

III.

SEDUTA DI VENERDI' 11 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **FORTUNA**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

PRESIDENTE. Sono oggi nostri graditi ospiti il professor Petrilli, presidente dell'IRI, l'avvocato Tupini, presidente dell'ALITALIA, il dottor Nordio, amministratore delegato dell'ALITALIA, il comandante Castellani, direttore generale dell'ATI e il generale Garretto, presidente dell'AVIALPI.

Questa nostra indagine conoscitiva si articola sui seguenti tre gruppi di domande:

1) la situazione attuale e in prospettiva degli aeroporti, della loro distribuzione, dei relativi servizi di assistenza e di sicurezza, delle infrastrutture, del personale a terra e navigante, degli enti di gestione e delle compagnie, scuole di pilotaggio ecc.;

2) le tariffe, le entrate e i costi di gestione, la situazione attuale e le prospettive del traffico, dei collegamenti (e del loro coordinamento) nazionali, internazionali e intercontinentali; i sistemi di gestione;

3) la situazione della legislazione in materia, con riferimento specifico al regolamento di esecuzione del codice della navigazione aerea e agli annessi alla convenzione di Chicago.

Sono anche presenti alcuni membri della V Commissione bilancio, tra cui l'onorevole Ferrari-Agradi.

Do senz'altro la parola al presidente dell'IRI, professor Petrilli, per la sua esposizione.

PETRILLI, Presidente dell'IRI. Desidero innanzitutto ringraziare i componenti della Commissione trasporti ed il suo presidente, anche a nome dei rappresentanti dell'ALITALIA e dell'ATI.

Il settore dell'aviazione civile è stato uno dei campi nuovi di attività in cui, nell'immediato dopoguerra, l'IRI è stato chiamato ad impegnarsi con l'obiettivo di assicurare un adeguato sviluppo di servizi di vitale interesse per il paese. Si trattava di servizi che, per il carattere internazionale proprio del mercato dei trasporti aerei, dovevano svolgersi in un contesto fortemente concorrenziale e richiedevano pertanto di essere gestiti con il necessario dinamismo imprenditoriale; per di più, dati i vincoli allora

imposti all'Italia dal trattato di pace, si dovette inizialmente scegliere la via di una nostra partecipazione minoritaria a iniziative avviate in associazione con compagnie straniere (inglese nel caso della LAI e americana nel caso dell'ALITALIA) con le evidenti limitazioni derivanti da tale condizione.

In pochi anni l'IRI poteva per altro rilevare le partecipazioni estere, acquisendo, nel contesto di un rapido sviluppo delle due compagnie, il pieno controllo delle stesse e procedendo quindi, nel 1957, alla loro concentrazione in una unica compagnia di bandiera, l'ALITALIA.

Non può certo sfuggire l'importanza, non solo economica, per la vita del paese, della vasta rete di servizi che l'ALITALIA ha creato su scala mondiale in un arco relativamente breve di anni e con risultati soddisfacenti; questo giudizio tiene conto delle condizioni di competitività del settore e del livello di redditività che, sino all'insorgere di pesanti condizionamenti esterni, la compagnia ha durevolmente conseguito.

Per intendere le vicende ed i problemi attuali della compagnia di bandiera, giova considerare brevemente alcuni dati sull'evoluzione dell'industria mondiale del trasporto aereo sino allo scoppio della presente crisi.

Lungo tutto l'arco degli anni '50 e '60 l'intensa espansione del traffico e l'impiego di aerei a produttività crescente erano state le caratteristiche salienti del settore. Il movimento passeggeri per via aerea nel mondo raddoppiava praticamente ogni sei anni, quello merci addirittura ogni quattro anni; al tempo stesso il succedersi di nuovi tipi di aerei, ed in particolare l'avvento degli aviogetti, rendevano l'offerta elastica e sempre più economica.

Sul principio degli anni '70, quando l'industria introduceva sul mercato i più recenti aviogetti di capacità doppia, il tasso di crescita della domanda globale scendeva in media dal 15 al 10 per cento (all'8 per cento nel settore passeggeri). Tale involuzione indusse i vettori a tentare di stimolare la crescita dei traffici con misure promozionali; in pratica, con una sempre più estesa riduzione dei livelli tariffari, mentre

crecevano rapidamente i costi di esercizio in una situazione di insufficiente utilizzo della nuova capacità disponibile: tutto ciò innescò un rapido processo di erosione dei margini di gestione.

In quella difficile situazione è sopravvenuta, sullo scorcio del 1973, la crisi energetica, la quale ha determinato, oltre ad una iniziale carenza di combustibile, un suo stabile rincaro sino a livelli tali da sovvertire le economie delle aziende del settore, già, per quanto detto, in condizioni di equilibrio precario. Per l'ALITALIA la crisi ha avuto riflessi particolarmente gravi, in quanto essa si è sommata a preesistenti condizioni sfavorevoli specificamente incidenti sull'attività del trasporto aereo nel nostro paese, in particolare per quanto concerne:

l'inadeguatezza delle infrastrutture aeroportuali, del sistema di assistenza al volo e dei collegamenti con le città; ciò vale soprattutto per lo scalo intercontinentale di Fiumicino, che costituisce il fulcro dell'attività dell'ALITALIA;

la limitatezza della domanda di trasporto generata nel paese, confrontata a quella di cui fruiscono le maggiori compagnie concorrenti europee e, ancor più, nord-americane;

lo scadimento turistico del paese, dovuto anche alla crescente concorrenza di altre aree mediterranee;

il deterioramento dell'« immagine » aziendale connesso ai fattori di origine esterna sopra indicati, oltre che alle disfunzioni causate dall'accesa conflittualità che ha caratterizzato negli anni più recenti la situazione sindacale dell'intero settore in cui opera l'ALITALIA;

la rigidità della struttura aziendale, soprattutto per quel che concerne l'organico del personale, il cui costo unitario è particolarmente elevato.

Per quanto segnatamente attiene alle carenze del sistema nazionale aeroportuale e di assistenza al volo - carenze documentate anche nel rapporto elaborato dall'apposita commissione, istituita nel 1972 presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - le misure recentemente adottate hanno potuto soltanto porre le premesse per avviare a soluzione il problema. Con la legge n. 755 del 1973 è stato infatti deciso un nuovo assetto per i due scali civili della capitale, prevedendo la costruzione di una nuova aerostazione internazionale e l'affidamento dell'intero complesso, che costituisce la chiave di volta del sistema aeroportuale

italiano, alla gestione unitaria di una società facente capo all'IRI; detta società (AR - Aeroporti di Roma) è tuttavia subentrata nella gestione affidatale solo dal luglio 1974. D'altra parte, la legge n. 825 dello stesso anno, pur avendo stanziato 220 miliardi di lire per interventi sul sistema aeroportuale nazionale, non ha ancora potuto determinare sostanziali effetti.

Per quanto attiene poi all'assistenza al volo, si è ancora in attesa del preannunciato progetto del Ministero della difesa, concernente interventi volti al potenziamento del sistema.

Altri temi, infine, debbono ancora essere affrontati, come quello degli essenziali collegamenti fra aeroporti e città e quello dell'adeguamento delle infrastrutture turistiche, le cui deficienze rischiano di compromettere i flussi interessanti il paese, in una fase di sviluppo già di per sé difficile.

Nel quadro illustrato, la crisi energetica ha violentemente investito l'ALITALIA e la consociata ATI. Per altro, mentre quest'ultima compagnia ha risentito positivamente della sua specializzazione nel settore domestico - dove gli aumenti tariffari sono stati oltre che più tempestivi anche più sensibili ed hanno scarsamente influito sulla domanda, che ha presentato una certa rigidità - la compagnia di bandiera, impegnata per circa nove decimi nei trasporti internazionali, ha subito in pieno le ripercussioni della crisi del mercato mondiale, tanto più data la forte incidenza sul proprio traffico della componente turistica internazionale, particolarmente soggetta alle perturbazioni economiche nel mondo.

Sul piano economico, mentre l'ATI ha chiuso l'esercizio 1974 con un modesto *deficit*, l'ALITALIA - nonostante le misure tempestivamente adottate, in particolare al fine di contenere i consumi - ha dovuto registrare una pesante perdita che ha comportato la svalutazione del capitale da 50 a 2,5 miliardi di lire; detta svalutazione è stata deliberata nel dicembre scorso unitamente alla reintegrazione del capitale all'originario ammontare.

Nella nuova situazione, tutta l'industria dei trasporti aerei deve affrontare, essenzialmente, il duplice problema dell'adeguamento delle strutture ai nuovi prevedibili livelli di domanda e del riallineamento delle tariffe ai nuovi livelli di costo. Difficoltà esistono per la risoluzione di entrambi i problemi. Infatti, per quanto attiene all'adeguamento delle strutture, di scarso rilievo

sarebbero le iniziative singole e non concordate fra tutti o i principali vettori operanti nei rispettivi settori di traffico; quanto al problema tariffario, è ben noto che la sua soluzione sfugge ai singoli operatori, potendo gli aumenti intervenire, per i trasporti internazionali, solo se concordati all'unanimità in sede IATA, superando quindi i diversi orientamenti in materia di tariffe determinati dai vari Stati, in funzione di interessi di natura extraziendale (promozione delle correnti turistiche - possibilità di introiti valutari - prestigio nazionale, ecc.). Questo complesso di circostanze, unitamente alla considerazione che, da una parte, in una situazione di debolezza della domanda, la manovra delle tariffe incontra presto limiti oltre i quali risulta controproducente in termini di ricavi e che, d'altra parte, le economie di costi, che ogni operatore - soprattutto in momenti di difficoltà - riesce a realizzare con l'affinamento dell'organizzazione, non possono realisticamente riequilibrare l'esercizio delle compagnie, hanno portato alla generale previsione da parte dell'industria che:

nel breve-medio termine permarrà il presente divario tra costi e ricavi;

nel medio-lungo termine la curva dei proventi unitari si ricondurrà a quella dei costi, consentendo il risanamento delle gestioni;

le dimensioni delle perdite accumulate durante il predetto arco di tempo saranno tali da comportare, presumibilmente per buona parte delle principali compagnie, la necessità di sostegni economico-finanziari esterni.

Per quanto riguarda la nostra compagnia di bandiera, fin dall'inizio essa ha avuto la consapevolezza della gravità della situazione che si andava delineando; essa ha pertanto adottato, dopo approfondita valutazione, un programma che prevede un ridotto impiego per la flotta disponibile, per realizzare sia una contrazione dei costi di esercizio sia un miglioramento dei coefficienti di carico.

Nonostante tale provvedimento, le risultanze prevedibili per il corrente e per i prossimi esercizi restano, a causa dell'insufficiente livello delle tariffe, negative in misura tanto grave che, senza apporti straordinari, limitati nel tempo, porterebbero al graduale smantellamento dell'attuale organizzazione, con sacrificio dei fini di interesse generale ai quali il trasporto aereo di linea è preordinato e che sono alla base del regime di concessione.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Petrilli e do la parola all'avvocato Tupini, presidente dell'ALITALIA.

TUPINI, Presidente dell'ALITALIA. Dopo l'esposizione del presidente dell'IRI che ha tracciato il quadro generale della situazione del trasporto aereo e della nostra compagnia, vorrei esprimere una considerazione brevissima che in qualche modo continui e sviluppi la parte finale della relazione del professor Petrilli, dove egli si riferiva agli interessi di carattere generale cui è subordinato il traffico aereo di linea.

Nello stato presente del sistema del traffico aereo internazionale, è d'importanza fondamentale e pregiudiziale per l'ALITALIA conoscere gli orientamenti e le decisioni di politica nazionale del trasporto aereo. L'intera industria del trasporto aereo, attualmente, è colpita dal ristagno dell'economia, dal corso impetuoso dei costi sotto la spinta dei processi inflazionistici, dal rincaro drammatico del carburante, dalla peculiarità del traffico che noi gestiamo, dalle caratteristiche del contesto ambientale in cui operiamo. A tutto questo si aggiungono le politiche degli Stati emergenti, che puntualmente si dotano di vettori nazionali e quelle degli Stati più consolidati, a qualsiasi latitudine essi si trovino, che prestano attenzione vigile ai programmi, alle sorti dei loro vettori. È in questo contesto, ripeto, che per la compagnia di bandiera è indispensabile conoscere orientamenti e decisioni circa la politica nazionale del trasporto aereo.

Per definire correttamente i suoi programmi, l'ALITALIA deve sapere quale grado assegnare ai propri servizi per i collegamenti tra le regioni del suo territorio e l'estero, con i riflessi che ne conseguono, e che non è il caso di illustrare, sulla bilancia valutaria, sugli scambi commerciali, sul turismo, sull'occupazione e direi perfino sull'immagine e sulla politica internazionale del paese. È evidente che il nostro gruppo non può, né potrebbe, assumere decisioni che toccano sfere di competenza esterna. L'ALITALIA può individuare e valutare alternative diverse di programma e di gestione, in funzione della politica nazionale che il paese vuole perseguire nel trasporto aereo: si possono, ad esempio, valutare alternative di ridimensionamento della compagnia, limitandone l'attività ai servizi a breve e medio raggio, eliminando i servizi intercontinentali a lungo raggio che al presente mostrano il maggior spostamento, la

maggior divaricazione fra costi e ricavi, con disinvestimento di macchine ed impianti, con riduzione di collaboratori qualificati, con sacrificio del saldo positivo della bilancia dei trasporti aerei che fu nel 1973 di circa 100 miliardi contrapposti al vistoso saldo negativo della bilancia dei trasporti marittimi e terrestri; ma queste alternative, per contro, determinerebbero perdite rilevanti nei conti economici dei prossimi anni, che la nostra azienda non potrebbe fronteggiare con le sue sole risorse.

Si potrebbero allora prendere in considerazione soluzioni diverse, basate sul consolidamento della rete attuale, sull'aggiornamento della flotta impiegata nel breve e medio raggio, che consentano di approfittare della ripresa dei traffici al momento del rilancio dell'economia mondiale, che evitino il disperdersi di un costoso avviamento, faticosamente maturato negli anni. È chiaro, tuttavia, che ogni scelta di tale importanza è in funzione delle decisioni che devono essere adottate in sede competente, che devono costituire, per l'ALITALIA, il necessario e valido quadro di riferimento. L'urgenza - vorrei aggiungere - delle decisioni è, a nostro giudizio, di grado elevato. Ricordo che nel prossimo giugno dovrà essere convocata l'assemblea degli azionisti della società (che fa seguito all'assemblea straordinaria del 6 dicembre ricordata del professor Petrilli) e che il codice civile impone agli amministratori delle società per azioni precise regole giuridiche di comportamento.

Da ultimo una considerazione semplice, ma rilevante: come noto la convenzione tra l'amministrazione competente e l'ALITALIA è scaduta da dieci mesi e precisamente dal giugno 1974. Da allora operiamo in regime di autorizzazione provvisoria; è quindi superfluo che io sottolinei come la nuova e molto attesa convenzione sia una condizione *sine qua non* e uno strumento indispensabile per pianificare il futuro della nostra attività e della società stessa.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Tupini per la sua chiara esposizione e do la parola al dottor Nordio, amministratore delegato dell'ALITALIA.

