

V.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDI' 15 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,40.

PRESIDENTE. In questa seduta ascolteremo i rappresentanti del Registro aeronautico italiano, della Confederazione italiana dirigenti di azienda e di alcuni sindacati del settore. Ringrazio tutti gli intervenuti per la cortese adesione all'invito rivolto loro dalla Commissione e, nel rinnovare anche ad essi la preghiera di far pervenire al più presto alla segreteria della Commissione stessa eventuali documenti o memorie aggiuntive, dò senz'altro la parola al dottor Rana, presidente del Registro aeronautico italiano.

RANA, Presidente del Registro aeronautico italiano. Ringrazio l'onorevole Presidente e tutta la Commissione per avermi offerta l'opportunità di esporre alcuni problemi tecnici.

La funzione attribuita al Registro aeronautico italiano, sin dal momento istitutivo, è finalizzata dall'interesse, pubblico ed irrinunciabile, alla sicurezza della navigazione aerea. La valutazione politica dell'istituto e della sua funzione deve, quindi, estendere la considerazione a tutte le attività amministrative comunque concorrenti alla cura del ricordato interesse. Nel loro complesso, tali attività si risolvono nel controllo dell'aeromobile, considerato sia obiettivamente, sia nella condizione di navigazione. Assumono, così, rilevanza i concetti di aeronavigabilità, navigabilità e *crashworthiness*, che insieme propongono la tematica della sicurezza del volo.

L'aeronavigabilità, per il suo carattere obiettivo, deve essere verificata nella progettazione, nella costruzione e nella manutenzione dell'aeromobile. La navigabilità richiede, invece, il controllo dell'impiego del mezzo aereo e, quindi, delle diverse attività operative, quali il pilotaggio, le radio-assistenze, la navigazione, le assistenze al volo, l'idoneità delle piste, l'informazione delle previsioni meteorologiche.

Il termine anglosassone *crashworthiness*, privo di esatta corrispondenza in italiano, comprende lo studio di tutti gli accorgimenti utili a limitare i danni alle persone, nel caso di incidente o di severa turbolenza; accorgimenti che, intuitivamente, si

collegano sia alla navigabilità sia alla aeronavigabilità.

I soggetti della pubblica amministrazione preposti al settore della sicurezza della navigazione aerea sono il RAI, per quanto riguarda l'aeronavigabilità e la *crashworthiness* limitatamente all'aeromobile, la direzione generale dell'aviazione civile e l'ispettorato delle telecomunicazioni e della assistenza al volo, dipendente dall'aeronautica militare, per quanto riguarda la navigabilità e la *crashworthiness* sotto il profilo degli strumenti di sicurezza esterni all'aeromobile: quali i servizi antincendi e di pronto soccorso.

La distinzione soggettiva non appare giustificata, ove si consideri il sostanziale collegamento organico fra le componenti la materia oggetto delle attività amministrative, e non trova riscontro nella normativa internazionale, cui è opportuno fare cenno.

Nel 1919 venne convocata a Parigi una commissione internazionale della navigazione aerea - la CINA - che elaborò una convenzione recante la definizione concordata dei requisiti minimi per il rilascio dei certificati di navigabilità da parte degli enti pubblici dei diversi paesi. Più stabili e articolati accordi furono raggiunti nella conferenza di Chicago nel 1944. Fu creato, infatti, un organismo internazionale permanente, l'organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), con il compito di provvedere alla elaborazione di norme (*standards* o pratiche raccomandate) riunite in « annessi » che, in numero di 17, costituiscono la disciplina fondamentale della sicurezza della navigazione aerea, sia sotto il profilo della aeronavigabilità, sia sotto quello della navigabilità, cui gli Stati contraenti devono adeguare la propria regolamentazione. Il Registro aeronautico italiano venne istituito con regio decreto-legge 24 novembre 1938, n. 1912, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739. Il provvedimento istitutivo attribuì all'ente per scopo « il controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità ».

Nell'attivarsi al fine, il RAI agisce quale delegato del Governo italiano e quale organo tecnico del Ministero dei trasporti,

con esclusività di funzioni (articolo 4 del decreto citato).

