire un documento ufficiale, specie al Parlamento.

PRESIDENTE. La presidenza si impegna a richiedere una copia della convenzione al Ministero dei trasporti.

BAGHINO. Voi avete notato le difficoltà cui ha dato luogo l'errata formulazione degli articoli della legge n. 755, che in pratica non possono essere attuati. Ad esempio: l'articolo 1 stabilisce il passaggio *in toto* di tutta la gestione, però l'ASA, l'ALITALIA e le compagnie straniere non hanno accettato - forse con la sola esclusione di queste ultime - la convenzione. Sarà pertanto utilissimo tener conto dei suggerimenti che ci vengono dati per promuovere una iniziativa parlamentare volta a modificare qualche articolo di quella legge.

Desidero porre una domanda al dottor Bonfiglio circa le differenze tra l'attuale situazione nell'aeroporto di Palermo e quella a suo tempo rilevata dal « rapporto Lino ». Ho appreso poc'anzi che è stato approntato un *radar* ma che esso non è ancora operante in quanto non collaudato; questo equivale a dire che il *radar* non esiste.

Un'altra domanda vorrei porre, sempre al dottor Bonfiglio, circa la differenza, nel servizio d'avvistamento, tra la situazione odierna e quella esistente all'epoca del grave incidente aereo di Palermo.

Al dottor Meaggia vorrei far presente che ho sentito parlare di una proposta di legge concernente il decentramento dei servizi della direzione generale dell'aviazione civile, cioè la costituzione di un ufficio regionale che dovrebbe dare al ministero un maggiore snellimento ed una maggiore funzionalità.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Ho inteso fare un ritratto di quella che è la situazione attuale. Una cosa è che si dica quello che potrebbe snellire il servizio ed una cosa è la critica all'aeroporto, per esempio, di Fiumicino, in quanto la critica spetta ad altri organi e non a me.

BONFIGLIO, *Direttore dell'aeroporto di Palermo*. Per quanto riguarda le attrezzature per l'assistenza al volo, ricordo che il « rapporto Lino » aveva già avanzato le richieste di un radiofaro (che dà l'avvicinamento e la distanza) e di un *radar* di avvicinamento (attrezzature che sono in corso di attuazione, ma non ancora fun-

zionanti), nonché dell'ILS, che è un impianto molto interessante, in quanto serve per l'avvicinamento strumentale di precisione per le piste principale e trasversale. Esso riguarda quindi la fase più delicata del volo, quella di avvicinamento: ogni aeroporto che si rispetti dispone di questo impianto, che non si comprende perché non sia stato ancora installato a Palermo, mentre esiste in altri aeroporti italiani. Ricordo che la competenza per la fornitura e l'applicazione di questi apparati appartiene al Ministero della difesa: non posso quindi nemmeno dire se e quando saranno installati questi impianti.

Un aeroporto, se non è sicuro, non è un aeroporto, ed esiste una norma del codice della navigazione che autorizza, e quindi obbliga, il direttore dell'aeroporto a chiudere al traffico quest'ultimo, se esso è insicuro. Ma quando un aeroporto può definirsi insicuro? Un aeroporto risulta composto da un complesso di tanti strumenti ed apparati, che costituiscono gli aiuti all'aviazione. Ora, spetta a ciascun comandante di aeromobile decidere se, per il suo aereo e per il suo tipo di volo, un aeroporto è sicuro o meno, tenendo anche conto delle istruzioni della propria compagnia e di tanti altri fattori.

KORACH. Vedo, dottore, che siamo ancora alla mentalità del tempo di Baracca!

BONFIGLIO, *Direttore dell'aeroporto di Palermo*. Chiunque può rendersi conto del fatto che, in un aeroporto, ad esempio in quello della Malpensa, in determinate condizioni di visibilità, un aereo atterra ed un altro no. Molto spesso si sente annunciare, all'aeroporto di Milano, che il tal volo dell'ALITALIA è stato cancellato, mentre il tal altro della LUFTHANSA è in corso. Questo perché non dipende da noi dire quando l'aeroporto è sicuro o no, la decisione finale spettando sempre al comandante dell'aereo.

Per quanto riguarda lo snellimento amministrativo e il decentramento, ne avevo già fatto cenno come altrettanti adempimenti di disposizioni del codice di navigazione, ed avevo anche parlato dei compartimenti di traffico aereo, che erano stati previsti già dal 1942.