NORDIO, Amministratore delegato dell'ALITALIA. Ad illustrazione di quanto già esposto dal presidente dell'IRI e dal presidente dell'ALITALIA, è forse opportuno, per meglio chiarire le idee, fare riferimento ad alcuni dati statistici.

Il traffico aereo mondiale dalla fine della guerra ad oggi si è sviluppato con ritmo sostenutissimo. Le cifre sono quanto mai significative. Nel 1948, subito dopo la guerra mondiale, in tutto il mondo solo 24 milioni di persone utilizzarono il mezzo aereo; nel 1974 siamo arrivati a 418 milioni. L'offerta, allora, era di quattro miliardi e mezzo di tonnellate per chilometro; nel 1973 l'offerta ha superato i 130 miliardi di tonnellate per chilometro. Gli aerei di allora avevano una capacità limitata a poche decine di posti; quelli di oggi possono trasportare centinaia di passeggeri. La percentuale di utilizzazione della capacità offerta, allora aggirantesi intorno al 58-60 per cento, negli ultimi anni è scesa al 46-48 per cento e sta oggi intorno al 50 per cento. Lascero a lei, onorevole presidente, una tabella dove sono riportate tutte queste cifre (vedi allegato A).

Il traffico aereo si è dunque sviluppato in maniera costante per un lungo periodo. Finché i tassi di crescita del traffico sono rimasti elevati, sono stati alti anche i fattori di carico degli aeromobili. La flessione nello sviluppo del traffico ha, viceversa, automaticamente determinato un declino dell'utilizzo della capacità offerta. Le tappe fondamentali di questa crescita sono state essenzialmente due: alla fine degli anni '50, il passaggio dagli aerei a pistone a quelli a getto e, sul finire degli anni '60, la sostituzione degli aerei a getto della prima generazione con quelli della seconda generazione e cioè con gli aeromobili a grandi capacità (*wide bodies*). Per quanto ci riguarda, si tratta dei *Boeing 747*, i cosiddetti *Jumbo* (ad oltre 350 posti) e dei *DC-10* (intorno ai 250 posti).

Per molti anni l'andamento dei costi aveva mostrato una costante tendenza alla diminuzione, poiché il progresso tecnologico consentiva via via nuove economie di gestione riflettendosi in un abbassamento dei costi unitari per posto-chilometro. Fino alla fine degli anni '60 si è verificata quindi una rincorsa all'ingiù delle tariffe rispetto ai costi. Questo continuo abbattimento delle tariffe era anche incoraggiato dalla situazione particolarmente positiva del mercato mondiale, data la stabilità sociale, politica, economica e monetaria che favoriva il turismo, fonte principale del traffico aereo internazionale. Sul finire del decennio scorso, al fattore sfavorevole della scomparsa dell'anzidetta stabilità venivano a sommarsi le conseguenze negative dell'inserimento nelle flotte, da parte delle principali compagnie

di tutto il mondo, degli aerei a grande capacità. Questo grosso investimento da parte delle aerolinee era stato fatto nella previsione che il tasso d'incremento del traffico sarebbe rimasto invariato, mentre invece questo, dal 15 per cento degli anni precedenti, passava al 9 per cento ed anche meno negli ultimi cinque anni.

Un aereo del tipo del *Boeing 747* che voli con un coefficiente di utilizzazione molto basso costituisce evidentemente un fattore non di miglioramento, ma di erosione del profitto delle compagnie. Se si analizzano i bilanci dei vettori internazionali si scopre che, non a caso, le compagnie che meglio hanno affrontato la crisi energetica sono state quelle che, come la *SWISSAIR* e la *SAS*, hanno immesso in flotta un minor numero di aerei a grande capacità, puntando su una lenta e graduale introduzione dei *wide bodies*.

Le grandi compagnie europee ed americane reagirono alla predetta concomitanza di fattori sfavorevoli cercando di allargare la base della clientela mediante l'introduzione di tariffe promozionali sempre più numerose e svariate. Per fare un esempio, sulle tratte del nord Atlantico si può viaggiare oggi a più di 150 tariffe promozionali diverse. Il ragionamento che si faceva, nell'adottare queste tariffe di per sé non remunerative, era che, piuttosto che far viaggiare un aereo mezzo vuoto, conveniva riempire i posti invenduti cedendoli a prezzi che, seppure non coprivano i costi, rendevano pur sempre possibile un introito aggiuntivo per la compagnia. Si verificò, invece, che quasi tutti i passeggeri finirono per viaggiare utilizzando quel tipo di tariffe non remunerative, senza che, per altro, si riscontrasse il desiderato miglioramento del fattore di carico. La crisi energetica, dilatando i costi e riducendo il traffico, ha esasperato l'andamento negativo della gestione, gonfiando le perdite di esercizio. Le compagnie si sono allora rese conto di aver imboccato una strada che non poteva portare che a disavanzi crescenti e che un risanamento economico dell'industria non poteva realizzarsi se non ristabilendo, nel tempo, l'equilibrio tariffe-costi. In questo senso l'industria si sta muovendo oggi.

Qual era, in particolare, la posizione dell'*ALITALIA* quando alla predetta situazione di disagio dell'industria del trasporto aereo si è aggiunta la crisi energetica? La posizione dell'*ALITALIA* era particolarmente critica, dato che la compagnia, puntando preferenzialmente proprio sullo sviluppo del

trasporto a lungo raggio, aveva acquistato un numero relativamente notevole di aviogetti a grande capacità. È bene notare qui che il settore a lungo raggio, oggi gravemente colpito dalla crisi, non è per definizione quello passivo o meno redditizio; anzi è quello nel quale, teoricamente, le compagnie dovrebbero poter realizzare i maggiori utili, potendovi impiegare le macchine più economiche. L'*ALITALIA* dunque si trovò, allo scoppio della crisi energetica, in una situazione particolarmente vulnerabile in quanto, avendo indirizzato l'espansione ed il rinnovo della propria flotta verso le macchine a lungo raggio, aveva rinviato l'immissione in essa di nuovi tipi di aereo, più economici, nel settore a breve-medio raggio. Quest'ultimo risultava ancora composto, come nel decennio precedente, dai *DC-9*, affiancati da macchine ormai obsolete dal punto di vista economico, come il *Caravelle* ed il *DC-8/43*. Sottolineo il fatto che queste ultime macchine che ho ora menzionato sono superate solo dal punto di vista economico (alti costi di manutenzione ed elevati consumi di carburante), poiché tecnicamente sono affidabili e sicure quanto quelle più moderne.

Un secondo fattore negativo che pesava, ed ancora oggi pesa, sull'attività dell'*ALITALIA* sono le disfunzioni della rete aeroportuale (soprattutto dell'aeroporto di Fiumicino) che si verificano nel nostro paese. Questa situazione, oltre ad arrecare molteplici fastidi all'utente, provoca gravi danni ed addossa pesanti oneri alla compagnia che a Fiumicino ha la sua base di armamento ed il suo principale centro operativo. Per meglio chiarire questo problema, basta esaminare alcune cifre riguardanti la capacità ricettiva di alcuni aeroporti esteri, rapportandola a quella di Fiumicino. Vi sono aeroporti, come quello di Francoforte, che, nelle ore di punta, registrano un traffico su due piste di 36 movimenti l'ora; quello di Parigi Orly, con tre piste, registra un traffico di 60 movimenti l'ora. L'aeroporto di Fiumicino, anche esso dotato di tre piste, registra un traffico di soli 32 movimenti nelle ore di punta. Altro dato significativo: a Fiumicino, con tre piste, il numero di movimenti annuo è di 148 mila unità, mentre a Parigi, nell'aeroporto di Orly, anch'esso con tre piste, si registrano 240 mila movimenti annui.

Palesi sono l'importanza e la gravità della situazione che si evidenziano dai dati citati. L'*ALITALIA* deve rapportare alla ca-

pacità ricettiva di Fiumicino tutti i propri orari di volo. Le coincidenze devono essere previste con margini di tempo più ampi del necessario, le macchine devono essere utilizzate entro i limiti orari e con i vincoli imposti dall'inefficienza del sistema e non, si badi bene, dalla dimensione dell'aeroporto, poiché abbiamo visto che con tre piste si potrebbe assorbire un volume di traffico ben maggiore. Ad appesantire ulteriormente i costi di gestione si aggiungono infine i ritardi derivanti dall'inefficienza gestionale dell'aeroporto di Fiumicino, i quali, iniziandosi a Roma, si riverberano poi su tutta la rete nazionale. Un aereo che parte ed arriva in ritardo rappresenta in primo luogo un disservizio per il cliente, ma anche un aggravio di costi operativi per il vettore. La somma di questi ritardi, di questi minuti e di queste ore di volo improduttivi, rappresenta alla fine dell'anno un onere di miliardi e miliardi sul bilancio della compagnia.

Un terzo fattore negativo e specifico dell'ALITALIA, nei confronti delle altre compagnie internazionali, è costituito dalla natura e dalla composizione del traffico aereo in entrata ed in uscita dal nostro paese. Il movimento aereo da e per l'Italia è infatti essenzialmente di natura turistica, dato che non esiste un movimento internazionale cospicuo e costante di uomini d'affari, come avviene ad esempio in Germania, Francia, Inghilterra. Per questi motivi il movimento aereo internazionale ha un andamento che non è né costante né omogeneo, nel senso che è stagionale e non bilanciato fra andata e ritorno, con periodi di punta in estate, a Pasqua ed a Natale. Esso è inoltre strettamente legato alla competitività delle destinazioni turistiche italiane rispetto a quelle offerte dai paesi vicini. Questa competitività, negli ultimi anni, è decaduta: non vi è dubbio ad esempio che, stante l'attuale situazione, gli americani, al contrario di quanto accadeva dieci o quindici anni fa, sono oggi scoraggiati dalle carenze delle nostre infrastrutture turistiche, dallo scadimento della qualità dei servizi, dalle condizioni generali del paese e preferiscono, come mete turistiche, altri paesi, dove trovano strutture ricettive, accoglienza ed ambiente più affidabili e più attraenti. Ciò rende particolarmente vulnerabile la posizione della nostra compagnia di bandiera, visto il peso della componente turistica nel traffico aereo internazionale da e per il nostro paese.

Vi sono state infine, e vi sono tuttora, cause interne che hanno reso difficile la posizione della compagnia. Il presidente Petrilli ha accennato agli elevati costi unitari di produzione dell'ALITALIA, in relazione soprattutto agli alti costi del personale. Potrò fornire dati specifici e precisi: per il momento basti dire che il nostro personale di volo è fra i più pagati d'Europa. Sul complesso delle spese per il personale, la voce relativa al personale di volo è quella che ci pone in condizioni più difficili. Gli altri dipendenti sono retribuiti più o meno a livelli medi europei. A fronte di un alto costo, la produttività del nostro personale di volo è invece bassa, nel senso che il numero di ore di servizio da esso effettuate è inferiore a quello, ad esempio, del personale di volo della LUFTHANSA o della olandese KLM. A questo si aggiunga che si sono formate - nel corso della rapida e qualche volta affannosa espansione della compagnia - sacche di improduttività all'interno dell'azienda stessa.

È difficile dare ad un'azienda in vigorosa crescita una struttura ed un'organizzazione interna che siano sempre perfettamente economiche e rispondenti alle precise necessità del momento. L'ALITALIA nel 1958, subito dopo la fusione con la LAI, impiegava circa 4.000 persone, con un fatturato di 21 miliardi di lire. Attualmente i dipendenti sono circa 16.500 ed il fatturato - per il solo traffico ALITALIA - si avvicina ai 400 miliardi (per il 1975 è previsto un fatturato di 450 miliardi). Mi si consenta il paragone: è come vestire un adolescente. Oggi va avanti ancora coi pantaloni un po' stretti dell'anno scorso; ma con la giacca comperata oggi un po' troppo grande affinché vada bene l'anno prossimo. Quando si è in fase di espansione, c'è la tendenza a preoccuparsi di non costringere e ritardare lo sviluppo, di evitare il crearsi di « colli di bottiglia », piuttosto che di ottimizzare a dimensione strettamente economica le strutture che supportano l'espansione stessa. Simili sacche di improduttività, che si sono formate ed esistono in tutte le compagnie di trasporto aereo del mondo e che rimanevano inosservate nel quadro euforico di un'espansione continua e generale, si sono evidenziate e sono diventate preoccupanti in presenza della fase recessiva. È stato necessario affrontare un discorso di ristrutturazione interna e di dimensionamento in relazione ai nuovi dati e previsioni sul traffico ed alle nuove condi-

zioni nelle quali l'azienda si trova ad operare. All'ALITALIA, questa azione è stata iniziata e ha portato e porterà i suoi frutti. Riteniamo che quando tutta l'industria si sarà nuovamente posta nella condizione di operare economicamente riconducendo le tariffe a quadrare coi costi, l'ALITALIA sarà in condizioni di parità concorrenziale con tutti gli altri, in quanto i passi che abbiamo compiuto e che compiremo nel frattempo ci porranno al livello degli altri ed elimineranno quelle ragioni di inefficienza che potevamo lamentare fino a qualche tempo fa.

Va fatto un cenno anche ad un'altra situazione di differenza della nostra compagnia rispetto ad altri vettori. Il servizio fornito al passeggero aereo non va inteso solamente come il puro trasporto di una persona da un punto ad un altro: esso è piuttosto il complesso dei servizi collegati con il semplice fatto vettoriale. Mi riferisco ai servizi che si forniscono ai passeggeri in aeroporto e non solo in aeroporto, ma anche nelle vicinanze di esso, dalla gestione dei quali alcune aerolinee traggono un notevole vantaggio economico. Si tratta in sostanza di diversificazioni nel settore. La SWISSAIR, ad esempio, gestisce assistenze aeroportuali, bar, alberghi, ristoranti, perfino il negozio dove il passeggero può acquistare il ricordino. Dal passeggero-cliente, insomma, la compagnia svizzera cerca di trarre il massimo sfruttamento commerciale possibile. La stessa cosa fanno gli scandinavi. Tutto ciò è messo in evidenza da un'analisi della composizione dei fatturati di queste compagnie.

Per l'ALITALIA le attività di volo rappresentano il 91,6 per cento del fatturato totale, contro l'8,4 per cento delle attività collaterali. Cito cifre relative al 1973 e questo per ragioni di omogeneità, in quanto non sono in possesso dei dati delle altre compagnie per quanto riguarda il 1974. Nel 1973, quindi, i proventi dell'ALITALIA sono stati 304 miliardi per le attività di volo, e 28 miliardi per le altre attività. Per la LUFTHANSA, invece, le attività di volo hanno rappresentato il 74,4 per cento (465 miliardi) dei proventi totali, contro il 25,6 per cento (160 miliardi) derivanti dalle attività collaterali. Per la SWISSAIR i dati sono i seguenti: 78,6 per cento (240 miliardi) e 21,4 per cento (65 miliardi). Per la SAS: 66,5 per cento (278 miliardi) e 33,5 per cento (140 miliardi). Vi sono soltanto due compagnie con una situazione

più sfavorevole di quella dell'ALITALIA: si tratta della PAN AM (tutti sappiamo in quali guai si trovi) e della JAL giapponese. Non a caso, due fra le più ammalate compagnie del mondo.

