

II.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDI' 10 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **FORTUNA**

PAGINA BIANCA

### La seduta comincia alle 16,10.

**PRESIDENTE.** Ascolteremo oggi pomeriggio il dottor Teti, presidente dell'Aeroclub d'Italia, l'ingegner Toniolo, direttore generale del provveditorato del porto di Venezia, il dottor Morazzoni, presidente dell'AI-GASA, l'avvocato Arcadu e il dottor Fassina, rispettivamente, vicepresidente e direttore generale della SEA, e il dottor Romano, amministratore delegato dell'ALISUD.

Ringrazio anzitutto gli intervenuti di aver accolto l'invito della Commissione. Ho fatto distribuire un breve questionario contenente alcune domande che intendiamo rivolgere. In sostanza si tratta di dare alla Commissione, impegnata in una indagine conoscitiva sulla aviazione civile, alcune indicazioni, eventualmente critiche, su quanto è avvenuto fino a questo momento nel settore. Occorre soprattutto che i nostri ospiti forniscano un giudizio puntuale sulla situazione: la Commissione necessita infatti dei vostri consigli, dei vostri contributi perché nell'indagine si acquisiscano le valutazioni su ciò che occorre fare. La Commissione ha in programma altre audizioni, ma certamente concluderà questa fase in termini brevi, cercando poi di prendere alcune decisioni.

Do ora la parola al dottor Teti, presidente dell'Aeroclub d'Italia.

**TETI, Presidente dell'Aeroclub d'Italia.** Onorevole presidente, onorevoli commissari, si ritiene innanzitutto doveroso chiarire il significato del termine « aviazione generale » nella recente accezione recepita in sede di convenzioni internazionali. Esclusa l'aviazione commerciale, tutte le altre attività aeronautiche rientrano nella categoria « aviazione generale ». Tale ultimo settore riguarda le scuole di pilotaggio di ogni grado, l'attività turistica, lo sport aereo, il lavoro aereo; per lavoro aereo si intendono le attività di aereo-taxi, il trasporto discontinuo di passeggeri e merci, l'attività agricola, quella di difesa del patrimonio boschivo e di antincendio, la sanitaria, l'aerofotogrammetria, il trasporto di poste e di valori, il controllo d'ogni condotto.

L'Aeroclub d'Italia, in forza della sua legge istitutiva, la n. 340 del 29 maggio 1954, e del suo statuto, controlla, pianifica e disciplina l'attività dell'aviazione generale in Italia, con particolare riguardo alla formazione dei quadri aeronautici nazionali. È un ente di diritto pubblico che svolge, attraverso i suoi 76 aeroclubs provinciali, in condizioni tra l'altro di quasi involontario monopolio, attività didattica, senza fini di lucro, per la formazione dei piloti civili della nazione fino ad ogni più elevato grado d'istruzione ed al conseguimento quindi di qualsiasi titolo aeronautico.

L'Aeroclub d'Italia è l'unico rappresentato dalla FAI - Federazione aeronautica internazionale - e detiene quindi il potere sportivo in Italia.

In questi ultimi anni è riuscito ad elevare talune di queste scuole, particolarmente quelle di Roma, Torino e Bologna al livello di formazione di piloti professionisti ad alta specializzazione. Con notevoli sacrifici si è giunti recentemente a creare, con macchine e mezzi tecnici di terra sufficientemente adeguati all'incalzante progresso tecnologico, che nel settore aeronautico risulta sempre più vivo e sensibile, piloti cui è stata trasfusa la sofisticata filosofia dei moderni sistemi di volo adottati a livello internazionale, talché si è conseguito il soddisfacente risultato di constatare che molti di questi piloti civili si sono degnamente inseriti nell'aviazione commerciale italiana ed alcuni di essi sono già comandanti di aeromobili.

Attualmente l'Aeroclub d'Italia, attraverso le anzidette scuole commerciali, brevetta circa 800 piloti all'anno nei vari gradi professionali. Con un accordo raggiunto anni or sono con il Ministero della pubblica istruzione, presso i suoi enti di Roma, Forlì e Catania, provvede ad allenare al volo gli allievi degli istituti tecnici aeronautici istituiti in quelle città: al termine del ciclo di studi il gruppo di allievi destinato al volo (gli altri sono avviati al controllo del traffico aereo) consegue il brevetto di pilota di secondo grado.

Nel 1972 l'Aeroclub d'Italia presentò al suo ministero vigilante, quello dei trasporti,

un piano triennale di sviluppo e potenziamento che prevedeva un esborso complessivo nel triennio, da parte dell'erario, di soli 6 miliardi di lire. Il Ministero dei trasporti lo approvò ma da allora, ogni anno, in sede di approvazione dei bilanci di previsione, il Ministero del tesoro - salvo qualche sparuta elargizione straordinaria - ha sempre rinviato tale spesa, consentendo la sola erogazione iniziale di 540 milioni di lire annue, che consentono all'ente di pagare personale e spese generali e d'intervenire - con l'esigua somma residua - con apposite contribuzioni in favore degli enti locali ad esso federati.

Giova a questo punto rilevare che, a parte il necessario ammodernamento della flotta, l'anzidetto piano di sviluppo avrebbe consentito d'intervenire, attraverso un'oculata serie di contribuzioni, a ridurre l'elevato costo delle ore di volo degli aeromobili. Non può essere infatti in questa sede sottaciuto il fine sociale che deve perseguire l'ente nazionale, che è appunto quello di consentire a chiunque ne abbia le caratteristiche attitudinali di accedere alle scuole di volo così come oggi si può accedere, con non rilevante spesa, a qualsiasi altra disciplina didattica. Ne consegue che, fino a quando non sarà possibile raggiungere - attraverso gli anzidetti contributi - un sensibile abbassamento del rilevante costo delle ore di volo degli aeromobili adibiti a scuola - che ha per altro, di recente, subito un'impennata a cagione degli aumenti del prezzo del carburante e del costo della manodopera - l'attività di volo sarà riservata solo a quei giovani di famiglie abbienti che che avranno la possibilità di pagare elevate tariffe, con esclusione quindi degli altri e con la conseguenza che la selezione avviene in tal caso in funzione di disponibilità economiche e non certo di potenziali capacità personali.

Fin quando, quindi, in sede parlamentare nonché governativa non verrà deliberata - almeno per i primi anni - l'elevazione del contributo statale in favore dell'Aeroclub di Italia ed il piano triennale continuerà a slittare di esercizio in esercizio, la situazione permarrà purtroppo immutata.

Col piano anzidetto l'Aeroclub d'Italia tende altresì a formare una scuola nazionale di volo per allievi piloti civili, in necessaria contrapposizione alle ottime scuole dell'aeronautica militare. Infatti le alte scuole di formazione dei piloti militari, dalla cui raffinata esperienza quelle professionali civili, di costituzione - tutto sommato - recente hanno attinto preziose esperienze, tendono a creare

piloti militari, cioè di guerra. L'addestramento è quindi diverso, le strumentazioni dissimili, i compiti separati. Si continua purtroppo oggi ad assistere al doloroso spettacolo di piloti militari, per il cui addestramento la nazione ha speso somme incredibilmente ingenti, che, subito dopo, abbandonano la vita militare per quella, più redditizia, del pilota civile.

Abbiamo, in questi ultimi anni, assistito ad un costante esodo dall'aeronautica militare di piloti che, una volta addestrati su macchine notevolmente più costose di quelle usate per gli allievi piloti civili e non sempre adatte allo stesso scopo, si sono lasciati attrarre dal facile miraggio dei lauti stipendi delle compagnie di navigazione aerea. D'altronde l'aeronautica militare italiana ha recentemente inoltrato una richiesta di 1.500 miliardi di lire, come suo corrispettivo per le scuole civili, mentre l'Aeroclub d'Italia ne ha chiesti solo sei.

Non va infine disatteso che l'anzidetto piano di ristrutturazione prevede, tra l'altro, la unificazione della flotta di ben seicento velivoli di cui attualmente dispone; all'atto sono di circa ottantasei tipi di velivoli diversi che debbono essere portati a non più di quattro o cinque tipi in tutto, al fine di tendere ad una ovviamente più economica standardizzazione di manutenzioni e di addestramento.

L'industria aeronautica italiana, che pure troverebbe ancora un adeguato spazio nella produzione di aeromobili leggeri, smantellata nel dopoguerra, priva di indirizzo politico, nonostante la nota tradizione, con il recente aggravio dell'IVA portato al 30 per cento, ha quasi abbandonato totalmente il mercato e quelle poche case costruttrici che ancora producono avviano i loro manufatti verso il mercato estero, attesa la ridottissima ricettività di quello interno.

Il rinnovamento della nostra flotta potrebbe ristimolare la nostra industria ed indurla a reinserirsi in un mercato ove - anche a livello internazionale - c'è, come s'è detto, ancora spazio.

A questo punto è opportuno introdurre nel discorso un necessario paragone. In Italia vi sono 1.200 aerei di aviazione generale di cui, come s'è detto, seicento sono dell'Aeroclub di Italia. Gli USA ne hanno centocinquantamila, la Francia seimila, la sola Germania federale oltre tremila, la piccola Svizzera millecinquecento. Si è voluto sempre attribuire alla formazione orografica del nostro paese il mancato sviluppo dell'aviazione generale in Italia. Non è così: l'aviazione generale italia-

na è scoraggiata, oltre che da quanto s'è detto, dalla lenta burocrazia, dalla farraginoso legislazione, dal controllo del traffico aereo che fino a poco tempo fa considerava questi aeromobili un disturbo per la circolazione.

Anche qui va fatto un paragone: l'aviazione generale italiana ha mille e duecento aerei, quella militare quattrocento e quella commerciale una novantina. Non v'è dubbio che le cifre in questo caso parlano da sole e che l'aviazione generale italiana, se è assistita e guidata, può e deve mantenere un dialogo a tutti i livelli, può e deve svilupparsi e progredire come quella delle altre nazioni.

S'è voluto finora dire qualcosa su quanto l'Aeroclub d'Italia ha compiuto in questi ultimi anni. Per dare un senso a questo discorso sia ora consentito dire quanto esso, con aiuti non sempre di carattere finanziario, potrebbe fare per assolvere alla sua missione di coordinamento dell'aviazione generale italiana e di progresso nella sua attività che è propeudeica di tutte le altre del settore.

In precedenza è stata di proposito limitata la richiesta di intervento dell'erario in favore dell'Aeroclub d'Italia solo ai prossimi esercizi, in quanto si ritiene che, già in virtù del proprio vigente statuto, l'Aeroclub d'Italia potrebbe curare, per delega del Ministero dei trasporti, l'esazione di diritti e tasse nel settore aeronautico; potrebbe fungere da conservatore del RAN - Registro aeronautico nazionale - curare le immatricolazioni d'ogni tipo di velivoli, i trasferimenti di proprietà, le iscrizioni di ipoteche, le cancellazioni, il rilascio di taluni tipi di brevetti. Si è sempre parlato, anche recentemente, della penuria del personale della direzione generale dell'aviazione civile: opportuna risulterebbe quindi una operazione del genere, che consentirebbe nel contempo all'ente di vivere con gli introiti anzidetti e di rendersi gradualmente indipendente dall'erogazione erariale.

Sempre in virtù della sua legge istitutiva, esso può attendere alla costruzione e gestione di aeroporti civili e privati; ciò nonostante, quando s'è trattato di affidare a livello governativo la gestione di aeroporti, s'è proceduto alla creazione di nuove società, naturalmente a partecipazione statale. Ciò non toglie che l'Aeroclub d'Italia in un prossimo futuro debba occuparsi di questo vasto programma.

Recentemente - infine - l'Aeroclub d'Italia s'è dato un nuovo statuto attraverso il quale può attendere alle esigenze della difesa civile: non a caso, per le sue peculiari caratteri-

stiche, l'ente potrebbe svolgere nel settore una opera di coordinamento in un momento in cui di difesa civile si parla da tempo, di essa si contendono la guida ministeri e regioni, ma nulla sinora di concreto s'è fatto in merito.

Per concludere, v'è una serie di provvedimenti che attendono da anni e che ad evaderli non costerebbe nulla; sono provvedimenti che non comportano alcuna spesa.

L'articolo 9 della legge istitutiva dell'ente, che risale al 1954, prevede un nuovo regolamento sullo stato giuridico ed economico del personale dell'ente che fu, dopo modifiche ed emendamenti, definitivamente inviato all'approvazione ministeriale nel 1972. Bisognerebbe approvarlo. Nel maggio 1974, inoltre, l'ente ha inviato, per l'approvazione ministeriale, il suo nuovo statuto. Se ne attende la promulgazione.

A somiglianza di quanto accade negli altri paesi (si veda, ad esempio, la Francia) l'Aeroclub d'Italia dovrebbe essere riconosciuto ente di pubblica utilità a seguito della recente legge promulgata il 3 aprile 1975 per il riassetto del parastato.

In materia di traffico aereo bisognerebbe ridurre gli spazi aerei vietati, riservati all'aeronautica militare, che sono i più ampi ed i più vincolanti per l'aviazione civile tra quanti ne esistono in Europa. Bisognerebbe liberalizzare l'atterraggio di aerei civili sui tanti aeroporti militari su cui non v'è quasi attività e non vi sono segreti militari da tutelare e sui quali oggi l'accesso è inutilmente vietato od enormemente limitato; ecco un altro modo di far progredire senza oneri il nostro settore di attività aerea.

Il progetto di legge n. 148 del 6 luglio 1972, nel prevedere la dismissione di una quantità enorme di beni demaniali, elencava anche ben diciannove aeroporti non più necessari ai militari ma utilissimi all'aviazione da turismo. Tra questi era addirittura compreso l'aeroporto dell'Urbe di Roma, unico aeroporto turistico internazionale della capitale (a Parigi, oltre ai noti tre aeroporti commerciali, ve ne sono sette a vocazione turistica). Bisogna depennare questi diciannove aeroporti per non rischiare poi di doverne ricostruire altrettanti, con una spesa certo più elevata dell'importo che si ricaverebbe dalla vendita oggi di quei terreni.