Il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, contiene disposizioni che espressamente menzionano il RAI o che interessano direttamente la funzione di controllo. Particolare importanza ha l'articolo 766, che conferisce all'istituto il potere di rilasciare il certificato di navigabilità dell'aeromobile, dal quale è attestato il possesso dei requisiti di idoneità del mezzo, necessari a realizzare le prescritte condizioni di navigabilità.

Lo svolgimento della funzione di controllo si è, nel tempo, evoluto per necessità di adeguamento alle modificazioni delle tecniche di costruzione e di esercizio dell'aeromobile. L'articolo 2 del vigente statuto, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1971, distingue in quattro punti il compito di controllo, genericamente attribuito al RAI dal già richiamato decreto del 1938. I primi due punti riguardano direttamente la funzione istituzionale e definiscono gli oggetti del controllo nei settori delle costruzioni e dell'esercizio degli aeromobili. Il terzo punto si riferisce all'ipotesi di funzioni delegate dal Ministero dei trasporti, mentre il quarto punto considera la funzione di perito tecnico nelle attività aeronautiche, che solo indirettamente conferisce al fine carattere pubblicistico.

Il carattere necessariamente internazionale dell'aviazione civile, ha, sin dagli inizi, giustificato stretti contatti dell'istituto con le autorità similari estere e spiega le norme statutarie (articoli 3 e 4) che prevedono iniziative ed accordi eccedenti la sfera nazionale. Gli organi dell'istituto sono: il presidente, il consiglio di amministrazione, il comitato direttivo, il comitato tecnico, il collegio dei revisori dei conti, la direzione centrale.

Nel consiglio di amministrazione sono rappresentate le pubbliche amministrazioni e le imprese interessate all'esercizio della funzione di controllo. Il comitato direttivo è espressione del consiglio di amministrazione, con il quale condivide la responsabilità del potere di deliberazione. Funzione consultiva ha il comitato tecnico, mentre la direzione centrale assolve le mansioni proprie di organo esecutivo.

Una figura del tutto particolare è quella del funzionario-organo che, operando isola-

lamente a diretto contatto con i soggetti controllati, impegna l'istituto con le proprie determinazioni. Questo singolare aspetto dell'azione amministrativa del RAI, a contenuto tecnico professionale, si collega all'esigenza di rapidità delle decisioni, indispensabile ad assicurare la tempestività degli interventi richiesti dall'attività della aviazione civile.

La snellezza e l'efficienza dell'organizzazione è evidenziata dalla minima consistenza degli organici che, in tutto, comprendono 36 posti di ingegnere, 27 posti di perito e 69 posti di personale non tecnico. Ovviamente, il costante accrescimento dei compiti, in conseguenza diretta dell'espandersi dell'aviazione civile, rende, già allo stato attuale, insufficiente la consistenza organica, oltre ad imporre un eccezionale impegno del personale tutto.

Sotto il profilo della struttura degli uffici, il RAI si articola nella direzione centrale, comprensiva dei servizi a carattere generale, e in quattro direzioni territoriali, aventi sede a Roma, Milano, Torino e Venezia. I servizi a carattere generale hanno competenza in materia di regolamentazione e di certificazione, mentre alle direzioni territoriali è affidata l'attività di controllo diretto.

Secondo la definizione datane dall'articolo 20 dello statuto, i regolamenti tecnici determinano, ai fini dell'espletamento dei compiti istituzionali, i requisiti tecnici degli aeromobili, delle loro parti e dei relativi materiali, nonché delle attività dirette alla loro costruzione ed esercizio. La certificazione si distingue a seconda che inerisca al procedimento di controllo o sia di questo conclusiva. Nel primo caso si riferisce alle aziende ed ai soggetti impegnati nelle attività controllate, ponendosi come propedeutica; nel secondo caso è espressione dell'esito dei controlli e, quindi, ha la efficacia propria dei provvedimenti amministrativi.

Dalla esposizione che precede possono dedursi le conclusioni che seguono.

Si pone, in sede politica, il problema della riorganizzazione del settore della pubblica amministrazione interessato alla sicurezza della navigazione aerea, onde concentrare, secondo una visione organica, le funzioni di controllo dei soggetti, degli oggetti, dei materiali e delle attività, influenti sul raggiungimento del fine pubblico. Il Registro aeronautico italiano può costituire il centro di riferimento della riorganizza-

zione, come è stato anche riconosciuto dal rapporto 1972-1973 dell'*Air Press* sullo stato dell'aviazione civile italiana.