MEAGGIA, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa*. Lo schema del progetto

di legge del quale ho parlato prima tratta dell'istituzione di circoscrizioni regionali ministeriali. Queste avrebbero lo scopo di assorbire intanto quelle che dovevano essere le prerogative dei compartimenti, e poi (e questo è quanto lei chiedeva, onorevole Baghino) di snellire le procedure e rendere più facile e celere la maggior parte delle operazioni necessarie.

PERSICO, Vicedirettore dell'aeroporto di Napoli. Vorrei aggiungere un'osservazione circa il decentramento amministrativo della direzione degli aeroporti. La legge sulla dirigenza statale prevede un'autonomia di spesa per il direttore ed i primi dirigenti e per il direttore primo dirigente superiore, rispettivamente, di 75 e di 150 milioni. Tale autonomia non è stata ancora realizzata dal competente ministero. Allo Stato interessa infatti avocare a sé, praticamente, l'intera organizzazione, mentre abilitare i predetti funzionari a spendere le somme di cui sopra consentirebbe di risolvere certi problemi. Con l'attuale stato della burocrazia, mentre si scrive, si risponde e si scrive nuovamente passa del tempo prezioso, e naturalmente sorgono poi critiche da parte degli utenti, e si taccia di incapacità la gestione degli aeroporti: ma si tratta di un'opinione che bisogna sfatare, una volta per tutte.

Abbiamo un ufficio tecnico composto da ingegneri, geometri ed aiutanti, che non fanno altro che inviare stralci planimetrici, svolgere indagini di mercato ed avanzare proposte tecniche: ciò nonostante la situazione dell'aeroporto di Napoli, in ventiquattro anni, è rimasta sempre la stessa.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che l'indagine che stiamo conducendo abbia interesse anche per la possibilità di far compiere una verifica sull'efficacia o meno della legge che abbiamo varato sul sistema aeroportuale di Roma. Costatare se questa legge ha funzionato o meno è per noi, ripeto, molto importante, dato che, in sostanza, con tale provvedimento abbiamo inteso introdurre alcune innovazioni nel sistema di gestione esistente in Italia per gli aeroporti. Ora, mi è sembrato di capire che l'applicazione della legge in questione sia molto deludente. Ciò non può certo imputarsi a colpa della società di gestione, cui invece va il mio elogio, dal momento che mi rendo conto degli ostacoli

che ha dovuto superare in questo primo anno di vita, partendo da zero.

Un nostro primo obiettivo era effettivamente quello di riunire in un'unica gestione, guidata da un'unica mentalità industriale, tutti i vari servizi: questo è il compito cui la società di gestione del sistema aeroportuale della capitale ha atteso, e per le cui realizzazioni noi esprimiamo il nostro compiacimento. Però mi sono accorto che i poteri di cui gode la società sono molto limitati, cosa che personalmente mi delude molto, e penso deluda tutti noi, in quanto pensavamo di aver superato questo problema. Ritenevamo infatti, con la legge di cui ho detto, di aver istituito una società che potesse effettuare la gestione con autorità: invece la società di gestione del sistema aeroportuale della capitale non è nemmeno proprietaria degli impianti (come lo è a Milano la SEA), ed i suoi funzionari sono meri esecutori, gestori di proprietà altrui. Su tutta questa situazione vorrei ulteriori chiarimenti.

Un secondo punto riguarda il problema del sistema di gestione. Da quello che ho ascoltato mi è parso di capire che, data l'impossibilità ad agire sull'aeroporto di Ciampino e data la mancanza di un piano regolatore che voi non potete fare, non vi resti che gestire l'esistente. Vorrei chiedervi per quale motivo non potete fare voi stessi un piano regolatore per l'aeroporto di Ciampino, che anzi vi metterebbe in condizioni migliori di quelle nelle quali vi siete trovati per l'aeroporto di Fiumicino, dove tutto era già stato fatto e voi vi siete dovuti limitare a gestirlo.

Vorrei poi chiedervi che cosa ne pensate del piano regolatore dell'aeroporto di Fiumicino, se, cioè, lo trovate buono o no, se lo trovate soddisfacente alle esigenze del servizio. Noi ci rendiamo perfettamente conto delle difficoltà che avete dovuto superare e ci compiaciamo del fatto che abbiate svolto un buon lavoro, ma, a dire il vero, contavamo anche di darvi un potere che, invece, non avete avuto.