Molti piccoli aeroporti in Italia sono sprovvisti di torri di controllo. Dal 1974 l'Aeroclub d'Italia ha proposto d'installare su di essi, a sua cura, altrettanti AFIS (*Airdrome flight*

*information service*) e ad oggi non s'è deciso nulla.

La direzione generale dell'aviazione civile, che detiene il più alto potere nel settore, sorse sulle macerie di una mal strutturata aviazione civile in seno al Ministero della difesa. La delicatezza ed importanza dei suoi compiti ne impongono un definitivo riassetto e richiedono la formulazione di una migliore moderna funzionalità perché da essa deriva ogni attività nel campo aeronautico civile del paese.

Con un codice della navigazione del 1942 ed un invalido regolamento della navigazione aerea che fu emanato nel 1925 non si può disporre di una aviazione civile che possa seriamente inserirsi nell'altamente qualificato tessuto internazionale.

Sarebbe inoltre necessario approvare definitivamente il disegno di legge n. 1505 presentato il 20 gennaio 1973 dall'allora ministro dei trasporti, onorevole Bozzi, in una con l'emendamento suggerito dall'onorevole Catella relativo alla ristrutturazione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, istituito con legge n. 141 del 30 gennaio 1963.

Tornerebbe utile vedere poi approvata la proposta di legge presentata dagli onorevoli Catella e La Loggia il 30 maggio 1974, che prevede modifiche alla legge n. 850 del 12 ottobre 1966, che concedeva una gran quantità di cherosene agevolato in favore delle scuole di pilotaggio ed una piccola di benzina mentre gli aerei-scuola usano - di contro - quasi sempre benzina avio. Lo stesso provvedimento prevede inoltre l'eliminazione di un faticoso allestimento di documenti.

Si auspica inoltre una definitiva approvazione del disegno di legge n. 1851-B, già a suo tempo approvato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati e modificato dall'VIII Commissione del Senato, che prevede riduzioni dei canoni demaniali per i manufatti affidati alle scuole di pilotaggio.

Si spera inoltre che il Ministero delle finanze accolga sollecitamente l'istanza dell'Aeroclub d'Italia, tendente a confermare l'interpretazione da esso data all'ultima versione della legge sull'IVA, che esonera dal pagamento della stessa gli aerei acquistati dallo Stato o dagli enti pubblici. Gli aeromobili acquistati dall'Aeroclub d'Italia e da distribuire, quindi, agli aeroclubs locali non sono infatti beni di lusso bensì strumenti di lavoro. D'altronde, l'articolo 4 della legge istitutiva dell'ente, nonché l'articolo 5 del suo statuto, prevedono un registro di iscrizione de-

gli aeromobili a favore dei quali sono limitate le particolari agevolazioni concesse.

Inutile infine soffermarsi sul danno che provocherebbe all'aviazione generale italiana una letterale approvazione della proposta di legge n. 2112, presentata il 10 maggio 1973 dagli onorevoli Sangalli, Vaghi ed altri, contenente modifiche alla legge n. 24 del 9 febbraio 1956, che tratta di diritti aeroportuali, se non accogliendo un apposito emendamento in favore dell'aviazione generale italiana.

È grata l'occasione per rilevare che non solo la sciagura di Punta Raisi ha stimolato le autorità ad affrontare i problemi dell'aviazione civile italiana, per molti anni negletti, ma sarà anche l'indagine conoscitiva a livello parlamentare, recentemente disposta, a decidere delle sorti di questo vitale settore della nazione, le cui carenze di infrastrutture, tra cui non ultime quelle aeroportuali e di radioguida, saranno, ne siamo certi, sollecitamente risolte.

BAGHINO. Sarebbe necessario avere maggiori indicazioni sul disegno di legge citato dal dottor Teti e riguardante la dismissione di immobili militari. So che è tutt'ora giacente presso il Senato con il n. 148.

MASCIADRI. Il dottor Teti ha affermato, nella sua relazione abbastanza lunga e dettagliata, che i piloti oggi sono in gran parte formati dall'aviazione militare, mentre poi, soprattutto per ragioni economiche, passano a quella civile, con grave dispendio per la collettività. Ciò non è giusto e occorrerebbe avviare a tale inconveniente. A questo punto sarebbe interessante conoscere qual è il rapporto tra le due retribuzioni. Per l'aviazione civile si parla di stipendi superiori a quello del Presidente della Repubblica o del Presidente del Consiglio dei ministri. È una considerazione che faremo, comunque, al momento opportuno.

Vorrei sapere quanto tempo occorre per formare un pilota, visto che l'Aeroclub d'Italia vuole interessarsi di questo problema. Non capisco la ragione per la quale i piloti debbono provenire dall'aeronautica militare, dal momento che debbono guidare i DC 9, i DC 10, i Caravelle, cioè gli aerei civili di linea. Le guerre sono ormai lontane, anche nella nostra memoria, almeno per quanto ci riguarda. È necessario quindi sapere quanto tempo occorre per formare un pilota e come si regolano le altre nazioni, almeno in Europa.

**TETI, Presidente dell'Aeroclub d'Italia.** Confermo prima di tutto che per formare un pilota professionista occorrono, partendo da zero, un anno e mezzo o due anni. Confermo che l'addestramento svolto dai piloti militari, che senza dubbio è di altissimo livello, è diverso, da un punto di vista qualitativo, da quello di cui necessita un pilota commerciale.

**PRESIDENTE.** Prego il dottor Teti di fornirci, entro la prossima settimana, una memoria riepilogativa della sua esposizione, formulando proposte precise. Quanto al resto vi è il resoconto stenografico.

**TETI, Presidente dell'Aeroclub d'Italia.** Negli altri paesi, quasi tutte le compagnie aeree prendono i piloti dall'ambito civile. Prima della guerra i detentori del « verbo aeronautico » erano i militari: oggi negli altri paesi non è più così e le scuole civili rappresentano il serbatoio dove vengono attinti i piloti commerciali.

**POLI.** L'Aeroclub d'Italia ha ancora una sua pubblicazione? Perché non è più edita? È forse mancato il contributo del ministero?

**TETI, Presidente dell'Aeroclub d'Italia.** È cambiata la gestione. L'onorevole Catella ha ritenuto di sospendere le pubblicazioni, in attesa che la nuova gestione decidesse il da farsi.

Per quanto riguarda il costo delle ore di volo, mentre la scuola è gratuita per quasi tutti i gradi e livelli, nel settore aeronautico dobbiamo far pagare cifre enormi, per cui si verifica una selezione in base alle disponibilità finanziarie e non in base alle attitudini.

**TONIOLO, Direttore generale del provveditorato del porto di Venezia.** Inizierò facendo un paragone con i porti marittimi, visto che il mio ente gestisce sia i porti che gli aeroporti. Temo che la mancanza di una razionale programmazione in seno agli aeroporti possa portare in un futuro molto vicino alle stesse carenze che si sono riscontrate per i porti marittimi italiani, che son troppi, male organizzati e non hanno le infrastrutture adeguate ai compiti che devono svolgere. Ho timore - ripeto - che la stessa situazione si verifichi per gli aeroporti; sappiamo che vi

sono regioni dove sono sorti quattro, cinque aeroporti e altre dove non ve ne sono; occorre anche qui una razionale programmazione. Gli aeroporti, quando sorgono, rappresentano una soluzione che appare economicamente facile; la gestione è artigianale, i passeggeri si accontentano e accettano i disagi perché sanno che si tratta di piccoli aeroporti e il personale stesso accetta una certa elasticità del posto di lavoro; i costi sono modesti e le spese vengono coperte abbastanza facilmente. I guai iniziano quando comincia a sorgere l'esigenza di determinate attrezzature industriali, quando occorre assicurare un servizio continuativo e l'aeroporto diventa una vera e propria struttura industriale. A questo punto, come accade, ormai, in parecchi aeroporti, la situazione si fa deficitaria. Nell'aeroporto che gestisco ormai da sedici anni, la gestione è diventata negativa da due, tre anni ed ora constatiamo circa centomila lire di perdita per ogni aereo che atterra; una situazione impossibile. Bisogna, quindi, che il problema economico sia affrontato con molta serietà. Ho l'impressione che in questo settore, come in altri, molte volte il Parlamento si preoccupi di creare nuove infrastrutture senza sapere che una volta realizzate esse continueranno a costare come gestione, manutenzione e ammodernamento.

Il problema investe anche il modo di gestione; in quasi tutti i casi vi è una convenzione che, a mio giudizio, è una forma errata. C'è la legge che indica certi compiti che devono essere svolti da questi enti pubblici. Inoltre la gestione degli aeroporti, contrariamente a quanto generalmente si pensa, richiede una forte aliquota di manodopera. Nel nostro aeroporto la spesa per il personale rappresenta l'ottanta per cento della spesa complessiva, compresi gli ammortamenti. Infine, occorre ricordare che gli aeroporti hanno un solo compito: quello di prestare un servizio; non possono fare altro e anche in periodo di crisi devono continuare a funzionare. Il traffico è diminuito, mentre i costi sono aumentati e si sono ridotti gli introiti, perché non possiamo far pagare all'utente il costo reale del servizio. I diritti aeroportuali sono legati ancora ad una legge del 1956 e, quindi, assolutamente inadeguati; si tratta di un fatto anormale; oggi i diritti sono a un livello tra i più bassi d'Europa mentre gli aerei italiani all'estero pagano due, tre volte quello che si paga in Italia.

Questo problema è estremamente grave perché ci pone di fronte ad una forbice: da

una parte c'è il blocco delle entrate, che si accompagna alla diminuzione del traffico, dall'altra i costi crescono (ad esempio, quelli per il personale sono aumentati dell'80 per cento).

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Desidero esprimere un vivo ringraziamento per averci consentito questo incontro, da tempo auspicato. Fiducioso nel Parlamento italiano, come già ho sottolineato giorni fa nella assemblea annuale della nostra associazione, sono convinto che questa sia per noi aeroportuali una data importante, qualunque sia il risultato. È molto importante infatti che coloro i quali dovranno affrontare la problematica aeroportuale abbiano con noi dei colloqui, perché tale problema è stato per il passato fin troppo trascurato e ignorato nel nostro paese.

L'AIGASA è l'associazione che rappresenta la totalità degli enti di gestione aeroportuale in Italia, cioè a dire 20 dei 30 aeroporti commerciali italiani aperti al traffico, e copre il 98 per cento del traffico commerciale (basti pensare che Milano e Roma da soli ne assorbono il 70 per cento).

Vi sono fra noi gli enti che gestiscono gli scali principali di Milano, Torino, Venezia, Genova e, da un anno, Roma (due scali aeroportuali a Milano e due a Roma). Le nostre concessioni prevedono obblighi che vanno dallo studio alla progettazione, alla realizzazione ed alla gestione di tutti i servizi connessi con il traffico aereo. Vi è poi una serie di altri enti che gestiscono gli aeroporti minori di Rimini, Forlì, Trieste, Pisa e Bologna. Tali consorzi ed enti aeroportuali, oltre ad avere in concessione la gestione del servizio di *handling*, hanno anche in concessione l'obbligo della gestione delle aerostazioni, cioè di realizzarle, progettarle e mantenerle, anche a livello delle esigenze di rinnovamento che sono veramente eccezionali.

Sono, poi, rappresentati tra di noi altri enti aeroportuali che hanno la concessione dell'*handling*, cioè del servizio propriamente rivolto ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili per quanto riguarda le operazioni di imbarco e di sbarco sugli aeroporti di Palermo, Catania, Napoli, Verona, Brindisi, Albenga, S. Eufemia Lamezia.

C'è, infine, l'aeroporto di Bergamo con i suoi problemi, che sta attendendo dal Ministero dei trasporti la definizione della convenzione, perché è stata data la concessione all'ITAVIA di atterrare ma non mi risulta

che vi sia la concessione per l'aeroporto di essere agibile al traffico. Noi non rappresentiamo invece gli scali di Olbia, Taranto, Ancona ed altri gestiti direttamente dal Ministero dei trasporti.

Credo sia stato importante chiarire questa situazione alla Commissione trasporti della Camera, perché, in parecchi anni di presidenza di una delle società che vanno per la maggiore (oggi è la seconda dopo la costituzione di quella di Roma) ho potuto constatare che esiste una completa non conoscenza della situazione, e per noi quella aeroportuale è una componente essenziale del complesso della aviazione civile. È vero che altri elementi essenziali sono la direzione dell'aviazione civile - o almeno dovrebbe esserlo, perché purtroppo essa esiste solo sulla carta - e le compagnie di navigazione - e rendo omaggio alla compagnia di bandiera -, ma elemento altrettanto importante, distinto e autonomo rispetto agli altri due è la gestione degli enti aeroportuali. Tengo a precisare questo concetto perché troppe sono le confusioni che si fanno sull'argomento: un conto è il vettore e un conto è il gestore dei servizi aeroportuali.

Noi riteniamo che proprio per questa mancanza di chiarezza si siano commessi degli errori che hanno fatto sì che l'Italia si trovi, nel mondo, agli ultimi posti nella classifica per quanto riguarda l'aviazione civile. Al contrario riteniamo che il mezzo di trasporto aereo sia, soprattutto per il futuro, il vero mezzo di mobilità per le grandi masse, non più mezzo di *élite*, e che, pertanto, la questione debba essere attentamente valutata e tempestivamente risolta se non vogliamo retrocedere.