A favore della soluzione, comunque, orientata verso l'autonomia del soggetto da rendere portatore globalmente dell'interesse alla sicurezza della navigazione aerea, è la determinante considerazione del carattere particolare della funzione di controllo, che rende necessaria la distinzione dalle altre funzioni della pubblica amministrazione.

Vorrei concludere sottolineando che, in prospettiva, la funzione di controllo può essere affidata, come avviene in altri paesi, ad un solo organismo. Noi assolviamo un compito di controllo strategico e ci auguriamo che in un prossimo futuro vi sia un ente che raggruppi in sé tali funzioni al fine di assicurare la sicurezza del volo.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Rana. Do ora la parola al dottor Bagna, presidente della CIDA.

BAGNA, Presidente della CIDA. L'occasione che viene data alla Confederazione italiana dei dirigenti di azienda di illustrare, davanti alla Commissione trasporti della Camera, il proprio pensiero nel quadro della indagine conoscitiva sull'aviazione civile, è motivo di vivo compiacimento per la CIDA, la quale, come centrale sindacale di prestatori di lavoro che operano in posizioni di spiccata responsabilità, considera questi incontri fra potere legislativo e categorie interessate in tutto il loro valore di prezioso strumento democratico. La CIDA ha infatti costantemente rivendicato, in tutte le sedi competenti, il diritto-dovere dei dirigenti di dare un contributo sostanziale alle grandi scelte socio-economiche, non essendo ipotizzabile che una categoria che è fortemente responsabilizzata nelle fasi esecutive non abbia modo di influire decisamente sulla formulazione dei programmi.

Abituata, per la sua stessa funzione, a misurare la validità della sua azione sul piano della efficienza socialmente intesa, la categoria dei dirigenti rifugge, per natura, da ogni impostazione che non trovi rispondenza della realtà e che non tenga adeguato conto delle condizioni generali e particolari in cui ogni programma si colloca, ivi comprese le proiezioni comunitarie ed internazionali in genere, dalla cui valutazione non si può prescindere in un momento in cui le aree di cooperazione si estendono e si consolidano.

È sotto questo profilo che va considerato l'apporto che la categoria dei dirigenti desidera offrire all'approfondimento del problema oggetto della indagine conoscitiva molto opportunamente avviata dalla Commissione trasporti della Camera. La relazione che la CIDA sottopone all'attenzione della Commissione è il frutto di esperienze dirigenziali di diverse derivazioni e caratteristiche, tali da fornire, nella loro sintesi, una indicazione probante degli orientamenti della categoria su un settore - quello dell'aviazione civile - che si è sviluppato, in questi ultimi anni, in maniera del tutto caotica. Per ciò che concerne quest'ultimo aspetto, la CIDA desidera, anche in questa occasione, sottolineare l'importanza fondamentale della programmazione e del coordinamento degli interventi e delle competenze degli organi preposti all'aviazione civile.

Ai fini del perseguimento delle istanze poste da una nuova politica dei trasporti e del raggiungimento degli obiettivi di modificazione profonda ed espansione dell'attuale sistema dei trasporti, è fondamentale l'apporto autonomo delle organizzazioni sindacali e, nel loro ambito, della CIDA. In fase di elaborazione ed attuazione dei piani e dei programmi saranno infatti decisive le competenze, il patrimonio di preparazione, esperienza e sensibilità dei dirigenti di azienda. La CIDA, attraverso la *Confédération internationale des cadres*, ritiene, inoltre, opportuno inquadrare i problemi del settore in un contesto generale a carattere europeo, se non addirittura mondiale.

Nel rinnovare alla Commissione trasporti della Camera il più vivo ringraziamento per l'invito che ha rivolto alla CIDA, desidero confermare che la nostra delegazione sarà ben lieta di rispondere ai quesiti che la Commissione stessa vorrà porre sui vari punti della relazione tecnica che verrà tenuta, a nome della CIDA, dall'ingegner Incarnati. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola all'ingegner Incarnati.