Il discorso evidenzia sufficientemente la importanza che questa diversificazione riveste agli effetti di assicurare alle compagnie un volano capace di permettere loro di meglio resistere in situazioni di recessione del traffico.

Ma torniamo alla crisi energetica. Ricordo che essa si manifestò verso la fine del 1973. Nei primi mesi di quell'anno si era registrata soltanto una leggera impennata dei prezzi del carburante. Scoppiata la crisi in tutta la sua gravità nell'ultimo trimestre del 1973, la prima preoccupazione fu non per il costo del carburante, ma per la sua reperibilità. Nel dicembre del 1973, tutte le compagnie fecero le loro valutazioni. Alcune, considerando il fenomeno come transitorio e ritenendo che nello spazio di tre quattro mesi tutto si sarebbe aggiustato, lasciarono immutati i loro programmi riservandosi di modificarli giorno per giorno in relazione alla eventuale non disponibilità del carburante. Altre, invece, come l'ALITALIA, rendendosi conto che il fenomeno non poteva essere di semplice ed immediata soluzione, pianificarono una preordinata riduzione dei servizi e quindi dei programmi sia a breve che a medio termine. Il risultato fu che l'ALITALIA pianificò la riduzione dei propri voli fin dal gennaio 1974. Per il primo trimestre di quell'anno, ciò significò una riduzione di attività del 20 per cento. Allora, nel dicembre 1973, certamente non pensavamo che il costo del carburante potesse ascendere con l'andamento esplosivo in seguito verificatosi. È ben vero che avevamo previsto un forte rincaro del prezzo, ma non credevamo che esso potesse raggiungere le vertiginose cifre che dovemmo poi pagare nei mesi successivi. All'inizio del 1973, infatti, un litro di carburante lo avevamo pagato meno di venti lire, mentre nei primi mesi del 1974, il prezzo era arrivato a punte di 150 lire il litro, con aumenti generali fino a 75 lire il litro. Questi dati risultano da alcune tabelle che mi permettono di consegnare al presidente della Commissione.

La situazione dell'industria non era e non è differente da quella dell'ALITALIA. Per le aerolinee dei 120 paesi aderenti all'ICAO (l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile collegata all'ONU) l'au-

mento del prezzo del carburante ha significato l'accumulo dei seguenti costi addizionali di approvvigionamento: 534 milioni di dollari per l'anno compreso fra l'aprile 1973 ed il marzo 1974; 2 miliardi e 343 milioni di dollari per l'anno compreso fra l'aprile del 1974 ed il marzo del 1975.

Per i prossimi dodici mesi il costo addizionale è stimato in oltre 3 miliardi di dollari. In altri termini, agli effetti della gestione dei servizi aerei, si è verificato un andamento ascensionale del prezzo del carburante che, fatto 100 il costo del periodo antecrisi, ha queste caratteristiche: aprile 1973-marzo 1974: 153,5 per cento; aprile 1974-marzo 1975: 313 per cento. Le previsioni per i prossimi dodici mesi arrivano al 346,4 per cento. Pertanto, nella previsione, il costo del carburante risulterà più che triplicato (3,46 volte rispetto al costo antecrisi).

Di fronte ad un siffatto aumento del carburante abbiamo avuto una rivalutazione delle tariffe di entità nettamente inferiore, specie se si tiene conto che questa rivalutazione tariffaria deve compensare anche la levitazione generale di tutti gli altri costi. A questo proposito mi permetto di consegnare al presidente della Commissione alcune tabelle di dati preparate dalla IATA.

Quali prospettive per il futuro, sia dell'ALITALIA, sia della industria tutta? È convinzione generale, tra i responsabili delle compagnie aeree internazionali, che nel giro di due o tre anni la situazione si possa normalizzare, nel senso che le tariffe, nel tempo, si rivaluteranno fino a consentire nuovamente l'equilibrio costi-ricavi. La industria — ad eccezione degli USA — è ormai orientata verso una politica di controllo della capacità, intendendosi con questo sia il perseguimento di accordi tra le singole compagnie, intesi a dimensionare i servizi alla domanda effettiva, sia l'intervento dei governi al fine di impedire eccessi di offerta, con il conseguente reinnesco di una spirale tariffaria discendente sotto i livelli remunerativi.

Anche sotto questo aspetto si evidenzia quindi la necessità, come ha già rilevato il presidente Tupini, di una chiarezza di intenti, di una ferma coerenza di interventi da parte dei responsabili organi di governo. Occorre formulare ed esplicitare una politica del trasporto aereo articolata per settori e nel tempo, nel migliore e più vasto interesse non dei singoli vettori, ma dell'economia del paese in generale. Una serie

di interventi spiccioli, scollegati, con scadenza nel breve termine e dimensioni puramente settoriali, non possono costituire e non costituiscono una politica del trasporto aereo. In un simile quadro, che è quello oggi esistente nel nostro paese, e per di più in mancanza di una regolare concessione, un gruppo come quello dell'ALITALIA, che impiega oltre 17.500 dipendenti, che ha fatto negli ultimi 10 anni investimenti per circa 600 miliardi e dovrebbe investire altre centinaia nei prossimi, che conta di fatturare oltre 500 miliardi nel 1975, non può evidentemente pianificare; e non potendo pianificare non può che vivere alla giornata; e vivendo alla giornata non può che fatalmente avviarsi al declino ed alla morte, o, forse peggio, alla sopravvivenza a carico dello Stato come organismo istituzionalmente anti-economico e perennemente sovvenzionato.

Su questa osservazione, onorevole presidente, vorrei chiudere il mio intervento, riservandomi evidentemente di rispondere ai quesiti che i signori deputati vorranno porre per approfondire gli argomenti che ho esposto succintamente.

PRESIDENTE. Ringrazio anche il dottor Nordio e do la parola al comandante Castellani, direttore generale dell'ATI.

CASTELLANI, *Direttore generale dell'ATI*. Il rappresentante dell'ATI ha poco da aggiungere a quanto già detto dal professor Petrilli. Essendo una compagnia che svolge esclusivamente servizio nazionale, essa ha problemi del tutto diversi. Questo però non significa che non abbia le stesse difficoltà di gestione rappresentate dalla carenza di infrastrutture, dalla instabilità sindacale, dalle deficienze dei servizi di assistenza, tutte cose cioè delle quali si è già parlato. Rispetto alle altre compagnie l'ATI svolge in più quella funzione di collegamento con le isole che, pur potendo essere definita di secondo livello, riveste notevole importanza sotto il profilo sociale, dato che su quei piccoli aeroporti la funzione del trasporto è proprio sociale più che commerciale.

In collaborazione con l'aeronautica militare la compagnia ha iniziato un sistema di calibrazione di tutte le radioassistenze, per dare un apporto efficace alla rimozione delle carenze denunciate dall'associazione piloti.

Non ho altro da aggiungere. Ripeto che la nostra problematica è identica a quella delle compagnie maggiori, eccettuata forse una certa esasperazione di alcuni difetti. Tutte le carenze degli aeroporti nazionali pesano infatti su di noi e in particolare per quel che riguarda il rincaro del costo del carburante, pur pagandolo noi allo stesso prezzo degli altri, in realtà dobbiamo affrontare degli oneri supplementari di significato non indifferente. Si calcoli ad esempio che un piccolo aereo per fare rifornimento nelle ore notturne paga per l'autobotte lo stesso prezzo che paga ad esempio un *Jumbo*. Il costo di questo servizio si ripercuote ovviamente su quello del carburante, facendone salire il prezzo unitario.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola al generale Garretto, presidente dell'AVIALPI.

GARRETTO, Presidente dell'AVIALPI. Io mi trovo un po' a disagio, perché non v'è dubbio che la problematica che si trova ad affrontare la mia compagnia è, in proporzione, insignificante rispetto agli enormi e gravi problemi che abbiamo sentito esporre da parte di rappresentanti di compagnie maggiori.

La differenza fra la mia compagnia e le altre è questa: l'AVIALPI non usa gli aeroporti, ma le aviosuperfici e, per quel che riguarda i raccordi, colleghiamo le città di fondo valle con i ghiacciai, i nevai, i prati ad alta quota, oppure piccole isole. Per esempio, all'isola del Giglio abbiamo un'aviosuperficie di 4-500 metri.

Devo dire innanzitutto che la compagnia, pur avendo molti problemi, è privata, per cui in questa sede forse non è il caso che io li esponga. La mia compagnia è stata inizialmente costituita con un piccolissimo capitale, che ora vorremmo aumentare. Per far questo sono già state reperite persone che vedono in questa operazione, evidentemente, prospettive di guadagno. Vi sono però degli inconvenienti, uno dei quali è costituito dal fatto che abbiamo chiesto da due mesi l'apertura al traffico dell'aeroporto di Bolzano e che essa, nonostante le richieste ed i solleciti, tarda ad essere concessa.

Per questo fatto siamo un po' perplessi e dispiaciuti e con noi è dispiaciuto tutto l'Alto Adige, perché si vede privato di un aeroporto che non si sa bene se esista nella pianificazione dell'aviazione civile e del Ministero dei trasporti. Mi riferisco al fatto che di esso non si fa cenno né nella legge n. 825 del 1973, né

in quella n. 755, probabilmente per il fatto che non ha un traffico di 50 mila passeggeri l'anno. Resta però il fatto che l'aeroporto di Bolzano appare in altre pianificazioni, nelle quali si prevede, con la spesa di 700 milioni di lire, di allungare una pista e con altri 700 milioni di fare una nuova aerostazione.

Un altro inconveniente che dobbiamo sottoporre all'attenzione della Commissione è il fatto che l'aviazione civile, pur recependo le nostre richieste e le nostre osservazioni, spesso non dà loro seguito: questo avviene, ad esempio, nel caso in cui aspettiamo di avere una autorizzazione per svolgere la nostra attività su alcune superfici sulle quali già da due anni essa effettivamente si svolge. Noi, per parte nostra, auspichiamo che queste norme vengano finalmente approvate, anche in considerazione del fatto che, per la parte di nostra competenza, le abbiamo preparate e nel farlo siamo stati molto severi con noi stessi. Bisogna comunque aspettare che il Ministero dei trasporti le faccia proprie. Si tratta di una situazione insostenibile a causa di difficoltà interne: basta addirittura il veto di un qualunque impiegato del ministero perché ci sia negata l'autorizzazione ad atterrare su Bolzano.

Negli ultimi tempi la mia compagnia sta svolgendo una nuova attività di servizio anti-grandine; proprio perché si tratta di un settore di nuova attività, appena agli inizi, noi abbiamo la sensazione che il ministero abbia una certa reticenza a darci le autorizzazioni necessarie per gli atterraggi, in quanto si tratta di percorsi sui quali non opera l'aviazione civile, ma gestori privati. La responsabilità di questa attività dovrebbe fare capo, per legge, all'aviazione civile, ma dal momento che per il nostro paese costituisce una novità (è nata in Nuova Zelanda nel 1955 e oggi è svolta in Francia, in Svizzera e in Austria), si stenta appunto a riceverla da parte dei settori interessati e anche dell'opinione pubblica. In sostanza, dobbiamo rilevare che vi è carenza di una normativa apposita.

Per quanto riguarda la nostra attività futura, i nostri sforzi saranno tesi a potenziare i servizi di collegamento con le isole più piccole e con i luoghi di alta montagna ma, a causa delle carenze che ho già sottolineato, la nostra libertà di movimento è assai limitata.

Vorremmo poi attivare alcune linee attraverso le Alpi, servite da piccoli bireattori, per i quali si renderebbero opportuni contributi attraverso l'apposito capitolo del ministero, che è però già impegnatissimo, avendo

tutte le compagnie necessità di fondi: è quindi necessario che esso venga potenziato in modo che anche le piccole compagnie possano beneficiarne.

PRESIDENTE. Essendo così esaurite le esposizioni, passiamo alle domande degli onorevoli commissari.

FERRARI-AGGRADI. Onorevole presidente, come ella ha ricordato all'inizio di questa seduta, la V Commissione bilancio, programmazione e partecipazioni statali ha al proprio esame il problema dell'ALITALIA ed, anzi, noi avevamo deciso di fare al riguardo una audizione conoscitiva, convinti come siamo dell'importanza del settore e della utilità di provvedimenti tempestivi.

Abbiamo esaminato la riorganizzazione delle linee di navigazione marittima e la nostra valutazione è stata molto positiva: noi riteniamo che sia stata una decisione che il Governo e il Parlamento hanno preso in un settore che era molto travagliato e pensiamo che analoghi provvedimenti vadano presi anche per il settore delle linee aeree, non soltanto per la svalutazione del capitale, ma soprattutto perché riteniamo che questo sia un settore portante dell'economia italiana e che, quindi, debba essere sostenuto perché possa dare in pieno il proprio contributo.

Onorevole presidente, non c'è dubbio che dopo l'iniziativa presa dalla Commissione trasporti noi, come abbiamo comunicato, rinunciamo all'audizione conoscitiva e volentieri acconsentiamo a fare nostri i lavori di questa Commissione, anche perché essa ha affrontato il problema in modo molto razionale dato che non si tratta di udire i soli rappresentanti della compagnia a partecipazione statale, ma quelli di tutto il settore.

Vorrei sottoporre all'attenzione dei membri di questa Commissione alcune considerazioni che farò sia a titolo personale, sia a nome e per incarico dei colleghi della V Commissione bilancio.

L'ALITALIA è passata attraverso diverse fasi: c'è stata la fase « eroica » del dopoguerra, quando essa si è costituita con l'apporto di società straniere, dalle quali ci si è poi sganciati assumendone noi il controllo, organizzandola e portandola a traguardi notevoli per economicità di gestione, competitività ed efficienza; c'è stato poi un periodo difficile per cause politiche ed economiche; siamo oggi al terzo periodo, quello caratterizzato dalla crisi energetica, che ha determinato una fase di grave squilibrio la quale ha richiesto e richie-

de luttora gravi sacrifici perché si sono verificati fatti eccezionali che hanno colpito tutti gravemente, alcuni superabili ed altri che rischiano di restare permanenti: vi sono fatti interni che sono stati qui riconosciuti e fatti esterni, come quello dei maggiori costi che derivano all'azienda italiana per il fatto che alcuni servizi e alcune strutture sono meno efficienti o più onerosi di quanto non siano negli altri paesi.

Necessita dunque un impegno di natura permanente affinché all'interno delle aziende si arrivi ad una riduzione dei costi, anche se questo significa integrare alcune attività, poiché non c'è dubbio che vi sono costi esterni per i quali si richiede una politica *ad hoc* ed un insieme di provvidenze.

Ci troviamo dinanzi ad un periodo di vuoto e di squilibrio, che difficilmente riusciremo a colmare in breve tempo e che di per sé può anche non preoccupare molto se riusciremo a realizzare le condizioni perché nel medio e lungo periodo si torni ad una condizione di equilibrio e ad un alto livello di efficienza e produttività.

La politica che dobbiamo svolgere deve essere quindi volta al raggiungimento di questo fine; le partecipazioni statali devono dare larga priorità a questo settore con i mezzi che hanno e con i fondi di dotazione che verranno messi a loro disposizione. Questo mi pare essenziale: una politica nel settore dei trasporti.