Come gestori di aeroporti abbiamo parecchi problemi: quello di essere considerati come qualche cosa di distinto dai vettori e quello dei mezzi di sostentamento per la sopravvivenza. Una volta riconosciutane la funzione è chiaro che devono essere dati i mezzi per la sopravvivenza di questa componente caratteristica e fondamentale dell'aviazione civile.

I mezzi che questi enti hanno a disposizione sono i cosiddetti diritti aeroportuali ed i compensi per l'*handling*. Per quanto riguarda i diritti aeroportuali siamo al 70° posto nel mondo e i dati che veniamo a portare sono controllabili in qualsiasi parte del mondo. Io faccio parte del consiglio d'amministrazione dell'Associazione internazionale degli aeroporti civili (ICAA), di cui non fa parte il direttore generale dell'aviazione civile italia-



na, mentre vi partecipano il direttore della aviazione civile belga e altri rappresentanti statali di altri paesi.

DAMICO. Perché ?

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Questo non deve chiederlo a me. Gli enti aeroportuali italiani, dal canto loro, non hanno mai tralasciato di portare avanti certi problemi. Noi possiamo solo portare dei dati inconfutabili.

DAMICO. Perché su tutti i documenti internazionali non risultano pubblicati, come per gli altri paesi, i bilanci della gestione aeroportuale italiana ?

PRESIDENTE. Quando il dottor Morazzone avrà terminato la sua esposizione, risponderà a tutte le domande che i commissari vorranno rivolgergli.

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Anche questo non deve essere chiesto a me. Noi sosteniamo che deve essere modificato il regime dei diritti aeroportuali esistenti, il che richiede una revisione non solo qualitativa, ma anche quantitativa ed organica, perché non possiamo pretendere che consorzi aeroportuali, come quelli di Pisa, Trieste, Forlì e Rimini, abbiano il dovere di tenere aggiornate le strutture aeroportuali, quali le aerostazioni, senza veder riconosciuto il diritto di acquisire i diritti aeroportuali che per legge devono servire all'aggiornamento delle strutture e infrastrutture aeroportuali.

Un'altra esigenza discende dal concetto, illustrato all'inizio, di distinzione di funzioni nell'ambito dell'aviazione civile, perché solo attraverso una concezione chiara di questo principio si può arrivare ad una soluzione: avere, cioè, i compensi relativi al bagaglio di servizi che gli enti aeroportuali svolgono in pro dei vettori e fare in modo che non sia un prezzo politico, perché non si tratta di un servizio sociale ed occorre coprirne i costi reali ed obiettivi. Da parecchi anni noi assistiamo ad una situazione incomprensibile che non può essere oltre tollerata, dal momento che si tratta di servizi importanti che devono essere pagati dagli utenti, cioè dalle compagnie aeree. Ciò risponde ad un principio di giustizia perché, non essendo servizio sociale, non vedo come debba e possa essere addossato ad una collettività di cittadini che questo servizio non usa. In secondo luogo,

mantenendo una situazione di questo tipo non facciamo l'interesse della compagnia di bandiera, ma di quelle straniere, perché i prezzi che queste pagano in Italia sono inferiori a quelli pagati dalle nostre compagnie all'estero.

Insisto sul concetto della necessità che lo Stato faccia pagare il costo del servizio dagli utenti e non dalla collettività anche perché il 95 per cento degli enti associati all'AIGASA ripetono le loro origini da comunità locali, comuni, province, camere di commercio mentre il 5 per cento trae origine da enti privati che credono nella legislazione italiana del 1975 e penso abbiano anche il diritto di sopravvivere. È quindi necessario provvedere.

Un altro aspetto che vorrei richiamare alla loro attenzione, anche se forse non è di diretta competenza di questa Commissione, che potrà però illustrarlo e trasmetterlo alla competente sede, è quello della materia urbanistica. Loro avranno, certamente, notizia delle polemiche sulla istituzione e sul completamento di aeroporti; tutto questo perché nella materia urbanistica italiana non è stato introdotto il concetto della esistenza, e delle conseguenze, degli aeroporti per i territori attigui, almeno entro un certo raggio. Non vi è regolamento edilizio che contempra queste esigenze, nonostante ci siamo sforzati di far pervenire circolari e richiami alla nostra innegabile realtà. Forse solo nella recentissima legge urbanistica della regione Lombardia si è acquisito il concetto che i piani di fabbricazione e i piani territoriali debbano tener conto della necessità di dare destinazione particolare ai territori circostanti l'aeroporto e che nei regolamenti edilizi siano previste norme per evitare inconvenienti derivanti dalla vicinanza di aeroporti, inconvenienti che scompaiono usando solo tecniche moderne. Quando vado a Parigi soggiorno all'Hilton di Orly, proprio nel centro del sistema aeroportuale, e non ho mai dovuto lamentare nulla per inquinamento o rumori, perché si tratta di sistemazioni edilizie che tengono conto della vicinanza dell'aeroporto.

ARCADU, *Vicepresidente della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Prima di tutto ringrazio la Commissione per averci invitato ad esporre la situazione attuale della Società esercizi aeroportuali di Milano. La nostra società è a quasi esclusivo capitale pubblico: l'84,5 per cento del capitale è del comune di Milano, il 14,5 per cento è dell'amministrazione provinciale di Milano e delle

amministrazioni pubbliche della provincia di Varese e lo 0,9 per cento di privati.

Io mi limiterò, nella mia esposizione, a far riferimento al bilancio del 1974. Il fatto più rilevante è l'esistenza di un forte scompenso tra costi di gestione e ricavi. I costi di gestione ammontano a 27 miliardi di lire, mentre i ricavi a 25 miliardi e 440 milioni e si suddividono in tre voci: ricavi riguardanti la parte aeronautica con il 24,77 per cento per 6 miliardi 302 milioni; la quota riguardante la parte immobiliare e i commerci con il 34,47 per cento per 8 miliardi 773 milioni e la parte industriale pari al 40,6 per cento con 3 miliardi 365 milioni. Ho già detto che nel bilancio della società ciò che colpisce maggiormente è la evidente mancanza di equilibrio tra i ricavi e i costi della gestione dei servizi di assistenza aeroportuale.

Nel 1974 nella nostra società si sono registrati per questo settore ricavi per 10 miliardi 870 milioni di lire con corrispondenti spese per 15 miliardi 596 milioni, di cui 11 miliardi 638 milioni rappresentano il costo del personale. La voce dei costi, che nel 1959 era di 831 milioni di lire, è salita a 27 miliardi nel 1974, con un aumento pari a 32 volte. Nell'ambito di tali costi la maggiore incidenza è da ascrivere ai costi per il personale. Il costo del lavoro è aumentato a 19 miliardi nel 1974, dal momento che in tale anno si è registrato uno scatto di 41 punti di contingenza e che ogni punto al 31 dicembre 1974 veniva a costare alla società, in ragione d'anno, 50 milioni. Questi dati sono destinati a peggiorare nel corso del 1975 per il rinnovo del contratto di lavoro che si sta discutendo in questi giorni. Noi abbiamo già cominciato a trattare con i sindacati e si è visto che tale contratto comporterebbe per la Società esercizi aeroportuali di Milano un incremento valutabile attorno ai 4 miliardi di lire. Se a ciò aggiungiamo gli scatti dei punti di contingenza previsti per il 1975 (alcuni ne sono già scattati in seguito dell'accordo Agnelli-Confindustria), si può prevedere un ulteriore incremento di 2 miliardi di contingenza. A fronte di questi maggiori costi non esiste, attualmente, la possibilità di preventivare ulteriori ricavi che sono legati, per la nostra società, prevalentemente ad entrate condizionate, come il corrispettivo dell'*handling*, all'approvazione del Ministero dei trasporti o addirittura all'approvazione del Parlamento, come i diritti di approdo e di partenza.

Quello che noi lamentiamo, come Società esercizi aeroportuali, è che difficilmente ab-

biamo trovato un colloquio sereno e leale con l'organizzazione dell'amministrazione preposta al settore dell'aviazione civile la quale ha costantemente trascurato le esigenze degli aeroporti e ha tenuto in scarsa considerazione le argomentazioni che trovavano il loro fondamento nei nostri bilanci riguardo alla richiesta di aumento delle tariffe di *handling* e delle tasse di approdo e partenza. È necessario ricordare che, secondo uno studio da noi predisposto per il Ministero dei trasporti, il livello delle tasse di approdo e partenza e delle tariffe di *handling* in Italia è molto inferiore rispetto a quello degli altri paesi di Europa, se si esclude l'aeroporto di Madrid.

Per concludere, vorrei fare un breve accenno al costo del servizio di *handling*. Si tratta di un costo industriale. Tenuto conto che vi è un movimento di 3 milioni e 142 mila 770 tonnellate l'anno negli aeroporti milanesi, i ricavi sono di 10 miliardi 870 milioni di lire; le spese 15 miliardi 596 milioni di lire. Noi verificiamo in questo esercizio una perdita di lire 1.503,70 per tonnellata. Si tratta di dati desunti dal bilancio e da uno studio analitico di esso. Noi non ci siamo sottratti mai, come società, al dovere di comunicare alla direzione dell'aviazione civile le risultanze dei nostri bilanci.

Noi riteniamo che la situazione debba essere rimossa per far sì che le gestioni aeroportuali possano essere gestite dalle stesse società con una maggiore economicità di bilancio. Il nostro scopo è quello di adeguare le tariffe di approdo e partenza e quelle di *handling* non alla media europea ma ad un livello superiore all'attuale, consentendo ricavi che possano far fronte ai costi crescenti. Crediamo che questo sia uno degli argomenti più importanti sul quale la Commissione debba porre la sua attenzione, tenendo conto del fatto che gli aeroporti hanno necessità di effettuare quotidianamente degli investimenti costanti, per adeguare le proprie strutture ricettive e per la sicurezza del traffico. Oggi noi riusciamo a mantenere la SEA di Milano ricorrendo a delle misure che, contenendo gli ammortamenti, ci pongono al limite dell'osservanza delle disposizioni di legge. Siamo costretti a comprimere una serie di spese e ad evitare di prendere in esame le richieste sindacali di adeguamento degli organici per la impossibilità di fare fronte a qualsiasi ulteriore spesa. Riteniamo che senza il potenziamento delle strutture aeroportuali sia difficile per l'aviazione civile del nostro paese decollare, proprio perché i vet-

tori aerei subiscono le conseguenze delle disfunzioni delle gestioni aeroportuali. Tali disfunzioni sono la risultante della scarsità di mezzi, della rigidità dei ricavi e della impossibilità di ottenere tempestivi adeguamenti tariffari.

Per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe, il problema sarà trattato con maggiore competenza dal direttore generale della SEA che ha effettuato uno studio in proposito e ha tutti gli elementi necessari.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Onorevole presidente, mi consenta di consegnarle la copia di questa relazione, con tutta la documentazione di dettaglio relativa al bilancio della SEA. Il primo opuscolo si riferisce al bilancio di questo esercizio, il secondo ai conti relativi al servizio di *handling*. In questo modo la Commissione potrà avere sui due argomenti tutti gli elementi necessari, di dettaglio e probanti. Abbiamo predisposto questa documentazione per tutti i membri della Commissione.

Nel contempo vorrei consegnarle, onorevole presidente, altre tre copie della parte introduttiva dello studio che abbiamo inviato in anteprima appunto a lei ed ai suoi più diretti collaboratori, relativamente ai diritti di approdo e di partenza. Lo studio è stato sviluppato soprattutto nella parte grafica, così da rendere più evidenti certi concetti mediante una appropriata rappresentazione di ciò che è a carico del vettore e di ciò che è carico, invece, del passeggero. Questi diritti, infatti, quali risultano dalla rappresentazione grafica, sono omnicomprensivi sia della parte relativa all'elemento fisso (peso), sia della parte variabile (passeggeri). Abbiamo dovuto, infatti, ragguagliare il diritto italiano a quello degli altri paesi, tenendo conto dell'elemento variabile (passeggeri) sulla base di un coefficiente medio di riempimento dell'aereo del 60 per cento.

Detto questo, debbo ai membri della Commissione una spiegazione e una scusa. Abbiamo voluto inviare tutta questa documentazione, non perché riteniamo i parlamentari, come qualcuno ha sussurrato, non sufficientemente informati della situazione.

Il fatto è che dal 1958, da quando, cioè, ho svolto prima le funzioni di segretario generale e poi di direttore generale della SEA, ci vediamo sempre opporre dalle compagnie aeree, sia nazionali sia straniere, il ritor-

nello che i diritti che vengono pagati sugli aeroporti italiani sono i più elevati, non tanto in riferimento all'Europa, quanto al mondo intero. Abbiamo, allora, voluto rendere probanti le nostre affermazioni contrarie con una serie di studi che non sono frutto della nostra fantasia, ma che poggiano sulla documentazione ufficiale dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile - OACI - e delle stesse compagnie aeree-IATA. Abbiamo anche trasmesso copia del documento 7100 dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, il quale riporta tutte le tasse, di qualsiasi tipo, che vengono pagate dai vettori nei 128 Stati aderenti all'OACI. D'altra parte, per poter completare lo studio che abbiamo effettuato in materia, abbiamo inviato nostri dirigenti su tutti gli aeroporti principali dell'Europa per procurarci anche la documentazione legislativa necessaria. Siamo, così, venuti a conoscenza di altra documentazione ufficiale, quella appunto formulata ad uso e consumo delle compagnie aeree e pubblicata dalla IATA. In questa documentazione ufficiale di parte si troverà la smentita clamorosa alle affermazioni dei vettori, siano essi italiani, siano stranieri.