La situazione, a Roma, era la seguente: vi era un disegno di legge governativo che prevedeva la costruzione di una nuova aerostazione dell'ALITALIA, che questa compagnia, attraverso i fondi che le sono stati assegnati, ha realizzato; ma questo non ha senso se si propugna la gestione unitaria. Quindi, noi abbiamo rovesciato l'impostazione ministeriale: abbiamo detto di no alla costruzione di un'aerostazione in nome

di una gestione razionale di tutto il complesso dei servizi aeroportuali romani, ma ci siamo fermati qui e quindi non abbiamo percorso molta strada. Mi rendo conto dell'estrema viscosità della situazione: abbiamo assistito ad episodi poco edificanti - sui quali ho anche presentato alcune interrogazioni - e a scioperi tendenti ad impedire il passaggio dalla burocrazia ministeriale alla società di gestione. Mi rendo anche conto del fatto che vi sono alcune difficoltà nel trasferimento dei poteri alla società di gestione unitaria, ma io ritengo che questo passo vada fatto.

A noi interessa sapere nel dettaglio in che direzione si possono aumentare i poteri che già avete, in modo da realizzare una vera e propria autonomia di gestione. È stato portato l'esempio dei due aeroporti di Parigi, i cui dipendenti hanno poteri anche in altri campi burocratici determinanti, poteri che derivano loro dal governo, questa società di gestione essendo governativa. La differenza, però, è che, mentre a Parigi è un ente pubblico che ha questi poteri, a Roma è una società per azioni, come tale disciplinata dal diritto privato. Se questo può essere un inconveniente, va studiato ed eliminato.

Ora vorrei trattare di alcune questioni particolari. La prima riguarda le strade di accesso agli aeroporti. Ne parlo, perché ho presentato una proposta di legge per l'assoggettamento della competenza territoriale sulla disciplina del traffico delle strade di accesso all'interno dell'aeroporto alla stessa autorità che gestisce l'aeroporto. Vorrei conoscere il vostro punto di vista su questa proposta di legge.

Dal direttore dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari ho sentito far cenno al problema dei voli *charter*. La situazione nella quale si trova l'aviazione civile in questo particolare settore è da addebitarsi forse a difetti della legislazione vigente? Che cosa può fare il Parlamento per migliorare la situazione nei voli *charter* in Italia?

Ho sentito poi il direttore dell'aeroporto di Palermo affermare che la gestione sarebbe buona se le leggi venissero applicate. Vi è da chiedersi, invece - a mio avviso - se il difetto non sia proprio nelle leggi, che sono inapplicabili.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Vorrei rispondere solo ad una delle domande rivoltemi, quella cioè che riguarda i poteri della società. Da una sia

pur sommaria lettura della convenzione, gli onorevoli commissari si saranno resi conto che i poteri che questa società ha sono esattamente quelli che prima ho definito come di esecuzione di piani che erano già stati fatti. Quando è stata varata la legge, si parlò di una società del cui pacchetto azionario l'IRI dovesse avere la maggioranza. La Società aeroporti di Roma è stata « inventata » solo sei mesi dopo.

Ripeto che, se voi leggete la convenzione, vi renderete conto che qualsiasi progetto deve essere approvato preventivamente dal Ministero dei trasporti. Questi sono i nostri poteri.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma questo lo trovate positivo, o no?

POSTIGLIONE. *Direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Onorevole Marzotto Caotorta, la sua domanda, come tutte le altre, richiederebbe troppo tempo se le si volesse dare una risposta adeguata. Vorrei invece fare una osservazione: dire oggi se la legge è adeguata o no è assai difficile, in quanto è passato un periodo di tempo troppo breve dalla sua approvazione; nessuna legge può essere giudicata in così ristretti tempi di applicazione. Noi siamo una società che non ha ancora un assetto societario ed abbiamo bisogno di arrivare ad un consolidamento: non dimentichiamo che, ad esempio, la SEA ha venticinque anni di vita. Comunque, la legge istitutiva rappresenta indubbiamente un passo in avanti, se non altro perché consente rapidità di decisione. La SEA è una società per azioni che ha come soci gli enti locali ed ha fatto alcuni investimenti in un quadro economico favorevole.

Ci troviamo di fronte ad un problema di gestione e ad uno di investimenti, che debbono essere di considerevole livello per modificare la situazione attuale. Vi è poi da chiedersi se sia preferibile la libera iniziativa delle aziende oppure se sia preferibile che sulle stesse debba esercitarsi un controllo da parte della collettività.