Nel periodo breve occorre adottare alcune misure di carattere eccezionale per fronteggiare la crisi. Poiché non dovrebbe essere un criterio delle partecipazioni statali quello di subire perdite, bisogna trovare un modo per coprire i vuoti che si determineranno e pervenire in un prossimo futuro ad una situazione di equilibrio e di stabilità di gestione, in modo che si possa dire che c'è ancora un servizio pubblico su una base di attività privata non bisognosa di sovvenzioni.

Sarebbe molto utile se la Commissione trasporti potesse apprendere dal presidente dell'IRI o dall'amministratore delegato dell'ALITALIA quali misure si dovrebbero adottare per dare al nostro paese una sana e solida aviazione civile.

KORAGH. Uno degli aspetti che mi preoccupa nella relazione del presidente dell'IRI e dell'amministratore delegato dell'ALITALIA (spero mi scuseranno per questo) è la constatazione di una politica aziendale che è andata incontro a gravi errori di previsione,

dato che, se è vero che alcuni dati della crisi sono legati a fattori esterni, non imputabili ad alcuno, altri erano invece ben prevedibili. Nel momento in cui il traffico aereo subiva uno sviluppo abnorme rispetto alla generale domanda di trasporto, bisognava prevedere che si trattava di un periodo di acquisizione di traffico a spese di altri mezzi di trasporto; era quindi logico che in seguito lo sviluppo di questo settore si sarebbe adeguato all'andamento generale della domanda di trasporto. Non era pensabile, in definitiva, che con un aumento della domanda di trasporto del 7 per cento, il traffico aereo potesse continuare indefinitamente a svilupparsi con un ritmo del 15 per cento.

L'obiettivo deve quindi essere, dopo un periodo di sovvenzioni, quello di impostare lo sviluppo su nuove basi, più puntuali e precise.

Il secondo problema posto è quello della situazione aeroportuale, che si intreccia, poi, con altri problemi. Ci sembra che in materia vi siano delle posizioni molto radicali, che vedono un netto contrasto tra il vettore aereo e la gestione aeroportuale. Anzitutto abbiamo una pressione, in buona parte giustificata, da parte delle gestioni aeroportuali (almeno da parte di una, la SEA, che è ancora totalmente dell'IRI e non è finanziata dagli enti locali), dato che non è possibile coprire i costi di gestione con tasse di atterraggio che sono nettamente inferiori a quelle internazionali.

Vorrei fare una prima domanda: come si considera questo problema? Dato che sappiamo benissimo che si dovrà dare un contributo pubblico, riterrei inutile che aeroporti e vettori continuino a litigare sul problema degli utili del trasporto. A noi sembra che la gestione aeroportuale non possa essere attribuita ad un vettore, anche se si tratta della compagnia di bandiera; ciò perché, pur essendo vero che l'ALITALIA sviluppa un traffico ingente negli aeroporti italiani, è anche vero che una parte altrettanto importante di traffico è sviluppata dalle compagnie straniere.

È necessario, dunque, compiere alcune scelte che si basino sulla più chiara conoscenza della situazione di bilancio di entrambe le società, l'ALITALIA e la società gestrice dell'aeroporto, perché questa è l'unica strada che può consentire decisioni economicamente vantaggiose.

Per quanto riguarda, poi, il problema delle carenze degli scali aeroportuali, esso è connesso con quello a cui ho fatto precedentemente riferimento. Anche in questo caso, infatti, è

necessario veder chiaro nella situazione dei traffici aerei nazionali, perché nutriamo l'impressione che da anni in questo settore non venga applicato alcun criterio di pianificazione. La politica aeronautica nazionale, inoltre, non è stata, fino ad ora, gestita dal ministero competente, ma dall'ALITALIA e pertanto la compagnia di bandiera non può oggi dichiararsi in crisi e chiedere al ministero che cosa deve fare. Le partecipazioni statali e l'ALITALIA debbono, in definitiva, assumere le proprie responsabilità, e non in posizione autonoma, ma d'intesa con il Parlamento.

MASCIADRI. Il professor Petrilli ed i rappresentanti dell'ALITALIA hanno affermato che le scelte compiute dalla compagnia di bandiera in materia di acquisto di aeromobili sono risultate sbagliate. Ciò, a mio parere, è dovuto al fatto che la politica di acquisto dei nuovi aerei è stata condizionata dall'industria americana, che, prodotti alcuni tipi di aereo a scopi bellici, li ha poi trasformati ed adattati all'aviazione civile per poterli più facilmente piazzare sul mercato.

Un'altra critica va poi mossa alla compagnia di bandiera: essa compie scelte e prende decisioni di cui il Parlamento non viene informato che a cose fatte. Non è infatti pensabile che si comperino aerei, si decida di potenziare o ridimensionare una linea ed il Parlamento ne sia messo a conoscenza solo al momento di pagare i conti.

Sono del parere, tra l'altro, che, dovendosi considerare l'aereo come un mezzo di trasporto di massa e non più riservato a pochi privilegiati, lo Stato debba servirsi dell'ALITALIA come strumento per realizzare la propria politica del trasporto aereo. In considerazione di ciò sarà bene che si ponga particolare attenzione per quanto riguarda l'andamento delle tariffe, che proprio in questi giorni - come è stato annunciato - subiranno un aumento del 10 per cento; se la politica dei trasporti aerei spetta allo Stato, infatti, essa dovrà in futuro essere meno legata a scelte di carattere aziendalistico.

Vorrei poi sapere dai rappresentanti dell'ALITALIA qual è la loro opinione sulle scelte che nel settore dell'aviazione civile sono state compiute dagli organi competenti; se, in considerazione del fatto che queste scelte risultavano carenti, l'ALITALIA si è dovuta sostituire alla direzione generale dell'aviazione civile nel gestire la politica del settore; quali sono, infine, i rap-

porti tra la compagnia di bandiera e la stessa direzione generale dell'aviazione civile e se essi potranno migliorare in futuro.

Una breve e semplice domanda. Il comandante Castellani ha parlato, con la sua solita competenza, dell'ATI, che chiude in pareggio i propri bilanci, mentre l'ALITALIA li chiude in passivo. Vorrei sapere se il passivo che è stato denunciato ufficialmente, al quale ha fatto riferimento l'onorevole Ferrari-Aggradi, di 47,5 miliardi di lire, è il passivo effettivo oppure se quest'ultimo è superiore. Credo che in questa sede non debbano esservi segreti, anche perché come parlamentari dobbiamo saperci regolare.

Comprendo la differenza esistente tra le due aziende. L'ATI provvede soltanto ai trasporti nazionali e si avvale di una consulenza e di un appoggio illimitato da parte dell'ALITALIA. Vorrei comunque conoscere le ragioni precise, se ve ne sono, del fatto che l'ATI chiude in pareggio i propri bilanci, mentre l'ALITALIA accusa un passivo, come del resto, salvo rare eccezioni, tutte le altre compagnie aeree del mondo.

Per quanto riguarda il personale, vorrei sapere che cosa pensate di fare per quanto riguarda il *surplus*. Non credo che si prevedano licenziamenti. Si diano delle garanzie al riguardo. So che siete in difficoltà per i piloti, che sono i meglio pagati del mondo. L'argomento sarà trattato nuovamente nella giornata di martedì ed è assai interessante. Non ho capito come vengono utilizzati questi 400 piloti in più.

Non è poi un mistero per alcuno che le gestioni private di aeroporti chiedono un aumento delle tariffe aeroportuali e dell'*handling* e quindi vorrei sapere il parere dell'ALITALIA su questi aumenti che vengono richiesti.

MARZOTTO CAOTORTA. Se non sbaglio, l'ALITALIA paga le tariffe a Milano e non le paga a Fiumicino, in quanto la gestione di quest'ultimo è pubblica. Questo provoca alcune conseguenze, in quanto le altre compagnie, per reciprocità, non pagano. Abbiamo quindi una carenza di entrate. Per favorire la compagnia di bandiera, rinunciando alle entrate delle altre compagnie. A Fiumicino c'è un traffico aereo internazionale notevole. Dal momento che, come Parlamento, abbiamo avuto la volontà politica di affidare la gestione aeroportuale ad una società dell'IRI (speriamo che presto la gestione aeroportuale nel

complesso del sistema romano possa essere attivata e sottratta all'aviazione militare anche per Ciampino), ci sembra opportuno non rinunciare a queste entrate, facendo pagare l'ALITALIA anche a Roma. All'onere aggiuntivo che graverebbe in tal modo sull'ALITALIA, si potrebbe ovviare corrispondendo una sovvenzione alla società IRI che gestisce questi servizi.

Desidero sottolineare come con l'affidamento della gestione in argomento all'IRI, che è stata voluta - e non senza difficoltà - in considerazione della somma di interessi che erano connessi con l'aeroporto, si è inteso porre tale istituto nella possibilità di realizzare una gestione economica, razionale e moderna dell'aeroporto. Abbiamo appreso ieri con molto interesse gli sforzi notevoli che sono stati già compiuti e le difficoltà che ha dovuto superare la nuova società. Come Parlamento ci aspettiamo molto dall'IRI, nel senso che esso possa, attraverso questo strumento che gli abbiamo voluto dare per razionalizzare l'aeroporto romano, sviluppare anche in questo settore la sua nota capacità imprenditoriale. In sostanza, l'IRI dovrebbe dare a Roma un sistema aeroportuale modello e tale da soddisfare quelle esigenze di servizi che l'ALITALIA ha evidenziato in questa sede e che conosciamo. Sappiamo che in questo senso l'IRI ha delle difficoltà e che ha le mani legate. Noi siamo disponibili a dare un aiuto, nel senso di conferire maggiore snellezza, sviluppo, autorevolezza, possibilità di azione alla società IRI per potersi sviluppare e affermare nel senso che l'ALITALIA richiede. Esprimo, a nome del gruppo della democrazia cristiana, la disponibilità a dare una mano, dal punto di vista legislativo, alle predette società, se ciò si rendesse necessario. Diciamo cioè al massimo rappresentante dell'IRI che siamo disponibili a far sì che finalmente siano realizzate le attrezzature necessarie nel massimo aeroporto italiano e siano fatte funzionare, in considerazione del fatto che in tale aeroporto passa il 70 per cento circa del traffico aereo italiano. Sappiamo che vi sono moltissime difficoltà, ma occorre superarle con la reciproca collaborazione, della quale do atto.

Vorrei sapere anche perché l'ALITALIA non ha sviluppato le attività collaterali, delle quali si è parlato. È stato detto che sarebbe stato bene aver operato questa diversificazione: per quali motivi ciò non è stato fatto? Si possono intraprendere adesso

queste attività, che dovrebbero estendersi nel campo turistico?

Per quanto riguarda l'ALITALIA, il presidente dell'IRI ha fatto presente un'esigenza di finanziamento per la situazione straordinaria in cui si trova l'azienda. L'IRI pensa di poter reperire questo finanziamento al suo interno, oppure si tratta di una richiesta di finanziamento esterno, da parte dello Stato?

Ho infine ritenuto molto interessante la descrizione delle attività dell'AVIALPI. Se ho ben capito, è stata chiesta l'applicazione di una legge o l'approvazione di alcuni provvedimenti. Vorrei avere notizie più precise su questo argomento.

FIORIELLO. È vero che il costo del carburante si è aggravato notevolmente, però, attraverso l'aumento delle tariffe, che si aggirano intorno al 32 per cento, si è cercato di recuperare questa levitazione del prezzo del combustibile.

Un altro aspetto mi sembra interessante cioè quello relativo all'aumento del traffico passeggeri, che è stato del 7-8 per cento in più rispetto ai dati precedenti; ciò indica che anche il mezzo aereo trova sempre più favore nei confronti del pubblico. Credo che tutti questi aumenti siano dovuti sia al rincaro del prezzo del carburante, ma anche ad una crisi di gestione oggi presente all'interno dell'ALITALIA. Si è voluto, infatti, portare avanti una politica di prestigio soprattutto nei confronti delle grandi compagnie internazionali, le quali hanno puntato anche all'espansione di altre attività (mi riferisco in particolar modo ai voli a domanda, curati ed incentivati dalle compagnie straniere, ma trascurati dall'ALITALIA). Avevamo una compagnia, la SAM, che si occupava di questo settore ma qualche mese fa essa ha cessato la sua attività; ora, dato che l'ALITALIA ha coperto alcune delle principali linee della SAM ed ha ottenuto un fatturato di quattro miliardi (sono dati ufficiali), non sarebbe il caso di incentivare questo servizio e ripristinare la SAM? Bisogna anche incentivare altri settori del volo quali quello merci, che sta assumendo un'importanza sempre più massiccia in tutte le parti del mondo.

Desidero fare un'altra domanda ben precisa al presidente Petrilli riguardo, appunto, alla costruzione della nuova aerostazione di Fiumicino. In un momento in cui si sta ridimensionando tutto, si sta ristrutturando tutto, è mai possibile che si pensi

a costruire una nuova aerostazione? Non sarebbe più utile ridimensionare e, quindi, non costruire la nuova aerostazione, il che comporterebbe un risparmio di centinaia di miliardi?

Chiaramente sarebbe lo Stato a dover sopportare questa spesa, con gravi riflessi sul proprio bilancio. Non vi è, quindi, alcuna coerenza anche all'interno dell'ALITALIA.

POLI. Ho seguito con molta attenzione l'esposizione che è stata fatta dai presidenti dell'IRI e dell'ALITALIA, ma ho ravvisato alcune contraddizioni su certi dati.

Vorrei innanzitutto fare una premessa: ci troviamo senza dubbio di fronte ad una crisi energetica che non è, a mio avviso, sorta inaspettata, perché stava covando da lungo tempo. Dobbiamo, quindi, individuare le cause che hanno determinato la crisi dell'aviazione civile e della nostra compagnia di bandiera.

Vorrei premettere che questa mia richiesta parte dal presupposto che l'ALITALIA assuma una posizione che consenta di far fronte a tutte le esigenze che il nostro paese richiede. Non c'è dubbio che siamo in presenza di una situazione difficilissima, per la totale assenza di coordinamento nel settore dei trasporti, il che provoca in tutti i vettori difficoltà di gestione che non sono facilmente superabili. Vorrei quindi pregare di rimanere un po' di più sul terreno dell'attività principale dell'ALITALIA, senza cercare di entrare nel settore di attività che fino ad oggi sono state appannaggio di altri complessi aziendali, che non so se sarebbe possibile scalzare.