Desideriamo anche richiamare la loro attenzione sul fatto che dal 1° gennaio 1975 sull'aeroporto di Parigi i diritti di approdo e partenza sono aumentati del 18 per cento, mentre dal 1° aprile 1975 sugli aeroporti inglesi sono aumentati del 35 per cento. Per rendere più evidente quanto affermiamo abbiamo inserito nella documentazione una serie di grafici che potranno essere da loro considerati con maggior attenzione in altro momento. Desidero soffermarmi soltanto sulla situazione italiana, riducendo il costo dei diritti di approdo e partenza che sono a carico del vettore in dollari. A pagina 19 della pubblicazione IATA potranno vedere che, sulla base di un cambio di 565,10 lire per ogni dollaro (quotazione del giorno in cui i dati sono stati stampati), un *DC 9* sugli aeroporti di Milano e di Roma paga 86,36 dollari di giorno, 172 dollari di notte. Per lo stesso tipo di aereo all'aeroporto di Parigi l'*ALITALIA* pagava 288,76 dollari di giorno e 314 dollari di notte, mentre ora, dal 1° gennaio, paga 403 dollari di giorno e 437 dollari di notte. Il *Boeing 707* a Milano e Roma paga 285 dollari di giorno, 571 dollari di notte; sugli aeroporti francesi e a Parigi pagava sino al 31 dicembre 1974, rispettivamente, 722 e 748 dollari e paga ora, rispettivamente, 1.000 e 1.034 dollari.

Sono smentite che poggiano su documentazione ufficiale della controparte, non delle società aeroportuali o dell'associazione degli aeroporti europei.

Veniamo adesso all'*handling*. È questo un argomento abbastanza delicato su cui abbiamo battagliato abbastanza in passato. È a tutti nota la controversia tra la SEA e ALITALIA. Milano è stata la prima ad affermare il principio della gestione centralizzata degli aeroporti; principio che il Parlamento ha poi mutuato per gli aeroporti romani. Si diceva a metà degli anni '60 che questo tentativo di centralizzare, di standardizzare, di uniformare i servizi avrebbe provocato una conseguenza negativa sul trasporto aereo per via del principio di monopolio che introduceva. Questa tesi anche allora era stata fatta propria dai vettori attraverso la loro associazione internazionale con gravi dichiarazioni rese nell'ambito dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Abbiamo dimostrato con i fatti - e il Parlamento ci ha dato ragione - che viceversa è concetto moderno l'affermarsi di una industria altamente specializzata (almeno in teoria, poi il deterioramento delle situazioni è un fatto contingente, estraneo alla volontà della dirigenza del settore aeroportuale) con una diversificazione dei ruoli che va a tutto vantaggio dell'utente. Oggi quello che il Parlamento italiano ha voluto per Roma è stato praticamente accettato anche all'estero. Infatti in questa pubblicazione ufficiale che riporta le dichiarazioni del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile rese nello scorso dicembre è detto chiaramente che la centralizzazione dei servizi sta prendendo piede un po' dovunque. In Francia ci sono, con forme giuridiche diverse, le camere di commercio e organismi di diritto pubblico; in Inghilterra c'è la BAA (*British airport authority*); in America c'è la *New York and New Jersey authority* e l'*authority* di Chicago, ecc. Con forme giuridicamente diverse perché non solo hanno autonomia di gestione, ma anche di decisione. A Parigi dal 1° gennaio 1975 è lo stesso ente aeroportuale che fissa i diritti di *handling*; li fissa, li notifica al Governo e, se questo non si oppone entro due mesi, divengono automaticamente vigenti.

Per quanto riguarda il corrispettivo dell'*handling* vi è una dichiarazione autorevole ed importante che giova conoscere, anche questa al di sopra delle parti. Non è Fassina che parla, non sono i vettori che parlano,

ma è il Ministero dei trasporti, segretariato generale dell'aviazione civile francese, che afferma inequivocabilmente che questo tipo di *redevance* non rientra tra quelle regolamentate dallo Stato. E perché mai? Il collega Arcadu ha detto che il costo del personale incide in un bilancio di società aeroportuale dal 70 all'80 per cento. Orbene, nel servizio di *handling* incide per il 90 per cento. Queste *redevances* sono incassate - dice la pubblicazione francese - sotto forma di remunerazioni per le operazioni di assistenza aeroportuale, di carico e scarico, di pulizia dell'apparecchio e per tutta una serie di servizi prestati ai passeggeri e alle merci. Quale organizzazione è incaricata della riscossione? Noi abbiamo dovuto fare una causa per sentirci dire che l'aeroporto l'abbiamo progettato e costruito noi e che abbiamo il diritto di sfruttarlo commercialmente; qui con tre parole si afferma lo stesso concetto, ma lo afferma un governo. È la stessa organizzazione di gestione dell'aeroporto, sia esso lo Stato, la camera di commercio, un ente pubblico o una società ad economia mista, che ha il diritto di fissare e di riscuotere il corrispettivo dell'*handling* che deve « remunerare » le operazioni rese. Tutto questo è sancito anche nella recentissima dichiarazione del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, già più sopra ricordata, resa il 13 dicembre 1973 dopo la riunione plenaria dell'assemblea degli Stati che si è tenuta nel marzo dello stesso anno ed alla quale ho partecipato in rappresentanza dell'Italia assieme ad alcuni funzionari governativi. Cosa dice, dunque, questa pubblicazione? Dice che gli aeroporti devono essere messi nelle condizioni di poter fare anche delle riserve finanziarie per assicurare i reinvestimenti necessari, per far fronte alle esigenze di ammodernamento, ampliamento ed adeguamento; che deve essere consentito all'ente aeroportuale di remunerare il capitale, (cosa che è stata sancita dal legislatore per gli aeroporti romani e che viceversa non è stata consentita per tutti gli altri, compreso quello di Milano che ho qui l'onore di rappresentare insieme al vicepresidente Arcadu); che per la formulazione delle tariffe bisogna tener conto sia dell'uso delle piste, sia dei costi dei servizi di *handling*; che sono consentite anche le valutazioni conseguenti agli ammortamenti delle infrastrutture realizzate e alla restituzione del capitale; che si deve, infine, tener conto di tutte le spese di gestione e di am-

ministrazione. Se andiamo avanti e analizziamo nel dettaglio questa pubblicazione, ci accorgiamo che gli altri Stati consentono di considerare alla base della formulazione delle tariffe anche il servizio di prevenzione antincendio.

E allora mi sovviene un altro grosso elemento perturbatore che rende ancora più precaria la vita dei nostri aeroporti e che conosce anche lei, onorevole presidente, perché ad un certo momento l'abbiamo disturbato per certe nostre preoccupazioni, in quanto sembrava che lo Stato pretendesse dall'oggi al domani il pagamento di un miliardo e mezzo di arretrati per rendere esecutiva una certa sentenza della corte di appello di Milano; ricordo un incontro con il Comitato ristretto della Commissione interni della Camera, e certe decisioni da esso adottate cui non si è dato sinora seguito.

Si dice che l'onere di tale servizio gravi su di noi perché non si sa come reperire nel bilancio statale i fondi per pagare gli stipendi ai vigili del fuoco degli aeroporti. Non ci sembra giusto che il rapporto di concessione che esiste tra enti aeroportuali e lo Stato sia sempre e solo indirizzato in un certo senso, cioè concreti uno sfruttamento continuo degli enti. Oltre a pagare il servizio dei vigili noi dobbiamo realizzare le infrastrutture, adeguarle e renderle efficienti; dobbiamo sostenere le spese di alloggio, di riscaldamento e telefoniche della dogana, e ciò per consentirle di versare all'erario di Stato una cifra che annualmente si aggira sui 25 miliardi; dobbiamo provvedere a tutte le spese di esercizio, per mobili, alloggio, riscaldamento, carta, ambulatorio della sanità, anche se poi vi sono casi in cui, come nell'ultima epidemia di colera, siamo stati noi a fornire allo Stato i medicinali occorrenti, perché il vaccino altrimenti non sarebbe arrivato.

Di fronte a questo rapporto di concessione che concreta un patto leonino noi non abbiamo neppure la possibilità di ripianare i bilanci, non dico con delle tariffe che siano remunerative, ma che almeno coprano i costi. Nei dati da me forniti loro troveranno, voce per voce, i dettagli dei 1.900 dipendenti che costituiscono, *strictu sensu*, la struttura portante dell'*handling*. Abbiamo volutamente eliminato 260 dipendenti del servizio merci, che pure possono essere computati tra gli addetti all'*handling*, in quanto non vogliamo ci si opponga, in particolare, che a fronte dei loro costi stanno proventi di natura speciale ritraibili dal magazzino o dalla ca-

rovana doganale. Nessuno, dunque, avrà motivo di mettere in dubbio l'esattezza dei nostri conti.

Ebbene, malgrado tali accorgimenti, perdiamo 1.500 lire la tonnellata e 100 mila lire per aereo servito. Siamo dovuti ricorrere ad un tribunale civile per farci riconoscere il diritto di sfruttare quello che avevamo costruito. Ora siamo di fronte al tribunale amministrativo della Lombardia perché stabilisca che lo Stato non può decurtare a suo piacimento le tariffe, ma deve essere l'imprenditore a stabilirle sulla base dei suoi costi. La situazione è ancora più tragica perché l'ALITALIA sostiene nella sua memoria che non è lo Stato che deve adeguare le tariffe ai costi dell'imprenditore, ma è il concessionario imprenditore che deve ridurre i suoi costi adeguandoli alle misure delle tariffe approvate; in tal caso è, però, ovvia conseguenza il licenziamento o il contenimento del personale ed un servizio meno efficiente che creerebbe lunghe attese per ogni aereo. Questa affermazione è ancora più strabiliante quando i signori che la fanno aggiungono che la SEA se ha *deficit* di bilancio *imputet sibi* e si dilungano in paragoni sulle loro gestioni. Essi dicono: guardate i nostri bilanci; noi investiamo da un minimo di 1 miliardo ad un massimo di 10 miliardi quando si tratta dell'assistenza ai passeggeri. Sono cose che fanno male a sentire, specie poi se sono gli enti di gestione aeroportuale i maggiori accusati quando le cose vanno male.

Si è sentito dire che la SEA guadagna. La SEA ha perso un miliardo e duecento milioni di lire e non ne ha persi due e più soltanto perché ha considerato già scattata la legge n. 420 del 1971 che regola la concessione sulla durata di 60 anni e non su 30 come avrebbe dovuto. La legge, infatti, dice che entro 5 anni dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* devono essere realizzate le opere di adeguamento dell'aeroporto della Malpensa pena il decadere della concessione, per cui è chiaro che l'anno prossimo dovremo ricalcolare gli ammortamenti.

L'avvocato Arcadu ha detto che nel 1975 avremo oltre 7 miliardi in più di costi del personale; oltre 4 miliardi rappresentano gli oneri già maturati per gli impegni scattati nel 1974, poi ci sono più di 3 miliardi di oneri prevedibili per il rinnovo del contratto per ottenere i quali i sindacati hanno detto che si batteranno strenuamente: non intendono rinunciare, comunque vada la trattativa, ad una maggiorazione del 20 per cento del la-

voro notturno, ad un aumento del 4,50 per cento della cassa di previdenza e ad una maggiorazione di 20.000 mensili eguale per tutti del minimo tabellare.

ARCADU, *Vicepresidente della Società esercizi aeroportuali di Milano*. E tutto questo senza parlare dei livelli, il cui costo non è ipotizzabile.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Questo solo per far loro comprendere quanto sia erronea l'opinione che la SEA guadagni. Abbiamo, dunque, ed in considerazione di queste gravi e dolorose situazioni, pregato alcuni parlamentari di presentare al Senato una proposta di legge sull'adeguamento delle tariffe aeroportuali ferme al 1956, e visto che non è accaduto niente, perché la direzione generale dell'aviazione civile deve loro ancor oggi una risposta circa un suo presunto approfondimento della materia, abbiamo pregato altri parlamentari di riproporla alla Camera.

Qualcuno di loro voleva sapere dal dottor Morazzoni il motivo per cui il direttore generale dell'aviazione civile non siede nell'ambito del consiglio direttivo dell'ICAA. Questo è il motivo, è lo stesso per cui noi ci siamo sostituiti nel prendere l'iniziativa per la revisione dei diritti di approdo e partenza: per meglio evidenziarlo userò la frase dell'onorevole Crocco: « Il nostro ordinamento amministrativo è presidiato da una burocrazia sonnolenta ed improduttiva che tuttavia trae la fonte del suo occulto potere nella struttura arcaica ed immutabile della quale si è impadronita », riportata in *Aviazione di linea* del marzo scorso.

PRESIDENTE. Sentiremo anche l'onorevole Crocco.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Purtroppo, l'onorevole Crocco è ammalato in ospedale. Abbiamo però ottenuto che la proposta di legge venisse presentata alla Camera.

Il ministro, parlando all'assemblea dell'AIGASA a Milano, ha affermato che si sarebbe ricordato anche di questa nostra città, perché non è giusto, anche se a Milano vi è il credito, che si dica a Milano e a Torino: « Sbrigatevela da soli ». Orbene, stando alle gazzette, il ministro ha, invece, recentemente affermato che i 1.000 miliardi del

piano di interventi sugli aeroporti all'esame del CIPE non sono tali, ma solo 455, perché 545 sono e restano a carico dei gestori degli aeroporti, che — diciamo noi — sono mucche munte a sufficienza, destinate, se non si dà loro fieno, a morire già oggi e che non producono più latte, né grasso né magro.

ROMANO, *Amministratore delegato dell'ALISUD*. Dopo l'accorata esposizione del dottor Fassina, come uomo del sud ed espressione dell'iniziativa privata nello schieramento degli aeroporti, vorrei iniziare la mia esposizione con una nota di ottimismo, augurare, cioè, che lo Stato italiano, attraverso il Governo, voglia definire una politica per l'aviazione civile.