Vi è un articolo della nostra convenzione, secondo il quale entro un anno dalla gestione possiamo avanzare proposte per la modifica della convenzione stessa, stipulata, come è noto, con il Ministero dei trasporti. Di fronte all'urgenza impostaci dalla data del 1° luglio 1974, entro la quale doveva diventare effettivamente operativa la vigente convenzione, l'unica cosa che abbia-

mo potuto fare è stata quella di dire: « mettiamo una clausola per parlarne poi fra un anno ».

MARZOTTO CAOTORTA. Che ruolo ha il Ministero dei lavori pubblici?

POSTIGLIONE, Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma. Non abbiamo più rapporti con il Ministero dei lavori pubblici, cui spetta il completamento dei vecchi lavori.

Per quanto riguarda il piano regolatore per l'aeroporto di Ciampino, non dobbiamo dimenticare che, trattandosi di un aeroporto militare, ad esso è interessato il Ministero della difesa, seppure la nostra direzione ha provveduto a fare e sviluppare progetti anche in vista dell'evoluzione che si è verificata nel traffico al suo interno.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei conoscere quali rapporti intercorrano tra la vostra società e il Ministero della difesa.

POSTIGLIONE, Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma. Abbiamo rapporti con quel ministero; ci è stato detto che non avrebbero iniziato i lavori se non dopo 60 giorni dalla data di ricezione del contributo: abbiamo così iniziato i lavori, anziché a gennaio, a marzo.

FIORIELLO. Vorrei sapere perché, nonostante le precise disposizioni contenute in un articolo del codice del 1942, nella legge n. 141 del 1963 e nella legge n. 438 del 5 giugno 1964, tutte queste leggi dello Stato, per un motivo o per un altro, sono state disattese.

MEAGGIA, Direttore dell'aeroporto di Milano-Malpensa. Forse, ella intendeva riferirsi alle ordinanze che dovevano essere emesse all'interno dell'aeroporto per regolare la circolazione; il Consiglio di Stato si è già espresso favorevolmente, tanto è vero che a Milano queste ordinanze sono state già emanate.

MARZOTTO CAOTORTA. Però, sono state contestate e considerate illegittime: posso affermare questo perché su tale questione ho avuto rapporti con il presidente della SEA.

PERSICO, Vicedirettore dell'aeroporto di Napoli. Noi abbiamo dovuto affrontare alcuni problemi, riguardanti la disciplina della circolazione all'interno dell'aeroporto

e le aree di parcheggio, con una società di navigazione, la quale sosteneva che nell'ambito del piazzale-veicoli non esiste un potere del direttore dell'aeroporto circa la regolamentazione del traffico: cioè, secondo il punto di vista di quella società, in tali aree si sarebbe potuto circolare anche senza patente. Noi abbiamo chiesto un parere all'avvocatura distrettuale dello Stato e ci è stato risposto che il direttore dell'aeroporto ha un potere speciale proprio per la funzione che esercita su un bene demaniale e può disporre, quindi, sul come regolare la circolazione.

FIORIELLO. Vorrei tornare un attimo sulla legge relativa agli aeroporti riuniti di Roma: essa era interessante, soprattutto perché disponeva l'unitarietà del sistema aeroportuale romano, stabilendo rapporti tra la società di gestione e gli enti locali e assicurando agilità di gestione ed economicità della stessa. Da quanto fin qui detto, devo però dedurre che la legge non è stata ancora attuata, non avendo prodotto alcuno o pochi di questi effetti positivi che ho sopra elencato; l'unitarietà del sistema aeroportuale non è stata realizzata, i rapporti con gli enti locali nemmeno e l'agilità di gestione è ancora da dimostrare; relativamente alla economicità, vorrei sapere se la società opera in questa direzione e se la convenzione ne condizioni l'autonomia e la capacità stessa di operare in termini di economicità, rappresentando quindi, anziché un aiuto, un ostacolo alla realizzazione dei suoi programmi: se così fosse, sarebbe utile rivedere la convenzione stessa.

Il secondo aspetto è quello dell'economicità e a me non convince la risposta che è stata data dal dottor Postiglione che la gestione del servizio *catering* è un problema prettamente sindacale e non della società, in quanto sappiamo che questo è uno dei pochi servizi attivi dal punto di vista finanziario nella gestione aeroportuale.

A questo punto gradirei sapere per quale motivo si vuole costituire una nuova società a partecipazione statale o a partecipazione **ALITALIA** e, quindi, incorporare dalla gestione della società aeroportuale della capitale un servizio attivo. Mi sembra che da parte dell'**ALITALIA** vi sia un tentativo di incorporare i servizi attivi e di affidare alla società di gestione del sistema aeroportuale della capitale solo quelli passivi. A questo proposito desidero conoscere, da chi amministra la società, in quale di-

reazione si muove quest'ultima dal punto di vista dell'economicità.