INCARNATI, Membro della Federazione nazionale dirigenti aziende industriali. Come gli onorevoli componenti della Commissione fanno, una prima indagine conoscitiva sulle sole gestioni aeroportuali ebbe luogo nella primavera 1971, cioè esattamente quattro anni fa, essendo presidente della Commissione stessa l'onorevole **Giorgio**

Guerrini. I resoconti delle sedute e gli interventi delle persone interrogate, pur nelle diversità delle proposte, concordano una constatazione comune: lo stato di arretratezza, di inefficienza e di insufficienza degli impianti e dei servizi d'aeroporto e l'urgenza di affrontare questi problemi.

Oggi, a distanza di quattro anni, non possiamo che riaffermare tale giudizio, riferendolo purtroppo a tutti i settori della aviazione civile, le cui carenze sono state più volte denunciate da numerosi studi e indagini.

Nella speranza che questa volta si voglia far sul serio, perché, in fin dei conti, il problema, ridotto all'osso, è quello della carenza di serietà e di volontà politica di questi ultimi anni, ci si augura che questa nuova indagine possa, in maniera concreta, sbloccare la stagnazione della problematica aeroportuale, realizzando quelle opere che servono a rendere il sistema estremamente efficiente.

La CIDA è desiderosa di offrire il suo contributo di competenza che le deriva dalla rappresentatività di una categoria, quella dirigenziale, presente in modo qualificato nel settore dei trasporti aerei e non solo in quello.

A noi, quali rappresentanti della centrale sindacale dei dirigenti italiani - lavoratori subordinati anch'essi come quelli qui rappresentati dai colleghi della FULAT e solo dotati di una particolare ed insostituibile qualificazione - preme soprattutto una cosa, tanto preziosa sempre e dovunque, ma soprattutto oggi in Italia: l'obiettività.

È dunque con rigorosa obiettività che esporremo brevemente il nostro parere circa quelli che l'onorevole Masciadri ha giustamente chiamato i « punti nodali » della problematica da affrontare, dando la precedenza ai più gravi.

Mi occuperò anzitutto della sicurezza di volo. Essa dipende, riteniamo, in egual misura dalla corretta progettazione degli aeroporti, dall'efficienza delle radioassistenze e dalla professionalità dei piloti. Occorre evitare quindi, in modo tassativo, di costruire aeroporti commerciali « difficili » o di lasciarli divenire tali per proliferazioni di ostacoli all'intorno (il cosiddetto « assedio » degli aeroporti).

Da qui l'urgenza, sia di dar corso a tutti i potenziamenti delle radioassistenze previsti dal benemerito « Rapporto Lino » (che, non dimentichiamolo, è del 1972), sia

di migliorare la legislazione vigente in fatto di ostacoli e servitù aeroportuali, che risale invece al 1963.

Per quanto riguarda il potenziamento delle radioassistenze, a parte quanto già - per fortuna - in corso di completamento a cura del Ministero della difesa (ITAV) per l'automazione del controllo del traffico aereo - che, per altro, solo fino a un certo punto può considerarsi come un vero e proprio potenziamento - tutti i lavori da finanziarsi con la legge n. 825 sono ancora da appaltare (il termine per la presentazione dei progetti per gli aeroporti statali è scaduto il 12 marzo e l'aggiudicazione dovrà aver luogo entro il 12 maggio, ma il Ministero del tesoro dovrà nel frattempo assicurare la disponibilità finanziaria); ed in qualche caso di aeroporti non gestiti direttamente dallo Stato, ancora da progettare, per deplorabile mancanza di tempestivi contatti fra il centro e la periferia in sede di definizione della priorità dei lavori.

Per quanto concerne il problema della perequazione tariffaria, da anni si perpetua una assurda discriminazione fra aeroporti cosiddetti « maggiori » (in pratica, Roma e Milano) e « minori » (tutti gli altri) a vantaggio dei primi, che pure, per intensità di traffico, godono evidentemente di una situazione privilegiata. Lo dimostrano i 270 voli regolari al giorno su Fiumicino e i 140 su Linate, contro circa la decina, o meno ancora, di voli sugli altri aeroporti.