Un'invocazione in questo senso è stata rivolta agli organi di Governo in un seminario tenutosi a Napoli lo scorso anno che, dopo aver esaminato tutti gli aspetti del settore e gli effetti positivi che l'aviazione civile determina per l'economia generale del paese, si è concluso con una risoluzione finale che giustifica la richiesta della creazione in Italia di un Ministero dell'aviazione civile proprio nel momento in cui il Ministero della marina mercantile è costretto a decretare la soppressione della flotta. Se consideriamo quale sia la consistenza degli investimenti nel giro di affari dell'aviazione civile, noi, interessati ad una politica dell'aviazione civile come operatori aeroportuali, consideriamo giustificata questa richiesta. A questo riguardo lascio alla Commissione la documentazione proveniente da Napoli.

Il dottor Morazzoni ha parlato delle caratterizzazioni delle attività aeroportuali, io tratterò delle società che assicurano il servizio di *handling*, riferendomi, quindi, agli aeroporti statali gestiti direttamente dallo Stato e a quelli gestiti attraverso concessioni, per i quali il Ministero dei trasporti è obbligato ad assicurare eguali servizi. Io mi riferisco in particolare agli aeroporti di Napoli, Palermo, Catania e Trapani, alcuni dei quali lo Stato ha provveduto a dare in concessione. Mi spiace essere in disaccordo con i giuristi che vogliono sottilizzare fra delega e concessione, ma a me piace considerarmi delegato statale, perché, dal momento che lo Stato non ha provveduto ad organizzare i servizi per il trasporto aereo quando vi sono norme che obbligano a determinati servizi per la sicurezza del volo ed ha delegato o concesso questi servizi ad un terzo (la mia società opera a Catania

e Palermo), questo terzo ha dovuto provvedere, in regime di stretta prescrizione, ai controlli degli impianti, alle infrastrutture per i servizi presenti, adeguandoli alla evoluzione della flotta e del traffico, all'assunzione e specializzazione di maestranze, al mantenimento dell'H/24 su ciascun aeroporto, siano i voli programmati o no, con obblighi unilaterali da parte del concessionario e molto vaghi da parte dello Stato. E dal momento che lo Stato ci ha dato la concessione attraverso una gara e per requisiti professionali, patrimoniali e finanziari, non serve parlare di concessione limitata alla concessione stessa, creando confusione fra trasporto aereo e funzionalità del servizio.

L'aviazione civile in Italia ha proceduto con il progresso delle infrastrutture aeroportuali, perché non vi è giustificazione alle infrastrutture senza l'utenza aeroportuale che se ne avvalga. Sono complementari fra loro, ma non identificabili in un unico soggetto, e l'AIGASA è andata proponendo in sede ministeriale la qualificazione delle funzioni, perché ogni impresa è elevabile a dignità di capitale pubblico e il capitale pubblico può avere la responsabilità dell'iniziativa privata. La responsabilità in tribunale è uguale per il pubblico e privato amministratore quando vi sia un'amministrazione dissennata che non tenga conto delle forniture, dei ricavi e dei costi.

Abbiamo parlato di interazione delle concessioni di servizi di *handling*, ma quando in linea generale si parla accennando alla costituzione di un ministero, siamo sollecitati allo sfogo e cerchiamo di reprimere i motivi recenti di risentimento come fornitori di pubblico servizio che provvedono al benessere sociale, dando occupazione e promuovendo attività di traffico aeroportuale in determinate zone. Siamo operatori al pari degli altri, ma senza una amministrazione che ci tuteli, perché purtroppo noi dobbiamo lamentare la carenza di un'amministrazione generale della aviazione civile. E non credo, dicendolo, di offendere una branca dell'amministrazione statale, perché riferisco parole del ministro dei trasporti pronunciate a Milano e in un intervento nel quale ha parlato di deficienze dell'aviazione civile. Dobbiamo, purtroppo, lamentare carenza di controlli e di funzionalità e una conflittualità permanente fra i servizi dell'aviazione civile.

Siamo arrivati a questo punto, che abbiamo visto i problemi di un servizio dell'aviazione civile affidati alla trattazione e al giu-

dizio di un servizio contrastante. È il caso delle tariffe di cui si è parlato, che sono giudicate non dalla direzione generale dell'aviazione civile, non dal servizio concessioni amministrative, non dal servizio aeroportuale, ma dal servizio trasporti aerei che deve tutelare gli interessi delle compagnie aeree.

Stante questo disordine all'interno della aviazione civile non vi è da sperare né in un mutamento dell'inquadramento, né in quello del controllo per la funzionalità dell'aviazione civile. Noi rispettiamo le compagnie aeree, se non altro perché sono la nostra ragion d'essere, ma siamo gelosi della nostra funzione indirizzata non a questo o quell'altro vettore, ma alla generalità dei vettori, perché la nostra funzione è quella di assicurare servizi uguali per tutti.

Non mi dilungherò sul fatto particolare oggetto di un ricorso gerarchico all'onorevole ministro (il quale, forse, sta per decidere) per evitare altre conseguenze, ma è bene che si sappia che ogni concessione presuppone una potestà pubblica e ogni potestà pubblica presuppone, a sua volta, un procedimento autonomo. Il problema consiste nello stabilire se i servizi di assistenza a terra e per l'esercizio al volo presentino una autonomia funzionale l'uno dall'altro, ovvero siano riconducibili ad una potestà e ad un unico procedimento.

La seconda prospettiva sembra da escludersi, ammesso che sotto il profilo della sicurezza e, soprattutto, della funzionalità il servizio di assistenza a terra funzioni in modo tale da presupporre contemporaneamente direttive e controlli del trasporto aereo propriamente detto. Pertanto, la concentrazione in un unico soggetto di entrambi i progetti vanificherebbe l'elemento direttivo e di controllo. A ciò si aggiunga l'autonomia delle funzioni nel momento in cui si tutela l'interesse del destinatario finale del servizio (il viaggiatore) che è la causa e il fine dell'aviazione civile, evitando discriminazioni nell'applicazione dei servizi *handling*. Tutto questo va elogiato partendo anche dall'esempio degli aeroporti siciliani dove è stato deciso di assicurare servizi uguali per tutti, mentre prima ogni singola compagnia nazionale o straniera aveva la sua organizzazione limitatamente alle sue possibilità, disponibilità ed esigenze e non in contrasto con i suoi specifici interessi di vettore sulla base di una economia aziendale.

Tutto ciò ha dimostrato che, nonostante gli eventi luttuosi di Montagna Longa, che avrebbero dovuto portare alla mortificazione to-

tale dell'aeroporto di Palermo, si è potuta realizzare una organizzazione concessionaria in grado di svolgere una funzione promozionale che ha determinato, in coincidenza con l'evento luttuoso, una reazione positiva con un incremento dei traffici quasi a dimostrazione che il fatto accidentale, anche se giustificato da taluni elementi, non poteva essere ostacolo determinante ed esclusivo allo sviluppo del traffico aeroportuale. Tutto questo è avvenuto perché vi era una società concessionaria obbligata a svolgere queste funzioni. Vi è di più. Laddove lo Stato non ha dato la delega (ciò si è verificato a Palermo e negli aeroporti meridionali in generale) il servizio a terra è affidato ad un vettore aereo (tranne il caso di Bergamo).

In parole povere noi ci chiediamo se il diritto di impresa possa e debba essere tutelato e se lo Stato ritenga che una impresa debba sorgere (sia essa privata, pubblica o a capitale misto) per svolgere una certa funzione. A tal fine lo Stato deve concedere alcune garanzie: esso non può e non deve nello stesso tempo concedere una funzione particolare e poi fare concorrenza al suo concessionario.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Vorrei avere soltanto alcune precisazioni. Il problema delle tariffe è, certamente, importante e sono convinto che debba essere rivisto e in proposito ho anche firmato una proposta di legge. È stato accennato che le tariffe estere, che sono superiori a quelle italiane, comprendono anche le spese per il controllo del traffico aereo e per il servizio antincendio. Se non sbaglio in Italia tali servizi sono svolti dallo Stato, in particolare il controllo del traffico è svolto dall'aviazione militare e il servizio antincendio dal Ministero dell'interno attraverso il corpo dei vigili del fuoco. Qualora le tariffe italiane venissero adeguate ai livelli esteri, questa maggiore quota dovrebbe coprire anche queste spese relative al servizio antincendio e al controllo del traffico aereo, oppure andrebbe a beneficio dell'ente gestore dell'aeroporto?

L'altro quesito riguarda il discorso delle spese per il personale. Stamane abbiamo sentito alcune cifre: per esempio il rapporto personale-traffico aereo è per l'aeroporto De Gaulle di Parigi di 4 mila, per l'aeroporto romano di Fiumicino 5-6. Il rapporto, dunque, va da 4 a 10. Vorrei sapere se è stato fatto un raffronto e qual è il rapporto fra personale e servizio fornito, quali sono le sta-

tistiche (se ci sono), quale la situazione degli aeroporti italiani in confronto a quelli stranieri e in subordine...

**KORACH.** E in subordine — l'onorevole Marzotto Caotorta mi perdonerà l'interruzione — se e fin dove è stata studiata la possibilità di meccanizzare alcuni servizi al fine di risparmiare personale e manodopera. Il rifornimento di carburante, di elettricità e di acqua agli aerei può essere effettuato attraverso tubi che portino i materiali direttamente sul posto, con delle manichette poste sotto la zona di parcheggio degli aerei.

Alcuni aeroporti hanno istituzionalizzato questo servizio. Perché non si può realizzare anche in Italia? C'è anche il problema del trasporto delle persone attraverso gli autobus, estremamente faticoso e scomodo. In molti aeroporti moderni si adotta un sistema diverso, che sarebbe remunerativo nel senso che si risparmierebbe del personale.

**FASSINA, Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano.** Comincio a rispondere dall'ultima domanda. Indubbiamente alcune meccanizzazioni e automazioni di servizi sono state realizzate, non soltanto negli aeroporti di Milano, ma anche in altri aeroporti. Mi riferisco a servizi tipo quello di registrazione dei passeggeri, di elaborazione dei piani di carico e della formulazione dei manifesti di carico per le merci. Abbiamo ammodernato tutto quello che è stato possibile. È proprio della settimana scorsa la entrata in funzione all'aeroporto di Milano-Linate, nel magazzino merci, in via ancora sperimentale, dell'automatizzazione del manifesto di carico. Tutti i dati relativi ad una determinata partita di merci vengono immessi nel *computer* e viene automaticamente elaborato il piano di carico. Vi sono però dei servizi, come quello di manipolazione dei bagagli e quello di scaletta, di pulizia, di rifornimento dell'acqua e del petrolio (quest'ultimo non fa carico agli enti aeroportuali, in quanto vi sono le società petrolifere e quindi il problema non incide sulle tariffe) che non possono essere meccanizzati.

Le canalizzazioni di cui ha parlato l'onorevole Korach sono coeve alla progettazione dell'aeroporto; se dovessimo attuarle all'aeroporto di Linate o a quello della Malpensa, per fornire non solo il petrolio e l'acqua, ma anche l'energia elettrica e l'aria compressa, dovremmo rifare completamente il piazzale. Nel progetto dell'aeroporto della Malpensa sud-ovest (non si sa, però, quando que-



sto progetto potrà realizzarsi) abbiamo previsto sia il *pipe-line*, sia l'adduzione e lo scarico nella rete fognante delle acque bianche, sia lo scarico delle acque nere, sia anche l'aria compressa e la fornitura dell'energia elettrica.

Parimenti, non è possibile oggi la realizzazione dei *bridges* sugli aeroporti di Linate e di Malpensa, per la configurazione dei piazzali e per l'ubicazione delle aerostazioni. Per poter avere dei *bridges*, abbiamo bisogno di aerostazioni con sviluppo orizzontale notevole e con una profondità di piazzale altrettanto notevole. L'aerostazione di Linate è una delle cosiddette aerostazioni di testa in fondo alla pista e quindi non possiamo realizzare dei *bridges*.

Per quanto riguarda le spese e i parametri del personale, abbiamo tremila persone su tutto il sistema aeroportuale, delle quali 1.092 addette all'*handling*. Non ho qui i parametri della produttività, che loro troveranno allegati alla relazione tecnica del nostro bilancio a stampa. Posso, però, dire che la produttività, malgrado il clima che esiste nelle aziende, malgrado l'assenteismo, è leggermente migliorata rispetto agli esercizi passati. È inutile dare delle cifre. Del resto, preferisco non dare cifre, ma documentarle. Posso dire per certo che ho mandato a Parigi dei miei collaboratori che si occupano di *handling* per vedere quante persone stanno sotto bordo ad un aereo. C'è qui il vicedirettore della SEA che è stato direttore dell'aeroporto di Linate per molti anni e quindi può confermare quanto dico. Abbiamo inviato esperti a Parigi per esaminare la composizione delle squadre ed è risultato che non eccediamo rispetto agli altri aeroporti.

Per quanto riguarda i vigili del fuoco, non ho detto che altrove le tariffe di approdo e partenza siano comprensive del corrispettivo per tale servizio. Loro potranno vedere dai grafici dello studio consegnato che le tariffe sono comprensive di una parte relativa all'elemento fisso (gli inglesi chiamano questa parte *weight element*) e di una parte relativa all'elemento variabile (numero dei passeggeri). Nella pubblicazione emessa dall'aeroporto di Londra, che ho mandato loro, potranno trovare indicate a parte anche le tasse di rotta che gli inglesi pagano per l'assistenza al volo. Sono tasse separate e aggiuntive. Anche la remunerazione del servizio antincendi non è compresa. A Londra c'è poi una tassa particolare per chi desidera atterrare nelle ore di punta.