A questo punto vorrei rivolgere una domanda al dottor Nordio: nella sua relazione all'assemblea straordinaria del 6 dicembre 1974, è detto che, a partire dal novembre 1973, gli aumenti tariffari sono stati, in media, del 18 per cento nel settore Australia, del 29 nel settore Europa e nord Atlantico, del 33 sul mercato interno. Assumendo come fattore medio la percentuale del 21 per cento, risulterebbe un incremento delle entrate dell'ALITALIA, rispetto al 1973 (335 miliardi), di circa 70 miliardi. In effetti, secondo notizie di stampa, si è parlato di 420 miliardi nel 1974, cioè di 85 miliardi in più rispetto al 1973. D'altro canto, secondo i dati forniti dal dottor Nordio nella citata relazione, l'ALITALIA avrebbe speso, nel 1974, per il carburante, 90,8 miliardi, con un aumento, rispetto al

1973, di 55,8 miliardi. Rilevo pertanto che la quota di incremento delle entrate copre, comunque, largamente il *deficit* della voce « carburante ». Ora, lei, dottor Nordio, ha previsto nella relazione un aumento di tutti gli altri costi di circa 82 miliardi per il 1974, esclusi gli ammortamenti. Le voci principali di tale importo sono costituite dai maggiori oneri per il personale, dagli aumentati oneri finanziari e così via. A me sembra che queste cifre denuncino chiaramente errori di politica aziendale imputabili alle precedenti gestioni, quali, ad esempio: la frammentazione sindacale del personale; la mancanza di un contratto unico nazionale per la gente dell'aria (si parla di circa cinquanta contratti!); l'aver consentito ai piloti di assumere, tramite il loro sindacato, una posizione rigidamente corporativa (lei ha detto che si tratta di piloti fra i meglio pagati d'Europa ma con una produttività più bassa rispetto a quella di piloti di altri paesi); una certa politica di prestigio seguita negli anni passati, nel senso di acquisire il maggior numero possibile di rotte internazionali, senza avere riguardo alla redditività, con il risultato di far volare in ogni punto del globo aerei *Jumbo* e *DC-10* semivuoti; l'assurda concorrenza operata nei confronti della PAN AM e della TWA con la guerra delle tariffe.

Vorrei poi pregarla di spiegare ai membri di questa Commissione per quale motivo l'ALITALIA non si indirizza verso il settore *charter*, che è - mi pare - uno dei più redditizi - come dimostra chiaramente l'attività di molte compagnie straniere - anzi lo abbandona, consentendo così, in questo settore, larga penetrazione a vettori stranieri. Dal momento, poi, che lei ha fatto cenno al traffico turistico, a me sembra che in questo settore l'attività dei voli *charter* potrebbe riequilibrare la situazione. A mio avviso, da questo punto di vista, l'ALITALIA non ha seguito una linea di politica aziendale valida e tale da consentirle di tenere il passo con altre compagnie.

Ho letto su *Air press* (anno 1975, n. 14) che una delegazione ufficiale italiana, della quale fanno parte anche rappresentanti dell'ALITALIA, sta conducendo trattative a Washington con le autorità statunitensi per ottenere un riequilibrio tra le capacità offerte dai vettori americani nei servizi con l'Italia e quelle dell'ALITALIA. Poiché riequilibrio vuol dire, evidentemente, accordo tra le parti, e quindi riconoscimento al-

l'ALITALIA di una capacità maggiore di quella attuale, la mia domanda intende chiarire su quali previsioni di aumento di traffico a favore della compagnia è basata la richiesta di maggiore capacità, considerato che - secondo i dati IATA pubblicati su *Air press*, n. 2, del 1975 - nei primi nove mesi del 1974 il traffico sull'area del nord Atlantico è diminuito del 7 per cento per quanto riguarda i passeggeri di voli di linea e del 30 per cento per quanto riguarda i passeggeri dei voli *charter*; e, infine, se tale richiesta di incremento non sposti i termini della riduzione percentuale di traffico sul servizio nord Atlantico prevista per l'intera annata 1975.

Vorrei concludere questo mio intervento con una domanda rivolta al presidente dell'ALITALIA: le risulta, avvocato Tupini, che esista un rapporto professionale o di consulenza fra la società ALITALIA e l'avvocato Guido Rinaldi Baccelli?

BAGHINO. Vorrei iniziare questo mio intervento esprimendo una perplessità, quella, cioè, che, data la vastità del settore dell'aviazione civile, forse esso avrebbe meritato più di una seduta, in modo tale che le domande potessero venir formulate con maggiore meditazione e completezza.

Pregherei, perciò, sia il presidente dell'IRI, sia quelli dell'ATI e dell'AVIALPI di inviarci, magari entro pochi giorni, delle relazioni a completamento delle esposizioni fatte in questa sede; questo ci aiuterebbe certamente a svolgere meglio il lavoro che seguirà, in sede parlamentare, queste audizioni e cioè la predisposizione di iniziative legislative atte a migliorare la situazione dell'aviazione civile. Da queste memorie, poi, mi sembra che potrebbe derivare la risposta al terzo punto del nostro questionario, che credo non sia stato trattato, cioè la situazione della legislazione in materia. Sono, tutti questi, punti importanti proprio per i riflessi internazionali che ha l'attività dell'ALITALIA; per cui ritengo che più valide delle disquisizioni giuridiche di professori che ci illuminano su convenzioni e articoli di codice, sia l'applicazione pratica di questi articoli o i suggerimenti di coloro che dall'esperienza hanno tratto utili insegnamenti.

Un altro punto sul quale vorrei fosse dato un chiarimento è il seguente: ieri abbiamo ascoltato un gruppo di rappresentanti di gestioni aeroportuali a capitale pubblico; oggi ascoltiamo ugualmente rap-

presentanti di enti che si interessano dell'attività aeroportuale in senso completo e che sono enti sovvenzionati con denaro pubblico e a carattere pubblico; orbene, sia gli uni sia gli altri hanno manifestato alcune perplessità e accennato — chi più, chi meno chiaramente — alla preoccupazione di una scelta politica nel campo di queste attività; penso che la scelta debba già essere scaturita e, se così non fosse, è chiaro che qualcosa non funziona ed è chiaro che bisogna trovare una soluzione, perché le decisioni danneggiano qualsiasi azienda.

Dall'audizione di ieri siamo venuti a conoscenza di varie difficoltà e situazioni abnormi, come quella che la società di gestione di un certo aeroporto rischia di trovarsi con diecimila dipendenti per svolgere un lavoro che a Parigi è svolto da appena quattromila; vi sono dunque situazioni che potrebbero essere risolte attraverso la modifica di qualche articolo della legge n. 755, anche al fine di evitare quell'appesantimento e quel deterioramento dell'immagine aziendale che anche oggi è stato denunciato.

Noi non siamo ancora venuti in possesso — e ne faremo richiesta — delle convenzioni stipulate in relazione alla nascita della società di gestione del sistema aeroportuale della capitale; ma poiché riteniamo che esse siano la « fotografia » della legge istitutiva, se, per una qualche interferenza della direzione generale dell'aviazione civile, non dovessero essere adeguate alla legge, noi avremmo il dovere di intervenire per poterle adeguatamente correggere e normalizzare la situazione.

Il presidente Petrilli ha enunciato, tra le varie difficoltà, quelle rappresentate dalla rigidità della struttura aziendale e, poiché forse mi è sfuggito il particolare, vorrei chiedergli come intende correggere questa situazione, ammesso che sia possibile farlo. Ha poi accennato alla limitatezza di domanda di trasporto e allo scadimento turistico. Questi due problemi, per iniziativa dell'IRI o, di riflesso, dell'ALITALIA, dovrebbero essere risolti, per lo meno in parte, direttamente, o attraverso altri settori di attività.

Ho sentito l'onorevole Poli riferirsi ai viaggi di gruppi, di comitati eccetera, che l'ALITALIA intenderebbe non effettuare più: se questa decisione dovesse essere legata a quanto ha affermato il dottor Nordio quando si è intrattenuto sulla situazione dei *Caravelle*, che hanno consumi maggiori e più forti costi di manutenzione, vorrei

sapere quale iniziativa si è presa, se cioè si è provveduto ad ordinare una sostituzione di questi aeromobili o se ci si è fermati alla decisione di non effettuare più quel tipo di voli per i costi eccessivi che hanno finora comportato.

Il dottor Tupini ha enunciato qualche possibile rimedio per risolvere la crisi, come — ad esempio — un eventuale ridimensionamento della compagnia, un aggiornamento della flotta, eccetera. Io penso invece che dobbiamo compiere i nostri sforzi solo in vista di un ulteriore sviluppo, correggendo gli errori commessi e considerando questo servizio alla stessa stregua dei servizi marittimi, ferroviari e stradali, per i quali siamo stati tutti concordi nel favorirne l'incremento; il dovere di questa Commissione è infatti quello di intervenire per sviluppare e migliorare, non per ostacolare.

Ho poi appreso alcune percentuali di riduzione delle tariffe internazionali e nazionali e chiederei, quando fosse possibile, di poterne prendere visione.

Ho appreso, infine, alcuni dati circa la capacità delle piste: quella di Fiumicino è pari a 3,32. Quale è la causa di questa minore efficienza? Come e dove intervenire, dato che non si possano ricondurre tutte queste difficoltà ai servizi a terra? Ho sentito che nel 1974 c'è stato un ridimensionamento del 20 per cento dell'attività; qual è stato il risparmio ottenuto?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Premetto che non voglio guardare al passato, ma fare solo alcune domande.

La prima è questa: come vede il vettore (e, dato che siamo in Italia, l'ALITALIA) il sistema infrastrutturale? Quali strutture richiede? Sono infatti del parere che debbano essere queste ad adeguarsi al vettore, come avviene per i porti.

A proposito dell'equilibrio tra costi e ricavi, qual è, inoltre, il vostro punto di vista? Come pensate di fronteggiare la situazione?

Per quanto riguarda l'ipotesi di una sovvenzione o di un prestito, è possibile conoscere quanto si è fatto all'estero per altre compagnie nella stessa situazione della nostra?

Circa la questione dell'*handling*, avete fatto delle valutazioni comparative? Dato che nel bilancio aeroportuale non figurano determinati ricavi, proponete esplicitamente di cambiare la struttura italiana?

In materia di diritti aeroportuali, vorrei chiedere, innanzitutto, come è giudicato l'attuale livello italiano di assistenza al volo. In ordine al rimborso dei costi infrastrutturali, è preferibile un aumento delle tariffe aeroportuali, che comporterebbe, poi, un aggravio di costi per la compagnia di bandiera e, presumibilmente si ripercuoterebbe sulla tariffa di trasporto, oppure è preferibile destinare agli aeroporti una notevole quota di interventi pubblici?

Come giudicate, in base alla vostra esperienza di vettori, l'organizzazione ministeriale? È idonea a rispondere alle esigenze di un settore così dinamico come il vostro o non la ritenete invece superata?

Come considerate, infine, la funzione del trasporto di linea e di quello a domanda?

CATELLA. La mia, più che una domanda, è una preghiera. Mi pare che la « filosofia » di questa indagine conoscitiva sia quella di permettere a noi membri della Commissione di conoscere tutti gli aspetti dell'aviazione civile, sia dal punto di vista dei vettori, sia da quello dei gestori aeroportuali. Vorrei sapere quali punti della legislazione siano da ritoccare per rendere più snelli i rapporti tra vettori e gestori aeroportuali, i rapporti con l'aviazione civile e quelli internazionali. Sarà dalla sintesi delle indicazioni fornite, anche se magari contrastanti, che potremo ricavare i criteri validi per una nuova legislazione.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al presidente dell'IRI, professor Petrilli, devo fare presente che, se per talune risposte vi sarà forse il tempo per un approfondimento, per altre forse mancherà e pregherei, quindi, i nostri cortesi ospiti di far pervenire alla Commissione eventuali memorie aggiuntive.

PETRILLI, *Presidente dell'IRI*. Risponderò solo a parte delle domande, lasciando ai rappresentanti dell'ALITALIA il compito di rispondere sui problemi tecnici della società.

Desidero innanzitutto precisare che invieremo al più presto un documento con dei dati; se questi fossero insufficienti, ne invieremo degli altri.

All'onorevole Ferrari-Agradi, che ha chiesto in quanto tempo l'ALITALIA ritenga di poter tornare su posizioni di equilibrio gestionale, rispondo che, secondo le valutazioni che possono essere formulate sulla evoluzione del mercato nel breve e

medio periodo, saranno necessari tre o quattro anni. Questa non è soltanto una previsione, ma anche un atto di volontà da parte della società e dell'IRI, che ne è azionista. L'intervento finanziario esterno dovrebbe quindi essere di natura eccezionale e limitato nel tempo, come è avvenuto per altre compagnie con funzione imprenditoriale che agiscono, come l'ALITALIA, sul mercato.

Il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio per la compagnia di bandiera italiana è però legato ad alcune condizioni. La prima è che l'azienda, in tutte le sue componenti, continui nell'impegno per il raggiungimento della massima efficienza ed economicità possibili, sforzo doveroso anche in considerazione del richiesto intervento finanziario statale. La seconda è che si possa giungere presto ad un adeguamento delle tariffe, soprattutto di quelle che sono concordate a livello internazionale. La terza condizione è che siano eliminate le diseconomie esterne, di cui oggi si è parlato a lungo, e che pesano notevolmente sull'attività dell'ALITALIA. Dirò subito, in ordine a quest'ultimo problema, che l'IRI ha un ruolo da svolgere; lo ha, per esempio, con la Società aeroporti di Roma, da quando ha assunto la gestione del sistema aeroportuale della capitale.

Riconosco che vi sono state delle previsioni sullo sviluppo del traffico aereo che sono state clamorosamente smentite dai fatti. Ritengo però che tutti debbano convenire che sarebbe stato impossibile prevedere un evento di così sconvolgente portata come la crisi petrolifera.

Come l'ALITALIA, del resto - penso che questa debba essere considerata un'importante attenuante - ha sbagliato la quasi totalità delle compagnie aeree mondiali; non a caso, infatti, si sono trovate avvantaggiate le compagnie che, per vari motivi, ma non per aver previsto l'aumento vertiginoso del costo del carburante, avevano differito il potenziamento delle loro flotte.

Concordo con l'osservazione, che qui è stata avanzata e che accetto come presidente dell'IRI, istituto gestore della Società aeroporti di Roma, che non sia giusto che la compagnia di bandiera cerchi una riduzione dei costi a spese delle gestioni aeroportuali. È necessario trovare un punto di incontro tra gli interessi delle società di trasporto aereo e le gestioni aeroportuali.

Alle domande dell'onorevole Masciadri risponderà più dettagliatamente l'ammini-

stratore delegato dell'ALITALIA. Posso dire, però, che vi sono certamente problemi di carattere generale legati alla politica dell'aviazione civile: la politica delle tariffe, ad esempio, che deve essere gestita dallo Stato, che non può certo ignorare che le tariffe inerenti al trasporto aereo vanno coordinate con quelle di altri tipi di trasporto concorrenti e che deve contemperare, nello stesso tempo, i rapporti tra le società aeree e le società aeroportuali, sempre adottando un criterio di economicità globale.

Per quanto riguarda l'ipotesi che l'ALITALIA si sia sostituita e si sostituisca agli organi competenti nel gestire la politica dell'aviazione civile, debbo affermare che la politica di questo settore è attuata dallo Stato e che l'IRI e le sue società sono uno strumento dello Stato stesso.

Io credo che la politica delle tariffe debba essere di adeguamento ai costi; non è possibile, però, talvolta, attuare adeguamenti immediati. Una tariffa che si adegui a costi crescenti finisce per distorcere la distribuzione degli utenti dei vari mezzi di trasporto. Ad esempio, per quanto riguarda la tariffa delle autostrade, abbiamo chiesto un adeguamento più lento ai costi, per evitare che un aumento troppo rapido potesse provocare un calo del traffico.