COVA, *Presidente della Società aeroporti di Roma*. Ci siamo trovati in presenza di un accordo tra l'ALITALIA, l'ITAVIA e il Ministero dei trasporti, in base al quale quelle società erano esentate dal pagare determinati diritti di atterraggio. Dal momento che è subentrata la nostra società nella gestione dell'aeroporto, abbiamo richiesto il pagamento di questi diritti; a questo punto le società citate hanno presentato ricorso in prima istanza al tribunale amministrativo del Lazio, il quale ha concesso all'ALITALIA una sospensione nel pagamento di questi diritti.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della Società aeroporti di Roma*. Per quanto riguarda questa questione, ho il dovere di affermare che, dal momento della costituzione della nostra società, abbiamo avuto come obiettivo primario il rispetto della legge n. 755 del 1973, e devo dire, a merito di tutti coloro che hanno lavorato nella società di gestione del sistema aeroportuale della capitale, che abbiamo lavorato con onestà di intenti, con tutte le nostre forze e contro tutte le opposizioni che sorgevano, in quanto dovevamo crearci uno spazio e un'area che erano occupati da altre strutture amministrative. Non sono pertanto d'accordo con chi afferma che la legge non è stata interamente applicata, in quanto non ritengo che oggi si possa esprimere un giudizio di questo genere.

Certamente il Ministero dei trasporti non ci vincola sotto il profilo della economicità, ma ci vincola sotto il profilo dell'autonomia gestionale; ma a questo punto si apre un discorso politico, cioè fino a che punto può avere autonomia nelle proprie decisioni una società che opera in funzione di una legge che ha un certo articolo 15 che tutti ben conosciamo.

La nostra è una società a partecipazione statale con la presenza di enti locali che rende caratteristico questo esperimento; purtroppo, ancora non si è realizzata questa condizione e sarà interessante vedere, allorché essa si realizzerà, come si concretizzerà sul piano operativo.

Per quanto riguarda i problemi sindacali, dobbiamo dire che è la nostra società a trattare con questi ultimi e ad operare sempre secondo criteri di economicità, anche quando afferma di voler affidare a terzi determinati servizi. Evidentemente, questo

significa far pagare alcune *royalties* che vengono commisurate al giro d'affari delle concessionarie. È anche chiaro che queste concessioni, per essere rese esecutive, devono ricevere l'approvazione del Ministero dei trasporti. Per ora non siamo in grado di dare una concessione alla SEARN, che dovrebbe gestire alcuni servizi, perché il Ministero dei trasporti non ci ha ancora dato il relativo permesso.

Naturalmente, ciò ci crea situazioni di particolare difficoltà, in quanto siamo una società con una propria autonoma responsabilità di fronte alla legge.

MASCIADRI. Mi auguro si faccia presto a costruire la nuova sede in luogo di quella provvisoria prefabbricata, in quanto attualmente si devono lamentare molteplici disfunzioni. Per esempio, per telefonare dalla sede di Fiumicino della società allo stesso aeroporto, che dista circa duecento metri, si deve usare un numero urbano, sopportando un costo piuttosto elevato.

POSTIGLIONE, *Amministratore delegato e direttore generale della società aeroporti di Roma*. Siamo perfettamente a conoscenza di questo problema, come del resto di altri problemi ancora da risolvere.

PRESIDENTE. Spero che gli intervenuti possano far pervenire in seguito qualche promemoria alla nostra Commissione sugli argomenti che abbiamo trattato. Desidero, infine, conoscere la situazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

RENNA, *Direttore dell'aeroporto Ronchi dei Legionari*. Bisogna innanzitutto precisare che l'aeroporto di Ronchi dei Legionari sorge in una zona molto ostile alla navigazione aerea, data la sua posizione geografica. A questo aeroporto è interessato sia il traffico aereo del nord Europa sia quello che passa attraverso la Jugoslavia. In verità sono sorti alcuni problemi con quest'ultimo Stato, in quanto esso non ritiene più sufficiente la sola compilazione del piano di volo per dare l'assenso a sorvolare il suo territorio nazionale, desiderando avere contatti a livello diplomatico per autorizzare il traffico aereo.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti alla seduta odierna per l'apporto notevole che essi hanno dato alla discussione.

La seduta termina alle 13,15.