Quindi, altrove si dà agli enti aeroportuali la possibilità di recuperare queste somme. Ora, dovendo discutere *ex novo* tutta la materia e avendo cause in corso davanti alla Cassazione (la corte di appello di Venezia ha dato ragione all'ente aeroportuale veneziano e, sostenendo che si tratta di un servizio di prevenzione e come tale da assicurarsi dallo Stato, ha, quindi, dato torto allo Stato), se si vuole risolvere questo problema, il mezzo c'è; naturalmente senza sacrificare gli enti aeroportuali né tutti gli investimenti che devono essere assicurati e salvaguardati. Dirò loro anche, se la Commissione consente, che la proposta di legge Zamberletti-Arnaud, di interpretazione autentica dell'articolo 10 della legge sulla protezione civile del 1970, afferma che l'articolo 10 era stato aggiunto all'ultimo momento proprio perché il Ministero degli interni desiderava poter completare gli organici dei suoi vigili senza che il tesoro gli opponesse la mancata copertura nel bilancio statale.

**PRESIDENTE.** Mi comunicano in questo momento che la presenza dei membri della Commissione è richiesta in Assemblea dove stanno per svolgersi votazioni a scrutinio segreto. La seduta è sospesa per venti minuti.

**La seduta, sospesa alle 18,25 è ripresa alle 18,45.**

**PRESIDENTE.** Riprendiamo la seduta interrotta.

**BAGHINO.** Volevo porre alcune domande al dottor Romano. Se, cioè, la risposta a questa iniziativa privata fosse più svelta, consentirebbe di arrivare ad una posizione di tranquillità, salve le scelte del ministero e le interferenze che ne nascono; ma ho già avuto sufficienti chiarimenti nella risposta da lui data durante la sospensione della seduta all'onorevole Guerrini.

Ho sentito anche che la sua opinione coincide con quella dell'ingegner Toniolo sull'esigenza di una politica dell'aviazione civile. Lei ha chiesto un piano, ed io penso che questa indagine servirà appunto a dare una indicazione in merito. E ha detto che non occorre la concessione, ma solo una gestione diretta perché lo Stato è in grado di farlo. Per il resto sono le stesse argomentazioni poste dagli altri circa la gestione, eccetera! Il dottor Morazzoni ha affermato che l'ente di gestione portuale rappresenta 20 sui 30 aeroporti commerciali.

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. L'associazione rappresenta 20 dei 30 aeroporti.

BAGHINO. Abbiamo sentito che uno di questi, salvo una quota irrilevante dello 0,01 per cento, è a capitale pubblico. E gli altri 19?

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Il 95 per cento sono enti pubblici, il 5 per cento dell'associazione AIGASA, a capitale privato.

BAGHINO. È ben strano che, da una parte, vi sia il ministero, la direzione generale dell'aviazione civile e, dall'altra, vi siano gli enti pubblici che non dovrebbero avere tra di loro incomprensioni o dare luogo a equivoci, ma dovrebbero tendere all'utilizzazione, nel miglior modo possibile, del denaro pubblico al servizio del cittadino. Questi contrasti sono dovuti alla natura dell'ente? Alle persone? A norme preesistenti che vanno corrette?

L'avvocato Arcadu ha citato alcune cifre riguardanti il bilancio della SEA che dimostrano che c'è un *deficit*. Poi ha puntato molto sul diritto di approdo e di partenza, dicendo che non pretende che le tasse siano portate ai livelli degli altri paesi europei, ma che almeno raggiungano una quota equa. Ove si riuscisse a fissare questa tariffa equa, si sarebbe coperto il *deficit* accusato o occorrerebbe qualche altra iniziativa e in che termini?

Anche il dottor Fassina ci ha portato delle cifre, cioè le tariffe della Francia, diurne e notturne. In Italia la differenza è notevole; a che cosa è dovuto questo? Se la Francia realizza una differenza minore perché non può farlo l'Italia? Forse questo dipende dal fatto che, essendo stabilita la tariffa minima, si tenta di avere tutti i vantaggi possibili su quella notturna. Il motivo può essere questo, come può anche essere il battersi per avere una tariffa intermedia.

TONIOLO, *Direttore generale del provveditorato del porto di Venezia*. Vorrei dire qualcosa sulla redditività. Come si può ottenere una redditività aeroportuale? Con una occupazione continua: e, se questa è possibile ove vi sono aeroporti con alto traffico, in quelli minori è difficile da realizzare. Noi abbiamo l'impegno di tenere aperto l'aeroporto 24 ore su 24, perché si tratta di un servizio di sicurezza di cui qualsiasi aereo

può avere bisogno in qualsiasi momento per atterrare, ma per 14 o 15 ore al giorno non vi è attività e si deve egualmente pagare il personale.

Vi è un altro grave aspetto da registrare nell'ambito della recente crisi del trasporto aereo, perché i vettori hanno ridotto i voli soprattutto sugli aeroporti minori, per cui l'aeroporto di Venezia che, ad esempio, ha avuto nel 1972 un movimento di 17.075 aerei, nel 1975 ne prevede 10.500, ma intanto i costi si sono elevati da un miliardo settecento milioni a due miliardi seicento milioni mentre la redditività cala spaventosamente. Né siamo in grado di trovare clienti perché siamo un servizio pubblico a disposizione di chi voglia atterrare e siamo, dunque, in una situazione molto grave. Per questo richiamavo l'attenzione a livello di programmazione sul pericolo di certe politiche che sembrano facili all'inizio, quando gli aeroporti sono gestiti artigianalmente. Quando però si arriva alla nostra situazione, con un certo livello di traffico turistico, e quindi con punte stagionali, non possiamo, per ragioni sindacali, tenere un personale stagionale e si deve equiparare il numero del personale alle giornate di punta con il rischio di averlo inoperoso per molte ore. Questa è una situazione assurda, com'è assurdo che i diritti aeroportuali debbano essere di livello più basso negli aeroporti minori, mentre dovrebbe essere l'opposto, e noi ci battiamo perché si faccia una unica tariffa uguale per tutti gli aeroporti italiani. Questo mi pare un obiettivo importante da raggiungere.

Ancora, io ritengo che la convenzione sia uno strumento valido quando lo Stato si mette in rapporto con un privato, obbligandolo a certi servizi, dandogli diritti e doveri, ma, quando si stabilisce che un ente deve fare un determinato servizio, non vi è mai stato bisogno di convenzione, anche se dobbiamo presentare un bilancio pubblico controllato dal tesoro e dalla Corte dei conti. Invece si fanno convenzioni per la gestione delle strutture aeroportuali, dove la previsione dei costi e ricavi muta di anno in anno. Il nostro sistema implica un rapporto senza alcuna struttura, per cui la convenzione trova una ragion d'essere in un rapporto pubblico-privato, ma non in un rapporto Stato-Stato.

ARCADU, *Vicepresidente della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Per quanto riguarda la richiesta di modifica della tariffa

fa di *handling*, che è allo stato attuale di 750 lire a tonnellata, pari al 20 per cento, se essa fosse concessa sui livelli determinati in passato dalla SEA e non su quelli arbitrariamente fissati da CIVILAVIA nell'agosto scorso, sarebbe in grado di evitare il passivo del nostro bilancio e anche di quelli degli altri enti di gestione. Ma si deve distinguere, perché la nostra attività industriale ci ha fatto chiudere con un passivo di 4 miliardi 750 milioni, limitatamente al servizio di *handling*. Se volessimo coprire i costi sarebbe, dunque, necessario un incremento del 39 e non del 20 per cento, con un aumento di 1.500 e non di 750 lire a tonnellata, aumento che incidendo su 3 milioni di tonnellate annue darebbe, appunto, un maggior ricavo annuo di 4 miliardi 725 milioni, ponendoci così in condizione di avere somme provenienti dai ricavi di natura aeronautica da reinvestire.

GUERRINI. Ma avete 4 miliardi di utili *extra handling* e se con un aumento del 20 per cento riuscissimo ad eliminare le perdite destinate a coprire i costi, con gli utili provenienti dalla gestione degli immobili commerciali, che sono attivi, il 20 per cento in più servirebbe a ripianare il bilancio.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Il discorso è un altro, perché il nostro vicepresidente limita l'analisi al bilancio del 1974. In realtà il parametro di traffico è valido anche per il 1975 perché dai preliminari orari estivi dell'ALITALIA non si prevede alcun incremento di traffico, quindi i 3 milioni 150 mila tonnellate restano invariati e per sanare il bilancio di quest'anno quel calcolo va bene. Ma per il 1975 si deve tener conto dei maggiori oneri di cui ho parlato. Abbiamo da coprire, per il 1975, 9 miliardi 677 milioni in più, fermo restando il volume di traffico. Come possiamo coprirli? Abbiamo, in base agli aumenti tariffari concessi dal 15 agosto 1974 (quindi 7 mesi e mezzo in più rispetto al bilancio dello scorso anno) - per i quali abbiamo, peraltro, ricorso al TAR perché non rispondenti a quelli richiesti - 700 milioni in più di incassi. L'anno scorso siamo stati anche costretti per tre mesi a praticare degli sconti all'ALITALIA per 500 milioni, sconti che quest'anno sono stati sospesi. Ciò significa che in più avremmo 1 miliardo e 200 milioni. Restano, dunque, da coprire 8 miliardi 477 milioni.

GUERRINI. Mi rifaccio ad una domanda posta prima; vorrei sapere se il signor Romano, che è un imprenditore e come tale deve avere il suo utile industriale nella gestione *handling* degli aeroporti di Palermo e di Catania, paga allo Stato una certa cifra per avere la concessione e pareggia subito quel tanto che paga allo Stato. Mi chiedo quali siano i motivi per i quali denunciate una perdita di esercizio *handling* di 5 miliardi di lire, appena compensata dai 4 miliardi di attività *extra handling*.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Aeroporti come la Malpensa sono aperti costantemente 24 ore al giorno ed hanno normalmente un traffico di circa 8-10 aerei al giorno, anche se in alcuni giorni vi si verifica un traffico di 35 aeroplani, per cui gli organici del personale della Malpensa sono calcolati sul traffico delle giornate massime.

Io, che rappresento un ente pubblico, posso dire che non vi sono interessi particolari in questo settore, che abbiamo voluto salvaguardato per questioni di principio. Per quanto riguarda il signor Romano posso dirle che una volta è stato costretto dalla dinamica sindacale a telefonarmi per ottenere da noi il contenuto dei più recenti accordi aziendali per far cessare uno sciopero, pagando di tasca propria le conseguenze derivanti dal fatto che la nostra è una posizione, nei confronti delle organizzazioni sindacali, più debole di quella di un imprenditore privato.

È difficile dare una risposta. Noi abbiamo calcolato il numero delle tonnellate, abbiamo calcolato i costi ed i ricavi e ci siamo trovati in perdita di 4 miliardi e 700 milioni. Dove siamo andati a reperire i fondi necessari? Nell'esercizio 1974 i 4 miliardi e 700 milioni delle perdite evidenziate dall'*handling* sono stati pareggiati dai proventi delle attività di natura aeronautica e, cioè, sono stati compensati con i famosi corrispettivi per l'uso delle piste che l'aereo paga quando atterra o parte (è come il pedaggio dell'autostrada) nel cui settore il personale impiegato è scarsissimo. L'*handling* ci ha « mangiato », cioè, i 3 miliardi di proventi delle tasse di approdo e partenza, 1 miliardo e più delle tasse di imbarco pagate dai passeggeri e anche le tasse di imbarco e sbarco di merci.

Secondo noi, in base anche all'esperienza straniera, poiché si tratta di costi di manodopera, ci si devono pagare i costi reali; gli altri proventi, ai quali il personale non con-

corre che in minima parte perché di natura essenzialmente immobiliare, devono essere destinati agli investimenti. Si verifica questa situazione: se dobbiamo costruire un nuovo aeroporto o adeguarne uno esistente e lo Stato non ci dà i capitali, l'azionista continua a vedersi azzerare il capitale mentre è costretto a nuovi investimenti improduttivi. Non sto parlando di aeroporti di piccole dimensioni, ma di quello di Milano che ha circa la metà del traffico di quello di Roma e che fra qualche anno, se non si sarà potuto provvedere per tempo, sarà ridotto ad essere un rottame.

Per quanto riguarda gli *aviobridge* ne prevediamo in gran numero nella nuova aerostazione di Malpensa sud-ovest, che sarà una aerostazione moderna e funzionale. Abbiamo dovuto ricorrere, per render possibile l'avvio delle nuove opere, a molti espropri pagando di tasca nostra circa 1 miliardo 250 milioni di lire, ma non è detto che riusciremo, con la disponibilità di questi nuovi terreni, a costruire il nuovo aeroporto.

KORACH. Io vorrei parlare delle tariffe. Comprendo benissimo che i problemi della aviazione in campo economico accentuano questo aspetto; in fondo il Parlamento, attraverso gli strumenti che aveva a disposizione - un provvedimento presentato dal Governo - ha espresso il suo parere sul problema complesso dei trasporti aerei. Quando abbiamo approvato la legge per l'aeroporto di Roma, abbiamo scelto, una volta per tutte, un tipo di grosso aeroporto nazionale che desse un indirizzo generale al paese, e, cioè, il concetto che la gestione aeroportuale vada fatta da chi ha realmente in mano l'aeroporto, da chi abbia una presenza fisica sull'aeroporto, non da un ente posto da qualche altra parte (come per gli aeroporti gestiti direttamente dal Ministero dei trasporti).