Per quanto riguarda il passivo dell'ALITALIA, il dato da me citato faceva riferimento al valore della svalutazione del capitale deliberato dall'assemblea a copertura delle perdite consuntivate al 30 giugno 1974.

All'onorevole Marzotto Caotorta risponderà il dottor Nordio per quasi tutte le domande, meno una, alla quale risponderò io. L'onorevole Marzotto Caotorta ha espresso la speranza che la gestione dell'aeroporto di Roma possa essere efficiente, come - ha avuto la bontà di dire - altre aziende dell'IRI hanno dimostrato di essere. In effetti dovremo compiere lo sforzo massimo per raggiungere la migliore efficienza e il miglior coordinamento possibili fra le esigenze della compagnia di bandiera e quelle dell'aeroporto. Le difficoltà sono enormi, non soltanto perché gli enti locali che dovevano contribuire alla società non ne fanno ancora parte (questo crea un problema politico, non certamente dovuto a noi), ma soprattutto perché siamo eredi di un passivo particolarmente pesante dal punto di vista della gestione di tale aeroporto.

Tale gestione va considerata alla luce di tanti impegni che abbiamo dovuto mantenere e che erano stati assunti dalla gestione precedente. Dico questo con una certa amarezza. Tante volte si criticano le aziende pubbliche, le aziende dell'IRI per gli esiti della loro gestione: si dimentica che spesso, a monte, c'è il passivo della gestione privata di tante aziende, che hanno una grande valvola di sicurezza: quando un'azienda va male viene passata all'IRI, mentre l'istituto non ha una analoga possibilità.

Ripeto, abbiamo una pesante eredità del passato, con tutte le relative conseguenze, che si ripercuotono non soltanto nei periodi di avviamento, ma anche in via permanente e che rappresentano una remora notevole al funzionamento più efficiente.

L'ultima domanda riguarda la necessità di specificare se, quando parliamo di esigenza di finanziamenti eccezionali, ci riferiamo ad apporti interni, cioè da parte del gruppo, o esterni. Ho detto, nella mia introduzione, che ritengo opportuno in questo caso un intervento esterno data l'eccezionalità dello sbilancio che si è determinato.

L'onorevole Fioriello ha domandato come mai continuiamo ad occuparci della costruzione dell'aerostazione, che era stata programmata sulla base di un certo sviluppo che oggi non prevediamo più. Ora questa costruzione è nelle previsioni della legge. E da rilevare che sarà iniziata solo quando lo sviluppo dei traffici la renderà necessaria; comunque va considerato che la realizzazione dell'opera comporterà sensibili economie in funzione di una maggiore efficienza e di una migliore sistemazione della struttura aeroportuale.

All'onorevole Poli risponderà il dottor Nordio. All'onorevole Baghino ho risposto che integreremo senz'altro la nostra documentazione. Egli ha citato fra le difficoltà attuali anche la diminuzione notevole della immagine turistica, e quindi del traffico, nel nostro paese e ha domandato che cosa può fare l'IRI per modificare la situazione. L'IRI non può fare altro che esprimere la speranza che la situazione generale migliori. Non possiamo fare niente per cambiare il mercato turistico, che dipende da circostanze quasi tutte esterne a noi.

BAGHINO. L'IRI potrebbe intervenire con iniziative promozionali.

PETRILLI, Presidente dell'IRI. Abbiamo passato tutte le nostre iniziative ad un altro ente di gestione, cioè l'EFIM.

Alle altre domande dell'onorevole Giovanni Enrico Lombardi risponderanno i miei collaboratori. Io vorrei rispondere ad una sola domanda, e cioè se è vero che la domanda di infrastrutture dovrebbe correttamente essere espressa dal vettore. Una impostazione del genere è giusta, così come sarebbe stata giusta per la gestione dei porti. La mia lunga esperienza alla presidenza dell'IRI mi dice che molto spesso la domanda di infrastrutture è manovrata da altri interessi. Spesso si tratta di interessi locali. Una città spesso chiede un aeroporto o di essere toccata da una nave per ragioni di prestigio. Si tratta senza dubbio di interessi legittimi, ma che non sono correlati con l'esigenza della domanda, cioè del vettore. È un problema fondamentale sul quale bisognerebbe affrontare un discorso più approfondito; comunque, l'organizzazione infrastrutturale ottima è quella che è al servizio della domanda, anche se probabilmente dovrebbe essere ancorata al problema della sistemazione del territorio, tipicamente regionale. Non si è ancora trovata a livello delle regioni una formula che permetta di contemperare le diverse esigenze concorrenti nel territorio in ordine alla domanda di infrastrutture.

Sono pronto a dare quei suggerimenti che chiedeva l'onorevole Catella, per quanto riguarda il coordinamento fra le diverse esigenze.

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Tupini, presidente dell'ALITALIA.

TUPINI, Presidente dell'ALITALIA. Come il presidente dell'IRI ha già indicato, lascerei al dottor Nordio la risposta per molte questioni specifiche.

Vorrei soprattutto raccogliere quelle risposte che sono state date ad un quesito che avevo affacciato nel mio intervento e che si riferiva alla politica nazionale del trasporto aereo. Fermo restando quanto il professor Petrilli ha detto, cioè che quella politica non può che essere delineata dalle autorità competenti, mi piace notare che alcune indicazioni di conforto sono emerse dagli interventi dei vari membri della Commissione, tra i quali l'onorevole Ferrari-Aggradi. Egli ha detto che il grado di priorità assegnato dallo Stato ai servizi svolti

dalla compagnia di bandiera deve essere molto elevato.

L'onorevole Baghino ha affermato che deve essere prospettata una politica di sviluppo e non di ridimensionamento. Di questo tenore era anche una certa impostazione dell'onorevole Poli che ha voluto parlare pure di alcune necessità di politica di prestigio. Tutto questo non è fra gli obiettivi degli attuali amministratori della compagnia, che hanno presente il quadro degli interessi generali del trasporto pubblico che essi esercitano e che non possono non aver presente il criterio della economicità della gestione. Quest'ultimo è per noi vincolante sia in base alla legge sulla partecipazioni statali sia per il dettato del codice civile.

Per quanto riguarda la domanda specifica rivolta dall'onorevole Poli, mi riservo di dargli una risposta particolare dopo gli opportuni accertamenti.

PRESIDENTE. La parola al dottor Nordio, amministratore delegato dell'ALITALIA.

NORDIO, Amministratore delegato dell'ALITALIA. Mi riallaccio direttamente a quanto accennato dal presidente Tupini e in questo modo rispondo subito ad alcune domande specifiche in merito alla politica dei trasporti e ai rapporti dell'ALITALIA con il Ministero dei trasporti e con la direzione generale dell'aviazione civile.

Comincio con una considerazione. Il codice della navigazione è del 1942. Il regolamento previsto dall'articolo 1331 dello stesso codice non è mai stato emanato. È conseguentemente in vigore (per quanto contestato da alcuni giuristi) il regolamento precedente, che risale al 1925. Si tratta del più vecchio regolamento in vigore fra tutti i paesi dell'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile). Lo schema per il nuovo regolamento al codice della navigazione è stato iniziato dopo la guerra, quando si era posto anche il problema del recepimento nell'ordinamento italiano degli Annessi alla convenzione di Chicago del 1946, sottoscritta dal Governo e che prevedeva tale recepimento. I termini previsti da una legge di delega non furono rispettati ed oggi, parallelamente allo schema del nuovo regolamento, sono allo studio le modalità per colmare anche questa lacuna legislativa. Sappiamo che la materia è ora affidata ad una commissione incaricata di

redigere il testo del nuovo regolamento, che è guidata dall'onorevole Masciadri, qui presente, con capacità e con dedizione che ci fanno attendere con molta speranza e fiducia la conclusione dei lavori della commissione stessa.

Al di là della specifica materia del regolamento, per altro, noi sentiamo e soffriamo dell'assenza o dell'insufficiente grado di operatività della direzione generale dell'aviazione civile in molti settori dove l'intervento della direzione stessa sarebbe non solo desiderabile, ma necessario istituzionalmente e funzionalmente. Mi riferisco ad esempio ai seguenti argomenti:

a) rilascio e rinnovo di licenze ed abilitazioni del personale navigante;

b) riferimenti ufficiali per la definizione delle norme operative di compagnia e dei programmi di addestramento del personale navigante;

c) commissioni per le indagini sugli incidenti aerei e mancate collisioni in volo;

d) definizione delle specifiche tecniche per infrastrutture aeroportuali e per i sistemi di aiuto alla navigazione, avvicinamento ed atterraggio;

e) normative per il mantenimento e la verifica dell'efficienza dei sistemi di aiuto alla navigazione, avvicinamento ed atterraggio;

f) controllo delle condizioni di agibilità degli aeroporti;

g) segnaletica ed informativa ostacoli nelle zone limitrofe agli aeroporti.

Notevoli carenze, più che altro riferibili alla mancata realizzazione di opere pianificate, continuano inoltre a riscontrarsi particolarmente per quanto riguarda l'installazione degli impianti luminosi per l'assistenza al volo, particolarmente di VASIS e sentieri luminosi di avvicinamento. Cito ad esempio la ripetuta chiusura notturna al traffico aereo dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi per mancato funzionamento di una luce ostacolo ubicata su di un monte a circa 4 chilometri dall'aeroporto e l'eccessivo tempo impiegato (oltre 7 mesi) per omologare all'aeroporto di Torino-Caselle un sentiero luminoso di avvicinamento, perfettamente funzionante sin dall'ultimazione dei lavori.

Finalmente, un fattore che ha gravissime incidenze negative sulla regolarità delle operazioni di volo, sia nelle fasi di arrivo sia di partenza, è costituito dai ritardi imputabili al controllo del traffico aereo. Il traffico aereo nel cielo si muove

su canali fissi paragonabili a grandi autostrade, per collegare i punti fissi degli aeroporti che a loro volta sono paragonabili agli agglomerati urbani. Come quello terrestre, anche il traffico aereo ha bisogno di semafori, precedenza, regolamentazioni ed interventi diversi atti ad evitare i pericoli dell'affollamento e degli ingorghi nei punti critici, che sono i punti nodali rappresentati dagli aeroporti. Questo lavoro è affidato ai controllori del traffico aereo - sia ben chiaro, nelle mie parole non vi è certamente critica, ma soltanto lode per l'abnegazione e la competenza dei controllori del traffico aereo in Italia - controllori che sono molto pochi, che operano in condizioni particolarmente difficili e senza avere a disposizione gli strumenti e gli accorgimenti che la tecnologia moderna del settore offre. Per l'efficienza del servizio di controllo della circolazione aerea è indispensabile realizzare i seguenti provvedimenti, a suo tempo già programmati:

a) estensione della copertura radar su tutto lo spazio aereo nazionale con particolare priorità per la dorsale tirrenica;

b) automazione del centro controllo di Roma (in corso di realizzazione) e sua successiva estensione al centro di Milano;

c) addestramento e potenziamento del personale adibito al servizio della circolazione aerea (personale operativo e tecnico);

d) miglioramento dei mezzi e sistemi di comunicazioni (attualmente piuttosto carenti);

e) migliore e più stretto coordinamento dell'Ispettorato telecomunicazioni e assistenza al volo (ITAV) con la direzione generale dell'aviazione civile (DGAC) e con i vettori aerei per la tempestiva individuazione delle esigenze del trasporto aereo.

Con un sistema più efficiente non solo si aumenterebbe la ricettività degli aeroporti e si consentirebbe un più facile scorrimento del traffico aereo, ma i tempi stessi di percorrenza delle tratte potrebbero essere abbreviati, con vantaggio per gli utenti ed economia di gestione per le compagnie vettrici.

Un altro problema riguarda il servizio antincendio. L'inadeguatezza dei mezzi e la mancata applicazione di un piano organico per l'istituzione di un efficiente e regolare servizio antincendio sugli aeroporti italiani continua a creare seri problemi operativi ed economici per i vettori aerei. Non voglio intrattenere oltre la Commissione, per non invadere i campi che sono di compe-

tenza anche di altri enti ed organizzazioni qui invitati, i cui rappresentanti senza dubbio forniranno ulteriori elementi sull'argomento alla Commissione stessa.

Per quanto riguarda i rapporti con il Ministero dei trasporti, e più particolarmente con la direzione generale dell'aviazione civile, non posso che sottoscrivere quanto ha detto il presidente Petrilli. Tutta la nostra attività è rivolta a collaborare con il Ministero dei trasporti e con la predetta direzione generale. L'ALITALIA ha rappresentato e rappresenta lo strumento per il perseguimento dei fini di interesse generale dello Stato nel campo dei trasporti aerei. Il fondamento giuridico del sistema si rinviene nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 88 del 4 settembre 1946, tuttora in vigore, il quale prevede un tipo di concessione di servizio da accordarsi solo alle società a partecipazione maggioritaria del gruppo IRI. Tale concessione ha il contenuto che l'autorità amministrativa ritiene necessario attribuire in vista del perseguimento degli specifici obiettivi pubblici. Lo schema operativo indicato ha costituito la base giuridica per lo sviluppo del trasporto aereo in Italia. In particolare, i rapporti fra autorità concedente e l'ALITALIA erano regolati dalla convenzione n. 181 dell'8 settembre 1962 e dalla concessione ad essa conseguente approvata con decreto del Presidente della Repubblica 4 giugno 1963, n. 2398, convenzione e concessione scadute nel giugno dello scorso anno. Nella predetta convenzione è fatto obbligo alla società concessionaria di sottoporre a preventivo esame ed approvazione i suoi programmi di sviluppo ed è nella facoltà dell'amministrazione di indirizzare i programmi medesimi secondo la propria visione dello sviluppo organico e sistematico del traffico aereo in Italia.

La relazione ministeriale al citato decreto presidenziale poneva in chiaro rilievo tali finalità e caratteristiche dello strumento concessorio predisposto. La concessione era infatti espressamente definita come « uno strumento che, riconoscendo alla società la necessaria elasticità nella condotta della gestione delle linee, desse nel contempo all'amministrazione concedente i più ampi poteri per seguire tutti gli aspetti tecnici, operativi, economici ed amministrativi dell'esercizio ».

L'ALITALIA ritiene di avere correttamente inteso e applicato tale normativa e di essere sempre stata adempiente agli ob-

blighi che ne derivavano. Così facendo l'ALITALIA è stata, come era nell'intento del legislatore, lo strumento per lo sviluppo del trasporto aereo di persone e cose nel nostro paese. Ora la concessione è scaduta. Da più di sei mesi, anzi da quasi nove mesi, l'ALITALIA opera con un'autorizzazione provvisoria a continuare ad esercire le linee finora esercite. Stiamo vivendo in una sorta di limbo, senza alcuna indicazione che ci consenta di programmare per gli anni futuri. Non voglio dire con ciò che l'ALITALIA abbia rinunciato a fare programmi e su questo mi intratterò più oltre. Voglio solo dire che qualsiasi passo concreto inteso a tradurre i programmi di rilancio in realtà non può intraprendersi prima che l'azienda sappia se vi sono le disponibilità di fondi per i necessari investimenti e quali siano le direttive entro le quali dovranno svilupparsi i programmi aziendali. Tali direttive dovranno leggersi nella nuova concessione, che come dicevo attendiamo da circa nove mesi. Il ritardo è particolarmente grave, in quanto la pianificazione e programmazione delle attività di una compagnia aerea devono necessariamente estendersi bene avanti negli anni. I ritardi e le incertezze di oggi ce le ritroveremo a pesare negativamente sui nostri esercizi del 1977, del 1978 e del 1979.