Io, quindi, vorrei rivolgere una prima serie di domande. La prima è se la legge prima citata sia andata in una certa direzione. Non ci sembra che l'applicazione di essa stia avvenendo secondo lo spirito e la lettera con cui è stata formulata in questa sede. È necessario sapere se non si debbano approntare delle correzioni a quella legge e se non sia opportuna qualche iniziativa legislativa che detti principi generali più precisi sul rapporto tra Stato e gestioni aeroportuali. Mi sembra, ad esempio, che la concessione fra queste gestioni e il ministero non avvenga, né a Roma né altrove, in modo del tutto cor-

retto. C'è la figura del direttore di aeroporto, che ha puramente funzioni di direzione del traffico aereo, mentre negli aeroporti di Parigi ed in altri aeroporti la figura del rappresentante del Governo è del tutto particolare. È un membro autorevole del consiglio di amministrazione, una specie di consigliere delegato che ha il potere di veto o di ricorso al ministro contro decisioni del consiglio di amministrazione dell'ente contrarie agli interessi generali. In sostanza, si mantiene la figura di una gestione privatistica dell'ente, in una sua attività, con un legame molto stretto attraverso una presenza diretta del ministro nel consiglio di amministrazione. Il direttore dell'aeroporto, in questo caso, è veramente il direttore, colui che dirige l'aeroporto. Sia all'aeroporto De Gaulle sia in quello di Orly e nel neonato aeroporto di Marsiglia, il direttore svolge completamente le sue funzioni, dalle assunzioni alle decisioni operative. Mi sembra che la strada scelta dai francesi presenti un certo interesse. Chiedo un giudizio su tale soluzione.

Quando abbiamo varato la legge 22 dicembre 1973, n. 825, abbiamo dato una chiara indicazione in ordine alla riduzione del numero di aeroporti. Se è vero che dovremo tendere ad un numero di aeroporti che garantisca che essi siano al di sopra della minima redditività e al di sotto della congestione, è anche vero che vi sono necessità locali specifiche, come quelle delle isole e di certe zone del meridione in cui non ci si può certo attenere a questo criterio. Mi sembra che nell'applicazione della legge n. 825 si stia marciando su strade completamente diverse dallo spirito e dalla lettera del provvedimento. La indicazione della soglia di spesa era anche una indicazione di entità di impegni: ponendo questa soglia e tendendo a limitare il numero degli aeroporti, si intendeva indirizzare gli stanziamenti nel soddisfacimento dei bisogni principali. Si sta andando, invece, alla dispersione in tante piccole cifre. Inoltre, si sta applicando la legge n. 825 con un metodo abbastanza « preistorico »: i mezzi vengono utilizzati in appalti-concorso, nei quali anche la progettazione dell'utilizzo viene effettuata dall'appaltatore. Si è creata questa figura dell'appaltatore che progetta un aeroporto che sarà, poi, gestito dall'ente concessionario. Siamo quasi alla follia! In proposito, vorrei conoscere esattamente come sta avvenendo l'utilizzo degli investimenti.

A suo tempo abbiamo cercato di introdurre nella legge n. 825 un concetto che è stato

respinto dal Governo. Siamo convinti della stretta connessione tra gli aeroporti e il traffico aereo e che, se la gestione aeroportuale deve rispondere a caratteristiche di un certo tipo per una efficienza interna dell'azienda, è altrettanto vero che il sistema aeroportuale deve rispondere chiaramente ad una programmazione nazionale. In altri termini, sarebbe privo di senso programmare gli aeroporti e non programmare il traffico aereo. Non è possibile programmare gli aeroporti quando non esiste una programmazione dei collegamenti aerei su scala nazionale. La programmazione delle linee aeree non è indipendente dagli aeroporti, che a loro volta agiscono nella direzione di acquisizione di traffico e, quindi, influiscono direttamente sulla programmazione. Vorrei chiedere in quale misura l'acquisizione del traffico viene effettuata nell'interesse esclusivo del singolo aeroporto e in quale misura tiene conto di interessi più generali del paese.

L'ultima domanda riguarda la sicurezza. È chiaro che non arriviamo a questa indagine dovendo imparare e capire tutto quello che avviene, dopo che abbiamo preso certe decisioni e dato delle indicazioni al Governo. Semmai riteniamo, come gruppo, che l'indagine possa dare delle indicazioni sulla misura in cui le leggi sono state applicate correttamente. Per quanto riguarda la sicurezza, nella formulazione della legge n. 825 abbiamo preso una posizione precisa. Pensavamo che l'investimento negli aeroporti dovesse, anche per la limitatezza delle cifre, concretizzarsi sulla sicurezza. Secondo quanto è a loro conoscenza, in quale misura l'applicazione della legge n. 825 concerne il settore della sicurezza e in quale misura stiamo procedendo alla costruzione di inceneritori e di nuove aerostazioni, il che abbiamo escluso, almeno come priorità? Sempre per quanto riguarda la sicurezza, questa mattina è stata esposta l'interpretazione secondo la quale, se un aeroporto non è sicuro, viene chiuso. Mi sembra che le deficienze andrebbero a carico della regolarità e non della sicurezza del volo. Se lo sviluppo della aviazione avviene, non può avvenire contando su tanti Baracca che guidano gli aerei. Dobbiamo contare su normali piloti, certamente specialisti, ma uomini normali. Dobbiamo anche tener presente che tutte le procedure di decollo e di atterraggio avvengono sempre di più secondo metodi standardizzati e precisi, che debbono essere controllati da tutto un sistema di strumentazione che non può es-

sere soltanto quella di bordo. Ho sentito affermare questa mattina - la cosa mi ha preoccupato, poiché sono concetti che provengono dall'aviazione civile - che all'aeroporto di Ronchi dei Legionari non c'è la nebbia e non c'è bisogno del *radar*, mentre è noto che quest'ultimo è un elemento fondamentale di controllo del comportamento esterno dell'aeroplano, in qualunque condizione, di buona o cattiva visibilità. Questo dell'affidare la sicurezza ai piloti, come se affidassimo la sicurezza delle ferrovie dello Stato alla sola vista del macchinista, è un concetto pericoloso!

Da questo punto di vista, questa mattina vi è stata una specie di difesa degli aeroporti; a che punto sono anche rispetto alle strutture in atto in campo internazionale?

Sulle tariffe non voglio fare polemiche; non credo che il problema possa essere posto in termini semplificati; non è un problema di gestione, è anche un problema di rapporto corretto tra enti gestori e tariffe; le situazioni possono essere le più diverse; si passa da aeroporti in cui gli enti locali hanno costruito non solo l'aeroporto, ma hanno persino portato la terra, come a Genova, ad altri, come quello di Roma, che subentreranno ad un aeroporto già esistente.

Voi avete rappresentato un'esigenza che è giusta; non è che la contestiamo, ma credo che come Parlamento vi sia da riflettere in un modo più complesso, perché il livello delle tariffe incide anche sull'acquisizione del traffico internazionale; non solo di quello diretto, ma anche di quello di transito. Il discorso dovrebbe essere non tanto, o non soltanto, di aumento delle tariffe, ma di una revisione globale dei rapporti tra enti gestori e Governo; d'altra parte, la lettura dei bilanci di questi enti pubblici non è mai stata una cosa facile per chi doveva controllarli. Cioè noi chiediamo se non siano necessari, non tanto dei controlli formali a valle, ma una connessione più stretta, più rigorosa e, quindi, un più facile controllo della realtà di bilancio, con forme diverse di società che mantengano, da una parte, l'aspetto privato, ma siano anche connesse in modo più diretto con la responsabilità pubblica e, quindi, con il Governo; ci chiediamo se non sia da rivedere la formula del tipo di gestione.

TONIOLO, *Direttore generale del provveditorato del porto di Venezia*. Nel ristrutturare gli aeroporti si è copiata la struttura por-

tuale marittima, per cui il direttore dell'aeroporto è come il comandante del porto, che ha competenza sul campo del movimento marittimo, ma non su quello della gestione del porto come movimento di merci. Noi, che siamo un ente nato marittimo, abbiamo il comandante del porto che è vicepresidente, il presidente essendo nominato dal consiglio di amministrazione. Quando siamo nati abbiamo chiesto che nel consiglio di amministrazione sedesse un rappresentante del Ministero dei trasporti. Per quanto riguarda i bilanci, devo dire che noi non siamo una società anonima, siamo un ente pubblico in tutti i sensi e, quindi, i nostri bilanci seguono l'iter di tutti gli altri bilanci. Potrei ora esporre, se i commissari lo desiderano, una breve sintesi delle voci più importanti per dimostrare la levitazione dei costi. Abbiamo un deficit di 1 miliardo 116 milioni su 10.500 aerei.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Per quanto riguarda gli aeroporti francesi — conosco molto bene i direttori dell'aeroporto di Marsiglia e quello dell'aeroporto di Parigi — la situazione non è proprio come è stata esposta dall'onorevole Korach. L'aeroporto è una autorità, un organismo di diritto pubblico in cui siedono rappresentanti dei vari ministeri; vi è un consiglio di amministrazione, un presidente ed un direttore generale, come in una società privata.

KORACH. Il direttore generale non è nominato dal ministero?

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. È nominato dal Consiglio dei ministri. Sulle piste ha autorità solo lo Stato, che le ha realizzate; laddove, invece, le piste le ha fatte l'ente concessionario, la gestione è di questo ultimo. A Marsiglia, come del resto su quasi tutti gli aeroporti francesi, tutto lo sfruttamento economico e l'investimento finanziario sono di competenza della camera di commercio. Quindi, tutto il resto dell'aeroporto — i sedimi aeroportuali, le concessioni, lo sfruttamento commerciale delle aree all'interno delle aerostazioni — è disciplinato dalla direzione della camera di commercio.

Per quanto riguarda la presenza dello Stato, non vedo perché, se intervenisse con forti

contributi, non dovrebbe intervenire anche nei nostri consigli di amministrazione. Ma lo Stato ci ha dato soltanto gli 11 miliardi della legge n. 825. Certo, onorevole Fortuna, lo Stato ha anche presentato degli studi sulla necessità di programmi di sviluppo dell'aviazione civile, e più specificatamente degli aeroporti, per i quinquenni 1963-1968, 1965-1969 e 1966-1970, oltre a quello che è ora all'esame del CIPE, il piano dei mille miliardi. Nei primi tre piani è detto chiaramente che gli aeroporti dati in concessione non potranno mai avere bilanci in pareggio e, pertanto, si prevedono stanziamenti di 100 miliardi una prima volta, di 220 una seconda e una terza. Ma non se ne è mai fatto niente, e sono sempre rimaste affermazioni sul piano della pura accademia.

Vengo ora al problema della legge n. 825. Per quanto riguarda Torino, Milano, Genova, Venezia, cioè le gestioni centralizzate, riconducibili o alle società comunali o provinciali (quindi, enti locali di Milano e Torino) o ai consorzi o ai provveditorati dei porti, il ministero ha concesso che i progetti e gli appalti vengano espletati dagli enti aeroportuali, ma non si è ancora sostanzialmente una convenzione *ad hoc*, perché, per l'ennesima volta, da CIVILAVIA si tenta di codificare, attraverso la concessione, l'onere di servizi che invece sono ancora *sub iudice* in seguito alla sentenza della corte d'appello di Venezia. È chiaro che, a queste condizioni, noi non firmeremo mai. Onorevole Korach, non ci sono i soldi perché il finanziamento della legge n. 825 è previsto con il ricorso ai mutui o alla Cassa depositi e prestiti. E di ieri la notizia che il finanziamento, nonostante siano maturati gli stanziamenti per il 1973, 1974 e 1975, non c'è. Lo dice il professor Crocco (la cifra sarebbe dovuta essere di 200 miliardi, di cui una sessantina già maturati).

La SEA avrebbe dovuto avere, entro il dicembre dell'anno scorso, almeno 3.025 milioni degli 11.000 ottenuti. Abbiamo già presentato tutti i progetti esecutivi sia della ristrutturazione degli aeroporti di Linate e di Malpensa, sia delle officine di Linate e Malpensa; le delibere del consiglio di amministrazione per l'appalto sono già state assunte.

Il rilievo dell'onorevole Korach è fondatissimo: vale la pena di far fare tanti progetti; di spendere tanti soldi per ideare delle progettazioni che, fatte in maniera diversa, o con un unico appalto-concorso o attraverso le strutture stesse dell'aviazione civile,

avrebbero potuto raggiungere una certa unitarietà di impostazione? Il guaio è che la aviazione civile non ha gli uomini adatti e le strutture adeguate per poterlo fare. Certo, si sarebbe dovuto prevedere anche il particolare intervento degli enti di gestione perché, poi, chi si trova a smaltire il traffico è l'ente che gestisce l'aerostazione, come nel caso di Pisa e di Trieste, almeno per quanto riguarda la sicurezza, l'efficienza e la unitarietà dei servizi.

Secondo le dichiarazioni della stampa sembrava che il nostro fosse il più deficiente e insicuro tra gli aeroporti. Invece, abbiamo poi appreso da una lettera del presidente dell'IFALPA che sono soltanto tre gli aeroporti insicuri in Italia; gli altri sono deficienti, nel senso che manca loro qualche cosa. Certo, anche quello di Linate è deficiente, perché il *Trident* non vi può atterrare, avendo bisogno di molta pista. Ma allora non credo sussistano problemi di sicurezza: l'aereo va all'aeroporto della Malpensa. Anche se vorremo operare con gli aerobus, che pure possono scendere all'aeroporto di Linate, si dovrà andare a quello della Malpensa e ciò per questioni di ricettività. Deficienza, certo, non, però, insicurezza. Per il resto, per le radioassistenze, i piloti dicono che dobbiamo ancora adeguare gli ILS alla seconda categoria, ma la SEA per passare dalla prima alla seconda categoria ha già fatto tutto quello che le competeva. Quando le apparecchiature sono pronte, devono essere controllate, e se ciò non viene programmato in estate o, al più tardi, in autunno, occorrerà attendere che le condizioni meteorologiche si ristabiliscano. Ma anche questo non è imputabile all'ente aeroportuale.