Parlando delle direttive e del contenuto della nuova concessione, ricordo (lascero a lei, onorevole presidente, i dettagli statistici elencati nell'allegato contrassegnato dalla lettera C) che, allo stato di fatto, l'attività dell'ALITALIA rappresenta circa il 90 per cento dell'attività di trasporto aereo nazionale; ma aggiungo subito che l'ALITALIA non auspica una situazione di monopolio per quanto riguarda il traffico aereo. Al contrario, nell'interesse dell'economia nazionale riteniamo che debba realizzarsi un'intesa ed un'armonizzazione fra i diversi vettori interessati al traffico nazionale ed internazionale. Ai diversi vettori dovrebbero essere affidati specifici compiti, integrantisi gli uni con gli altri, nei vari settori.

Ritengo doveroso spiegare che cosa intendiamo per « divisione dei compiti ». Premessa la necessità di porre un fermo limite alla proliferazione degli aeroporti aperti al traffico civile in Italia - proliferazione che, come ha accennato il presidente Petrilli, risponde a pressioni di interessi locali spesso incompatibili con l'in-

teresse nazionale - questi aeroporti dovrebbero essere classificati per funzione in tre categorie e cioè aeroporti intercontinentali (per esempio Roma-Leonardo da Vinci e Milano-Malpensa); aeroporti internazionali a breve e medio raggio; aeroporti esclusivamente interni. I compiti dei vettori dovrebbero essere riferiti a questa classificazione degli aeroporti, assegnando al vettore nazionale i collegamenti di primo e, di massima, quelli di secondo livello, mentre quelli di terzo livello dovrebbero essere assegnati a vettori regionali, con esclusione dell'intervento del vettore nazionale. Evidentemente questa politica dovrebbe attuarsi in un arco di tempo non breve per consentire di trovare eque soluzioni alle situazioni, oggi in essere, che sono da essa difformi.

Si potranno fare eccezioni, temporanee o permanenti, dettate dal buon senso e consentite dall'interesse generale, ma alcuni principi fondamentali devono essere osservati. Noi riteniamo che il principio dell'unicità del vettore su una determinata tratta, principio che le concessioni passate hanno sempre osservato, sia un principio valido che si deve continuare a rispettare. La pluralità dei vettori su una medesima tratta nazionale stimolerebbe una esasperata concorrenzialità che condurrebbe non ad un miglioramento ma ad un decadimento dei servizi offerti all'utenza. Ad esempio provocherebbe squilibri negli orari: troppi voli nelle ore di punta, scarsi voli nelle ore intermedie, con ingorghi di traffico nel cielo dei maggiori aeroporti come quelli che costrinsero CIVILAVIA, sin dall'autunno 1972, a limitare le frequenze sugli aeroporti di Roma e Milano. Lo stesso governo americano, pur nel contesto assai più vasto, geograficamente ed economicamente, del mercato aereo statunitense, ha già concentrato i collegamenti di terzo livello eliminando la presenza di più vettori sulla stessa area.

Per quanto riguarda i servizi internazionali, noi riteniamo che il principio dell'unicità del vettore designato per il traffico internazionale debba essere sempre rispettato. Le rare designazioni plurime da parte di taluni governi hanno dimostrato che esse portano vantaggio soltanto agli Stati con ampi territori ed aventi mercati propri molto estesi, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo, il che, sicuramente, non è il caso dell'Italia.

La pluralità dei vettori su tratte internazionali potrebbe essere pericolosissima.

Entriamo qui nel campo delle trattative fra due governi: se in tale discorso venissero a presentarsi, da una delle due parti, due compagnie nazionali invece di una, preoccupate ambedue delle reciproche situazioni di concorrenza dell'una verso l'altra, le posizioni delle due compagnie nazionali e del rispettivo governo sarebbero fortemente indebolite nei confronti del governo e della compagnia nazionale dell'altra parte. Ogni sforzo verso la razionalizzazione dei servizi e il corretto dimensionamento dell'offerta alla domanda sarebbe frustrato, favorendo invece l'insorgere di nuove situazioni deleterie per la salute economica delle compagnie vettrici e quindi, alla lunga, per la qualità dei servizi da esse offerti. Del resto, il concetto dell'unicità del vettore, per quanto riguarda le compagnie europee, è abbondantemente rispettato, né riteniamo possa avere validità un raffronto con le compagnie americane dove esiste una pluralità di vettori stante la particolare configurazione politico-geografica del paese.

Vorrei ora rispondere alla domanda secondo la quale l'ALITALIA non avrebbe svolto e sviluppato adeguatamente il traffico *charter* e quello merci. Mi sia consentito di affrontare il problema a monte. Cos'è il traffico *charter*? Esso consiste, in pratica, nel cosiddetto « volo a domanda ». Alcune persone si mettono d'accordo per andare in un posto qualsiasi; a questo scopo noleggiavano un aereo per risparmiare sul prezzo (il risparmio è dovuto al fatto che riempiono completamente l'aereo e quindi eliminano i costi derivanti dal viaggiare con alcuni posti vuoti). Quando però si maschera da servizio *charter* un servizio che viene effettuato regolarmente diversi giorni per settimana, a scadenze fisse, allora il discorso cambia e noi rischiamo di confonderci le idee, perché tale servizio non è che un duplicato di quello di linea, tanto più che, in genere, i biglietti si possono acquistare singolarmente in normali agenzie di viaggio.

Qui occorre estrema chiarezza di intenti e fermezza di interventi da parte della autorità che presiede a queste concessioni; occorre una politica dei trasporti che individui i bacini di traffico; tanto per intenderci: un servizio cosiddetto *charter* da Ciampino a Stoccarda non può non essere considerato in concorrenza con un altro servizio di linea da Fiumicino a Francoforte. In realtà il passeggero è sempre lo

stesso ed il mercato è unico: se non ci fosse il servizio *charter* è indubbio che il passeggero viaggerebbe sul volo di linea. Non dimentichiamo, poi, che il discorso del servizio *charter*, pur essendo in Europa già di notevoli proporzioni da parecchi anni, è divenuto predominante ed attuale quando, nel corso degli anni '60, le grandi compagnie aeree americane - non parlo solo delle compagnie di linea - trovandosi ad avere un eccesso di capacità per il fatto che molte unità non venivano più impegnate nel Vietnam, cercarono di utilizzare queste macchine. Queste furono letteralmente « butlate » sul mercato, per buona parte sull'asse nordatlantico, creando ovviamente dei problemi su tutto il traffico del lungo raggio.

Questa affermazione non è astrattamente filosofica, è di fatto, ed è semplice il perché. È caratteristica del nostro mestiere la estrema mobilità degli impianti; il nostro impianto va dove c'è lavoro; quindi, ad esempio, se non lo si trova in nord America, lo si manda in Giappone o altrove, ma alla lunga si finisce coll'investire tutto l'arco delle comunicazioni che possono essere servite da quel determinato mezzo che si trova ad essere esuberante, e cioè, nella fattispecie, l'apparecchio a grande capacità, l'apparecchio che fu immesso in flotta perché le ditte costruttrici lo avevano imposto, per il semplice fatto di averlo reso disponibile sul mercato.

MASCIADRI. Non era un obbligo.

NORDIO, *Amministratore delegato dell'ALITALIA*. No, ma quando le altre compagnie si presentano sul mercato con un *Boeing 747*, non si può opporre loro un *DC-8*; il problema diventa di concorrenzialità: una volta che comincia una compagnia, le altre seguono. E così dicendo ammetto chiaramente che in questa scelta hanno giocato anche questioni di prestigio.

Ritornando al discorso dei voli *charter* devo dire che l'ALITALIA non ha affatto cessato di operare in questo settore e che anzi, con il programma messo in atto l'anno scorso, ha dedicato al servizio *charter* a lungo raggio due *DC-8* resisi disponibili da impieghi di linea, in quanto la capacità risultava eccessiva. Per quanto riguarda i voli *charter* del servizio a medio raggio, la nostra decisione di interromperli è stata dettata da pura convenienza economica, in quanto essi venivano effet-

tuati con velivoli *Caravelle* a costi di esercizio divenuti antieconomici.

Le difficoltà, dunque, derivano dall'aver a disposizione solo aerei non adeguati a questo servizio. È nostra intenzione, non appena avremo le macchine idonee, di introdurre nuovamente in questo mercato. Occorre però fare una considerazione e cioè che in un momento di mercato debole e di estrema difficoltà degli operatori regolari ogni iniziativa intesa ad aumentare l'attività *charter* è pericolosa per il traffico di linea; e d'altra parte, non è del tutto vera e va molto ridimensionata la convinzione che i servizi *charter* portino tanti più turisti in Italia oltretutto, ricordiamolo, portare anche molti italiani all'estero.

Proprio per la difficile situazione del mercato a cui accennato, le attività *charter* hanno assistito ad una catena paurosa di fallimenti negli ultimi anni, nel campo internazionale e nazionale. Ne siamo tutti a conoscenza attraverso i giornali: darò all'onorevole presidente un piccolo *resumé* della situazione e dell'evoluzione del mercato *charter*, dal quale risulta che tale mercato è stato quello che ha subito un maggiore regresso (vedi gli allegati *D*, *E* ed *F* che consegnò all'onorevole presidente della Commissione).

Quanto al traffico merci, anche qui occorre fare alcune considerazioni « a monte »: il modo più economico di trasportare le merci è quello di caricarle nella « pancia » dell'aereo adibito al trasporto passeggeri piuttosto che ricorrere alla grande capacità di carico degli aerei « tutto merci ». Gli aviogetti a grande capacità hanno una stiva di una notevole capienza e quindi ben utilizzabile allo scopo: un *Boeing 747* porta nella sua stiva quanto un *DC-9* (15 mila chilogrammi) « tutto merci ».

In siffatto contesto lo sviluppo del traffico merci è quindi automaticamente condizionato da quello dei servizi passeggeri. Nella presente fase di stasi dello sviluppo del traffico passeggeri si è anche pensato all'utilizzazione di parte della cabina destinata ai passeggeri per il trasporto merci, riservando ad esse una sezione della cabina passeggeri dei *Boeing 747*. Ciò è stato fatto da alcune compagnie, ma non siamo convinti che al momento l'operazione sia conveniente per l'ALITALIA per la natura poco omogenea del nostro traffico merci. Infatti esiste un notevole disavanzo fra volume del traffico merci in arrivo e volume del traffico merci in partenza, il che non con-

sente riempimenti omogenei nelle due direzioni; quindi la rinuncia di una certa quantità di spazio passeggeri se può risultare vantaggiosa in una direzione può non esserlo nell'altra, perché non verrebbe utilizzata per mancanza di un adeguato traffico merci (vedi l'allegato G, che consegna all'onorevole presidente della Commissione).

Senza incorrere nelle maggiori spese di modifica strutturale degli aerei, l'ALITALIA si è viceversa assicurata una possibilità di carico addizionale di merci sugli aeromobili *Boeing 747*, mediante l'imbarco di bagagli in una sezione separata della cabina passeggeri, rinunciando d'inverno, in periodi cioè di scarso traffico passeggeri, a 92 posti e realizzando contemporaneamente un maggior traffico merci di circa 4 tonnellate per volo. La compagnia è dunque attenta alle opportunità offerte dal mercato merci.

Fornirò all'onorevole presidente della Commissione dati specifici sull'attività merci dell'ALITALIA dai quali risulta, fra l'altro, che il traffico merci svolto dalla compagnia detiene un « peso » superiore ai valori medi dell'industria, sia internazionale (IATA) sia europea (AEA) (vedi l'allegato H che consegna parimenti all'onorevole presidente). La compagnia è inoltre dotata di un'organizzazione nel maneggio delle merci a terra la cui efficienza si manifesta non solo in termini di strutturazione del lavoro ma anche di servizio prenotazioni dello spazio, di distribuzione del carico sull'aeromobile, funzioni, queste ultime, che vengono assolte con l'ausilio di un sistema elettronico che l'ALITALIA ha venduto a tre fra le più importanti compagnie internazionali che ne hanno riconosciuto la validità. È proprio grazie a siffatta organizzazione che la compagnia è in grado di conseguire percentuali di carico merci superiori a quelle della media europea.

È stato espresso il timore che il programma di ristrutturazione attuato dall'ALITALIA sia semplicemente un programma riduttivo. Le cose non stanno così e ciò emerge dalla relazione dell'assemblea straordinaria degli azionisti del 6 dicembre 1974, da cui cito testualmente: « Tale programma, pur prendendo le mosse dalle misure restrittive sopradescritte, non si esaurisce in esse, non configurandosi come una semplice operazione di ridimensionamento. Al di là di questa fase iniziale, coincidente con gli sconvolgimenti causati dalla crisi energetica, che pur nella loro vastità dovranno trovare assorbimento in un di-

verso assetto del sistema economico dei paesi industriali, il programma si propone di realizzare un profondo rinnovamento delle strutture, dei servizi, della flotta e dei supporti tecnici ed organizzativi della vostra società, in maniera da consentirle in futuro di partecipare profittevolmente al rilancio dell'industria, espandendo o potenziando nuovamente la propria attività.

« In particolare, per quanto riguarda la flotta, il programma ne contempla l'adeguamento sia quantitativo che qualitativo, con priorità riferita ai tipi di aeromobile da destinarsi al breve e medio raggio ».

Questi concetti, espressi in maniera necessariamente succinta nella relazione agli azionisti, formano la base per l'impostazione della pianificazione pluriennale che l'azienda sta affidando. Tale pianificazione potrà essere trasformata in programmi operativi soltanto quando si saranno chiarite, da parte delle autorità competenti, quelle necessarie premesse alle quali ho già fatto cenno e cioè il rinnovo dell'atto concessorio ed il provvedimento finanziario-ponte a copertura degli investimenti e dello squilibrio di gestione nel periodo di riassetto dell'industria.

Più in dettaglio, la pianificazione pluriennale dell'azienda s'informa delle seguenti linee direttrici:

razionalizzazione della flotta ALITALIA mediante la progressiva riduzione a 4 dei 6 tipi di macchina oggi in esercizio (*Boeing 747*, *DC-10/30*, *DC-8/62*, *DC-8/43*, *DC-9/30*, *Caravelle*);

eliminazione dalla flotta delle macchine rese antieconomiche sia dagli alti consumi sia dai costi di manutenzione sia della decadenza del gradimento dell'utenza, con conseguente perdita di competitività sulle tratte dove la concorrenza utilizza macchine più moderne;

introduzione nella flotta ALITALIA di una nuova macchina per il breve-medio raggio, in sostituzione delle macchine uscenti e, in proiezione futura, atta a sostituirsi anche ai *DC-9/30* nel breve raggio;

dimensionamento dell'offerta in funzione: a) dell'obiettivo prefissato di un fattore di carico globale del 60 per cento; b) di una molto prudente previsione di sviluppo del traffico (aumento totale del 10 per cento nell'arco di 5 anni dal 1975 al 1979);

ridimensionamento della consistenza e ridistribuzione dell'impiego della flotta a lungo raggio, con rinuncia all'esercizio delle opzioni per l'acquisto di una macchina *Boeing 747* e di 6 macchine *DC-10/30* (che secondo

gli originali programmi dell'azienda avrebbero dovuto aggiungersi agli esistenti 5 *Boeing 747* e 8 *DC-10/30*, e con il progressivo esodo dalla flotta delle 8 macchine *DC-8/62*;

razionalizzazione delle attività collaterali e sussidiarie (alberghiere, di *catering*, servizi a terzi, ecc.), rinunciando agli investimenti o disinvestendo nei settori dove è prevista una redditività differita e potenziando invece le attività a redditività sicura ed immediata.