Dicono ancora che l'aeroporto di Linate non è operativo da nord. Effettivamente non è strumentalizzato da nord ma per 360 giorni gli atterraggi avvengono da sud. Solo in casi rarissimi di giornate ventose, senza nebbia, si opera da nord, con tutta la restante organizzazione di radioassistenza. Per l'aeroporto della Malpensa si può dire la stessa cosa. Vi è solo da attuare il passaggio dello ILS dalla prima alla seconda categoria. Il problema della pista in questo caso non si pone perché è lunga 4.012 metri. Deficienza, quindi, non insicurezza; deficienza nel senso latino della accezione.

MASCIADRI. In fatto di strumentalizzazione e infrastrutture siamo all'altezza delle altre nazioni?

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. No.

MASCIADRI. Ma il *gap* è colmabile? In quanto tempo potremo raggiungere i livelli delle altre nazioni?

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Siamo un paese sottosviluppato da questo punto di vista: è solo questione di mezzi.

MASCIADRI. Quindi, siamo al di sotto della media europea.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Sì.

MASCIADRI. Il dottor Fassina ha riferito che la SEA ha perso 1 miliardo 200 milioni nel 1974.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. È esatto.

MASCIADRI. E ritiene che si tratti di una perdita alta per una città come Milano?

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Non è una perdita reale, ma fittizia. Il primo progetto di bilancio al 31 dicembre 1974, che è stato poi modificato, prevedeva una perdita reale di oltre 2 miliardi. Infatti, gli ammortamenti si sarebbero dovuti calcolare su 30 anni, dal momento che la legge pone una condizione sospensiva: vi diamo 60 anni se entro 5 anni si fanno le opere. E noi, invece, siamo stati costretti a calcolare l'ammortamento in 60 anni.

MASCIADRI. Quindi, la perdita reale sarebbe stata di 1.500 milioni. Riteniamo forse che il mezzo aereo sia un lusso o un mezzo di trasporto come tutti gli altri? La verità è che si deve cambiare mentalità. Che lo Stato debba intervenire non è dubbio, ma bisogna trovare un'armonia di vedute, perché la perdita in sé non mi preoccupa per la gestione dell'aeroporto di Milano, che è un grande aeroporto. Se per le ferrovie lo Stato interviene con una sovvenzione di 2 miliardi di lire al giorno in perdita, è giusto che assuma per il complessivo trasporto aereo certi oneri; ma il discorso aziendalistico per noi deputati può valere se si tiene conto di due fattori e cioè degli aerei, e anche dei

vettori, che oggi pare siano in perdita. Basta guardare all'ALITALIA, che ha denunciato un *deficit* di 47 miliardi e mezzo (in realtà 90), di fronte al quale i 2 miliardi di *deficit* delle ferrovie sono ben poca cosa. Lo Stato, del resto, ha dimostrato la sua buona volontà con il noto stanziamento di 11 miliardi.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Ma è un discorso aziendalistico anche quello fatto dal vettore nazionale, che tre anni fa ha reclamizzato sui quotidiani nazionali che se il fatto che una azienda di servizi pubblici non sia costata nulla al contribuente può sembrare un assurdo, allora l'ALITALIA è un assurdo, dimenticando però che il pareggio del bilancio era gravato in parte sul contribuente milanese a causa degli sconti concessi all'ALITALIA dalla SEA per volontà ministeriale.

MASCIADRI. La considerazione di base oggi è che gli aeroporti sono troppi. Quali aboliamo? Sono troppi 36?

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Devo dire che, come associazione, mai abbiamo fatto discorsi di categorie o settori, perché su questo punto ci siamo battuti contro l'indirizzo, forse scaturito dal Parlamento, tendente alla proliferazione degli aeroporti: a Firenze, Treviso, Brindisi. In Puglia vi sono 5 capiluoghi di provincia e 5 aeroporti e nessuno che funzioni.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Quando vi è un ministro che apre aeroporti in presenza di una lettera dello stato maggiore che ne asserisce la pericolosità, che cosa possiamo fare?

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. L'aeroporto di Orio al Serio è stato aperto abusivamente, sol perché vi è una compagnia aerea che vuol scendere su quella pista e non perché vi sia convinzione o convenienza a tener aperto quell'aeroporto. Siamo contro la proliferazione di aeroporti a soli 30 o 40 chilometri l'uno dall'alto.

POLI. Vorrei far rilevare che esiste una certa contraddizione fra quanto è stato affermato stamane dai direttori dei vari aeroporti e quanto è emerso oggi pomeriggio, oltre che una differenza di impostazione fra gli stessi dirigenti dell'AIGASA.

Vorrei chiedere al dottor Morazzoni se ritiene che gli aeroporti di Linate e della Malpensa, nel caso fossero gestiti dallo Stato, potrebbero essere meno deficitari di quanto non lo siano oggi. Io mi rendo conto che da parte vostra c'è una certa predisposizione non favorevole nei confronti degli organi politici e del Parlamento in particolare, perché spesso non apprezzate sufficientemente certi interventi fatti o certi interventi che non sono stati fatti. Per esempio, il dottor Fassina non apprezza la legge n. 825.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Non è affatto vero. Sapesse come siamo grati al Senato, che ha accolto le tesi da noi sostenute nella battaglia per ottenere gli aiuti statali che ci si voleva negare!

POLI. Ma lei ha rettificato quanto ha detto l'onorevole Masciadri e comprendo benissimo il suo calore nel difendere le sue tesi: lei parte però dal presupposto che Milano non sia stata trattata come invece doveva essere. Certamente sarebbe stato meglio che a Milano fossero stati assegnati più miliardi che non all'Italia meridionale, dove, invece, era opportuno concedere di più. Ma si deve sempre ricordare che quando si fa una legge è necessario essere obiettivi. Abbiamo stabilito come limite per il finanziamento quello di 50 mila passeggeri anche perché, a sua volta, il finanziamento era assai limitato.

Dottor Fassina, lei in base a quali principi sostiene l'adeguamento automatico delle tariffe di *handling* e dei diritti aeroportuali? Tali principi sono, secondo lei, applicabili con una politica organica dei trasporti aerei? Io posso anche convenire sulla opportunità, riguardo ai diritti di approdo e partenza, di avere diversi livelli da raggiungere perché siamo al di sotto del livello degli altri paesi europei, però l'*handling* deve necessariamente mantenersi ad un certo livello fra costi e ricavi.

Lei ha anche detto che quest'anno 3.095 dipendenti hanno manovrato 3 milioni 142 mila tonnellate, cioè circa mille tonnellate a persona. Nel 1973 il livello era di 1.500 tonnellate a persona. Come giustifica questo aumento di mille persone dal 1973 al 1974, mentre l'aumento del traffico è stato appena del 3 per cento? A che cosa è adeguato tale aumento di personale e quali sono state le ragioni che hanno spinto a farlo?



MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Circa la domanda postami dall'onorevole Poli, devo rispondere in maniera energica negativamente. Ci sono colleghi che mi conoscono, sono un operatore pubblico, non sono onorevole, ma credo di essere onorabile, perciò, se faccio queste affermazioni, non le faccio a titolo gratuito, ma sulla base di una convinzione radicata, perché gli enti di gestione aeroportuale sono entrati in funzione in Italia in seguito ad una carenza dello Stato in questo settore.

Oggi non si può fare il discorso dei « se »: se ci fosse lo Stato... Io non voglio neppure fare raffronti tra Milano e Roma, ma tutti coloro che usufruiscono di tali scali possono fare un raffronto. Del resto, abbiamo un archivio pieno di testimonianze.

POLI. Il mio discorso non intendeva porre sotto accusa la gestione della SEA.

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Sulle gestioni aeroportuali ci sono gli indirizzi più disparati, ma i principi basilari sono identici. C'è una unità di indirizzi che non è difficile trovare in altre associazioni. Riguardo ai problemi della SEA rispondo io, perché ne sono anche il presidente e devo fare un discorso di carattere generale. Come ente aeroportuale la nostra società ha dei cepti che sono i diritti di approdo e partenza (diritti aeroportuali), che nella legislazione mondiale sono fissati in funzione della necessità di mantenere al livello delle esigenze le strutture aeroportuali e che da noi sono, invece, estremamente bassi.

POLI. E sta a noi modificarli.

MORAZZONI, *Presidente dell'AIGASA*. Mi fa piacere sentirlo dire. Poi ci sono i compensi per i servizi resi a privati, che si chiamano « vettori », che sono compensi specifici che evidentemente in Italia e in alcuni paesi del mondo sono gestiti in questo modo. Sono, cioè, dei prezzi amministrati e il Ministero dei trasporti (di cui non condivido l'indirizzo) dovrebbe solo autorizzare o no il livello tariffario che l'ente aeroportuale determina in ordine ai servizi che presta secondo la *ratio* della legge. Oggi invece alcuni funzionari del ministero - con i quali oltretutto non si riesce a parlare - ricevono queste nostre richieste e le decurtano abusivamente. Non credo che i servizi di *handling* possano

essere considerati come servizi sociali; sono servizi prestati da privati a privati. Questo è un principio basilare per il quale ci batteremo fino in fondo. Certo, vi sono dei costi che devono essere sostenuti dallo Stato, perché costi sociali, ma non sono certo questi; se si devono sostenere dei costi, perché si vuole che la compagnia italiana debba stare all'altezza della PAN AM o della TWA e, se questi sono costi che devono essere sostenuti dalla comunità, allora bisogna che a decidere sia il Parlamento nella sua autonomia. Noi siamo una società per azioni e dobbiamo rispettare il codice civile.

Per quanto riguarda l'automatismo, questo non riguarda tanto i diritti di approdo e partenza quanto il corrispettivo dei servizi di *handling*, che sono essenzialmente servizi di manodopera. Tutto quello che si poteva fare per ottenere l'automazione promessa da due ministri all'AIGASA - quando è stata costretta a firmare il primo contratto nazionale degli aeroportuali - è stato fatto. Loro tutti conoscono gli aumenti che ha registrato questo settore; non vedo perché un funzionario dell'aviazione civile possa e debba dire che questi aumenti non ci sono stati; ecco quindi il senso dell'automatismo; non è una trappola per arrivare all'aumento indiscriminato dei costi e dei prezzi, ma una formula obiettiva cui poter fare riferimento per stabilire se è vero o meno che c'è stato un aumento della contingenza. Non lo vogliamo determinare noi, ma vogliamo che ci sia un meccanismo obiettivo e non la discrezionalità dei funzionari dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda poi la SEA, mi permetto di far presente che 200 soltanto sono state le assunzioni, non 1.000.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Alla fine del 1973 vi erano 2.892 dipendenti; alla fine del 1974 risultano assunte 203 persone. Lo si evince dalle relazioni di bilancio da noi pubblicate e presentate agli azionisti. E i dati sono dati. Dall'inizio dell'anno in corso non abbiamo assunto più nessuno. Per dare gli stipendi il mese scorso ho dovuto telefonare al professor Stammati per chiedere di lasciarmi uscire « in rosso » di altri 500 milioni, oltre i fidi abituali, altrimenti non avremmo potuto pagare gli stipendi e in tal senso ho telegrafato al ministro preoccupatissimo.

Se loro consentono, dirò che all'aeroporto di Linate vi sono 54 persone del consiglio di azienda distaccate dalla produzione. La

settimana scorsa sono venuti in 18 nel mio ufficio a chiedere che la società assumesse a suo carico, perché servizio sociale, la differenza tra le 50 lire che si pagavano per il caffè e le 75 lire di oggi. Con molto garbo ho spiegato loro che avrebbero potuto venire solo in due e non in 18, ma sono sofferenze che solo chi sta in una azienda può capire.

Per quanto riguarda la questione della legge n. 825 vorrei ricordare un punto che mi riguarda personalmente. La pubblicazione *Promemoria per Roma: esistono aeroporti anche a Milano e Torino*, che ho fatto pervenire loro, è stata quella che ha fatto scattare le decisioni a nostro favore del Parlamento, che in questa occasione ha agito contro la volontà della burocrazia. Quindi, non è vero che non apprezziamo la legge n. 825. Anzi, proprio in questi giorni ho scritto al ministro Andreotti perché un criterio simile a quello stabilito dalla legge n. 825 sia seguito per i nostri aeroporti con il piano dei mille miliardi.

POLI. Mi rendo conto delle vostre difficoltà e delle vostre esigenze; ero il relatore della legge di cui lei parlava e, quindi, sono anche un sostenitore dei criteri da essa adottati. Ma, ricordando le vostre affermazioni, mi sembra di aver sentito dire che lo Stato non ha fatto niente.

FASSINA, *Direttore generale della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Noi sap-

priamo che il problema non è tanto di volontà politica quanto di disponibilità finanziarie, che sembrano non esserci ancora. Quando i soldi ci saranno dati, avranno perso gran parte del loro valore. Le faccio un esempio: come sindaco di un comune di 300 abitanti ho chiesto il contributo della regione per la costruzione della casa comunale: la somma, allorché è stata concessa, confrontata ai prezzi nel frattempo maturati, è risultata inferiore dell'80 per cento alle necessità. Il professor Crocco afferma che i 140 miliardi della legge n. 825 sono stati erosi del 30 per cento. Vorrei sperarlo, soprattutto al momento in cui avremo finalmente gli 11 miliardi.

Grazie e vogliono scusare la foga e la passione posta nell'illustrare le nostre tesi.

PRESIDENTE. A nome della Commissione desidero ringraziare gli intervenuti per la loro partecipazione. Quanto è stato detto, e riconosco che il ruolo del testimone è sempre il più difficile, è raccolto a verbale e sarà tenuto presente dalla Commissione nei suoi lavori. Non crediamo che il Parlamento non abbia a cuore il fatto che le aziende possano chiudere in pareggio i loro bilanci, ma la preoccupazione è estesa a tutte le aziende del paese. Prendo atto anche della passione dei vostri interventi e vi assicuro che il Parlamento ne saprà fare buon uso.

**La seduta termina alle 20,15.**