Come si vede, si tratta di un programma di razionalizzazione della flotta e di riordino delle attività dell'azienda, proprio per porla in condizioni di partecipare competitivamente alla ripresa dell'industria, che si calcola possa avvenire intorno al 1978. Se questa ripresa anticipasse, se avessimo programmato con troppo pessimismo, ci troveremmo in condizioni di poter rapidamente far fronte ad una più favorevole evoluzione del traffico accelerando al massimo i tempi di immissione in flotta di nuovi aerei. Dico questo in quanto, come è noto, esistono previsioni dell'ICAO, che l'Italia giudica largamente ottimistiche, di un aumento medio annuo del 9 per cento del traffico mondiale dal 1975 al 1985, contro la previsione di aumento di meno del 2 per cento all'anno dal 1975 al 1979 che sta alla base dei programmi ALITALIA.

Non mi dilungo più sul programma, pronto peraltro a fornire ulteriori dettagli, se richiesti.

È stato posto il quesito: « Perché l'ATI va bene e l'ALITALIA va male? ». Perché l'ATI opera con le macchine idonee nel settore al momento più redditizio, quello del breve-medio raggio, applicando tariffe adeguate ai costi. Anche l'ALITALIA andrà bene, quando il traffico nel lungo raggio riprenderà ad espandersi e la domanda tornerà a svilupparsi, consentendo anche in questo settore l'allineamento delle tariffe ai costi e più alti coefficienti di utilizzo degli aeromobili.

Circa quanto mi è stato chiesto in merito alle tariffe aeroportuali, rispondo e mi scuso per la semplicità di linguaggio che userò nella mia risposta. Siamo d'accordo sul fatto che in Italia le tariffe aeroportuali sono basse, ma dal fare questa constatazione ad accettare di pagare oneri esosi c'è una bella differenza. Certo, le tariffe che paghiamo in Italia sono inferiori a quelle che paghiamo in alcuni aeroporti esteri, ma è anche vero che non tutte le tariffe sono omogenee, nel senso che non vi è sempre precisa rispondenza fra la natura dei servizi che esse vanno a remunerare. Ed è anche vero che la qualità dei servizi che riceviamo in Italia è spesso inferiore a quella

che riceviamo negli aeroporti esteri. Tutto qui: non c'è da parte nostra nessuna posizione irriducibile, solo un richiamo all'obiettività ed al senso della misura.

C'è inoltre il problema dei rapporti ALITALIA-AERROMA e del perché a Roma l'ALITALIA non paga tasse aeroportuali. Vorrei innanzitutto chiarire che non è esatto dire che « A Roma non paghiamo ». A Roma abbiamo solo ottenuto di rinviare il pagamento fino a quando non si saranno chiarite alcune circostanze che discendono dalla situazione preesistente alla costituzione della Società aeroporti Roma. In quella situazione l'ALITALIA era esonerata, per convenzione, dal pagare i diritti aeroportuali sugli aeroporti gestiti dallo Stato. Costituitasi l'AERROMA, questo privilegio è stato dichiarato decaduto. Giustamente, io penso, si è comportata l'AERROMA cercando di farci pagare. Altrettanto giustamente, io penso, si è comportata l'ALITALIA contestando l'imposizione e ottenendo un decreto di sospensiva dal competente tribunale regionale. Agendo come ha agito, il tribunale regionale ha quanto meno confermato la ragionevolezza dei dubbi avanzati dall'ALITALIA circa il provvedimento. Se chi amministra l'ALITALIA non si fosse fatto venire dubbi, se avesse pagato senza batter ciglio, non sarebbe stato un buon amministratore e non avrebbe fatto il suo dovere. A questo punto mi sia anche consentito di ricordare, per inciso, che talune delle infrastrutture oggi esistenti a Fiumicino sono state costruite dall'ALITALIA, che a suo tempo si assunse l'onere degli investimenti necessari.

Circa la polemica sul fatto che l'ALITALIA desidererebbe introdursi nel settore dei servizi aeroportuali, desidero affermare che la compagnia di bandiera non vuole certamente occuparsi del settore delle prestazioni tipicamente aeroportuali, che sono di specifica competenza delle società gestrici, mentre è interessata a quella parte del così detto *handling* che funzionalmente appartiene all'attività del vettore, in quanto costituisce parte integrante del prodotto offerto al cliente. I viaggiatori vengono ricevuti in aeroporto da personale dipendente dall'ALITALIA in tutti i principali scali del mondo e noi chiediamo di continuare a svolgere questa funzione a Roma. L'ALITALIA è inoltre interessata, attraverso la partecipazione che essa detiene nella SEARN (Società esercizi aeroportuali ristoranti e negozi), a tali gestioni negli aeroporti romani. Non si tratta di un grosso cespite - parliamo di un fatturato previsto di meno di 20 miliardi su un totale di oltre 500

miliardi del gruppo ALITALIA - ma svolgere questa attività a Roma ci consentirà di dare vita ad analoghe iniziative anche all'estero, soprattutto nel terzo mondo, permettendo alla compagnia, nell'insieme, di poter contare su di una nuova e diversa forma di guadagno. La compagnia di bandiera italiana si è orientata oggi verso tali forme di diversificazione della propria attività allineandosi a quanto da tempo fa la maggior parte delle compagnie straniere.

Un settore nel quale alcune società aeree hanno attuato forme di diversificazione della propria attività, è quello alberghiero. Sono del parere che una scelta di tale genere, finanziata oggi, ai costi odierni, non sia conveniente. Alcune compagnie, infatti, ne hanno ricavato in passato sensibili vantaggi, ma il quadro odierno è meno favorevole. L'ALITALIA in questo settore - giustamente, a mio parere - si è limitata ad un ristretto numero di iniziative in partecipazione con altre compagnie straniere e con impegni finanziari relativamente non rilevanti.

Per quanto riguarda il personale, l'ALITALIA, proprio perché alla fine del 1973 indirizzò la sua pianificazione verso il temporaneo contenimento dell'offerta e verso un arresto dell'espansione, alla fine del 1974 si trova ad avere attuato un programma di attività ridotta senza avere eccedenza di personale. Le assunzioni, infatti, sono state bloccate ai primi del 1974, limitandosi a rimpiazzare in qualche caso gli esodi. Bisogna dire che se il traffico aereo avesse ripreso la sua espansione, ci saremmo trovati in grosse difficoltà in quanto non avremmo avuto il personale necessario a terra per mantenere in servizio tutti gli aerei che avevamo originariamente pianificato di impiegare nel 1974 e nel 1975. Dobbiamo purtroppo rattristarci che questo aumento non ci sia stato, ma dobbiamo rallegrarci di aver fatto previsioni giuste. In conclusione, l'ALITALIA oggi non ha se non una marginale esuberanza di personale a terra. Si tratta di alcune centinaia di persone, su una forza di circa 16.500 unità. Contando sui normali esodi riteniamo in un paio di anni di poter eliminare qualsiasi sacca di eccedenza di personale a terra.

Si pone però il problema dell'esuberanza del personale di volo. Il problema non nasce soltanto dalla temporanea riduzione del nostro programma di volo (ciò potrebbe voler dire soltanto che la piena occupazione del personale slitta in avanti), ma anche dal fatto che la prevista espansione avverrà mediante l'inserimento in flotta di aerei di maggiore ca-

pacità. In sostanza, la moltiplicazione non sarà automatica: un maggior numero di passeggeri trasportati non comporterà necessariamente un maggior numero di aerei e quindi di personale tecnico di volo. Alla fine degli anni '70, pur avendo inserito nuove macchine in flotta, ci ritroveremo ad avere la stessa esuberanza in questa categoria di personale. Sono oltre 300 unità, fra piloti e motoristi, per una spesa di 7 miliardi e mezzo ai costi attuali. Si tratta di una prestazione che l'azienda potrebbe esigere, ma che non è in grado di utilizzare. È un problema che certamente dovrà essere affrontato con le organizzazioni sindacali.

Quest'anno sono scaduti tutti i contratti. È stato rilevato che abbiamo molti contratti di lavoro. È vero: ma credo che nessuno possa pensare che sia stata una scelta dell'azienda, la quale oggi auspicherebbe invece una semplificazione di questa situazione, nei limiti del possibile, poiché le situazioni che esistono vanno accettate per quelle che sono. Non esiste la possibilità per l'azienda di decidere e di imporre quanti e chi debbano essere i firmatari dei contratti di lavoro, né l'azienda desidera farlo. Sarebbe estremamente antidemocratico se l'ALITALIA si arrogasse questo diritto. Certamente, però, una semplificazione dei contratti è desiderabile. L'azienda negli ultimi tempi ha collaborato affinché tutti i contratti scadessero assieme, se non altro per consentire che si studiassero le somiglianze fra di essi. Esistono situazioni assurde: l'azienda ha un contratto con termini di impiego per i piloti diversi da quelli relativi agli assistenti di volo, ciò che - come è intuibile - porta a complicazioni e conseguenti aggravii sul conto economico. Una unificazione dei termini dei contratti, o addirittura dei contratti, rappresenta senza dubbio un tema che l'azienda vede con il massimo interesse. Per altro, ripeto, l'azienda non può e non deve imporre unificazione laddove essa non sia voluta dai rappresentanti dei lavoratori.

La situazione economica e finanziaria dell'azienda, assai grave, è stata abbondantemente analizzata e documentata nelle nostre relazioni di bilancio. Si consultino, ad esempio, la relazione dell'esercizio 1973 e la relazione all'assemblea straordinaria degli azionisti del 6 dicembre 1973. Fornirò i dettagli al presidente della Commissione, anche in specifica relazione all'apporto negativo dell'aumento dei carburanti. Le cifre relative all'aumento del fatturato verranno dettagliate. Dico subito che gli 80 miliardi di aumento dal 1973 al 1974 ai quali è stato accennato sono abba-

stanza esatti, ma la composizione di questa cifra soltanto in parte è dovuta all'aumento delle tariffe, mentre in parte è dovuta allo aumento di attività e di efficienza. Non si tratta quindi solamente di aumenti tariffari. Comunque, l'aumento dei costi è stato largamente superiore. Se prendessimo da una parte gli aumenti tariffari e dall'altra soltanto gli aumenti del petrolio, escludendo quelli di altre voci di costo, avremmo quasi un pareggio. Ma ciò soltanto nell'ozioso infingimento di aver potuto bloccare completamente tutti gli altri aumenti dei costi.

In questa situazione è stata consegnata all'azienda la piattaforma rivendicativa da parte delle organizzazioni sindacali. È difficile quantificarne con precisione le richieste perché vi sono variazioni sia nella parte economica che in quella normativa. Comunque si tratta di aggravii che sono nettamente al di là di ogni possibilità di recupero da parte dell'azienda. Sono aggravii dell'ordine di alcune decine di miliardi, che l'azienda certamente non può sopportare. Debbo dire che ci aspettiamo una stagione estiva assai turbata da scioperi e da conflittualità sindacale. Ciò evidentemente non aiuterà la situazione del bilancio aziendale. D'altra parte, l'azienda ricorda un contratto firmato qualche anno fa, quando sembrava che il traffico andasse bene e che le tariffe potessero coprire gli aumenti dei costi. Per evitare scioperi, si accettarono allora livelli remunerativi e normative di impiego il cui significato economico portò il costo delle categorie che abbiamo ricordato a livelli insostenibili da parte dell'azienda, livelli che contribuirono in via determinante alla formazione della serie di risultati negativi che dal 1969 hanno perseguitato l'azienda stessa. È giusto quindi rilevare che l'ALITALIA aveva sperimentato una serie di bilanci insoddisfacenti già prima della crisi energetica, la quale ha poi portato questo sbilancio a dimensioni macroscopiche. Fra le premesse di tali disavanzi gestionali stava, dominante, quella dell'ascesa del costo di alcune categorie del personale.

POLI. Non capisco il fatto che si aggancino al rinnovo dei contratti categorie che non hanno a che fare con l'attività di volo.

NORDIO, *Amministratore delegato dell'ALITALIA*. Non sono purtroppo il depositario della risposta al quesito dell'onorevole Poli, del quale per altro condivido la perplessità.

Tornando ai costi del personale di volo e più precisamente dei piloti, dei quali si è detto che sono i più pagati del mondo, fornisco alcune informazioni. Abbiamo raffrontato paghe e condizioni di impiego dell'ALITALIA e di altre compagnie europee; abbiamo analizzato categoria per categoria, anzianità per anzianità, composizione della paga ed anche la quota che viene detratta per i contributi fiscali. Da questo studio è risultato che i nostri piloti sono tra i più pagati d'Europa, ma non nel mondo, e che sotto alcuni punti di vista hanno una struttura remunerativa molto differente da quella degli altri paesi, nel senso che essa premia maggiormente anzianità e livello gerarchico. Spesso il pilota italiano porta a casa, nella sua busta paga, una remunerazione superiore di quella dei suoi colleghi stranieri anche perché la retribuzione è corrisposta, in parte, sotto forma di indennità di volo, che gode di particolari trattamenti fiscali. Un'ultima informazione: lo stipendio di un pilota può oscillare da minimi di 11 milioni di lire annui, all'inizio della carriera, fino a punte di oltre 35 milioni annui, con una certa anzianità e con un certo grado.

Vorrei aggiungere alcune considerazioni a quanto, in merito al problema della politica di prestigio, ha già detto il presidente della compagnia di bandiera italiana, avvocato Tupini. L'ALITALIA non considera il prestigio che essa può acquisire in campo nazionale ed internazionale come un obiettivo in sé e per sé, ma come uno strumento che commercialmente possa fruttare maggiori guadagni. Solo in quanto tale il prestigio va perseguito. Sappiamo benissimo che i dividendi agli azionisti vanno pagati in contanti e non in brandelli di *folie de grandeur*.

Mi sembra di aver esaurito ogni argomento proposto ma, scusandomi per eventuali, involontarie omissioni, sono a disposizione, onorevole presidente, per maggiori chiarimenti.

GARRETTO, *Presidente dell'AVIALPI*. Vorrei far presente che sarebbe più utile, così come avviene in altri paesi, affiancare alla compagnia di bandiera una compagnia privata, al fine di stabilire una certa concorrenza, che potrebbe essere di utilità al buon funzionamento del servizio.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti i partecipanti per il prezioso apporto offerto alla Commissione.

La seduta termina alle 13,35.