Né vale la pretestuosa obiezione di una differenza di servizi corrispondenti, giacché se differenza vi è, essa è solo nel maggiore o minore *comfort* delle aerostazioni, al cui adeguamento per altro è l'altra fonte di reddito aeroportuale - e precisamente quella dei diritti - che dovrebbe soccorrere, mentre è noto che i costi di una azienda di servizi sono costituiti, per una percentuale oscillante fra il 75 e il 90 per cento, dal costo del personale.

Il risultato della finora mancata perequazione è una costante degradazione dei bilanci delle gestioni anche degli aeroporti minori, con l'aggravante dello spreco di tanta energia (e cioè, in definitiva, di pubblico denaro) in interminabili vertenze, giudiziali o stragiudiziali, con i vettori. Tutto ciò avrebbe potuto essere evitato da anni con un tempestivo, obiettivo, ragionato, doveroso intervento di CIVILAVIA, intervento che invece ci troviamo ancora a dover raccomandare all'attenzione della Commissione.

Vengo ora al problema delle infrastrutture e dei servizi.

Il trasporto aereo ha ormai assunto da tempo la caratteristica di servizio pubblico e di trasporto di massa e come tale richiede pertanto l'intervento e la responsabilità costante dello Stato in tutti i suoi vari rami. Occorre un programma vincolante stabilito da norme legislative che impongano, come linea fondamentale, la previsione dei bisogni e dei mezzi necessari per il loro soddisfacimento.

È necessario il potenziamento, l'ammmodernamento e il riclassamento degli aeroporti commerciali, attuando il piano di riassetto del sistema aeroportuale (legge n. 825) secondo una politica di pianificazione del territorio e di sviluppo economico equilibrato. Bisogna assolutamente evitare scelte - in particolar modo riguardo alla creazione di nuovi aeroporti - elaborate sulla base di elementi dettati più da motivi di prestigio municipale o regionale che da considerazioni economiche e commerciali.

Dal punto di vista tecnico è determinante la corretta progettazione degli aeroporti badando alla accurata scelta del terreno e alle condizioni ambientali. Inoltre, è tempo ormai che anche l'Italia si dia una opportuna legislazione per l'utilizzazione delle aree intorno agli aeroporti, al fine di evitare insediamenti speculativi che inneschino successivamente reazioni a catena degli occupanti contro il disturbo da rumore, come purtroppo recentemente verificatosi in un comune lombardo, ove si è giunti a cambiare e ricambiare le rotte di sorvolo, senza per altro evitare una sentenza negativa per il direttore generale dell'aviazione civile, che era evidentemente solo l'ultimo anello della catena e non certo colui che ha tratto profitto dagli avvenuti abusi edilizi.

Un primo esempio di intervento legislativo in questo senso, ma a livello regionale (sulla base della circolare di CIVILAVIA n. 45/303/n. 327 del 9 giugno 1973), si è avuto a Milano, con la recente approvazione della legge n. 265 recante « Disciplina urbanistica del territorio regionale e misure di salvaguardia per la tutela del patrimonio naturale paesaggistico » che prevede, all'articolo 26, « zone di rispetto aeroportuali » delimitate da curve isofoniche.

Quanto al problema delle gestioni aeroportuali è da sottolineare la preminente funzione delle regioni, dei consorzi e degli enti locali, che hanno ampiamente dimo-

to, nell'ultimo decennio, di saper subentrare egregiamente allo Stato, colmandone almeno parzialmente le lacune di uomini e di mezzi finanziari.

Circa il problema dell'aumento dei diritti aeroportuali, una probante documentazione, faticosamente raccolta in una recente pubblicazione della SEA, inequivocabilmente dimostra quanto inopportuno al di sotto dei livelli adottati in altre nazioni siano stati tenuti i diritti aeroportuali in Italia: all'incirca al settantesimo posto su 128 Stati aderenti all'ICAO. Se, pur senza giungere ai livelli dei paesi scandinavi, fosse stata approvata dal Parlamento la proposta di legge Sangalli e altri n. 2112, presentata il 10 maggio 1973 - cioè ben due anni fa - si sarebbe creata una notevole fonte di autofinanziamento per le infrastrutture aeroportuali, anche per quelle gestioni locali che hanno realizzato solo le aerostazioni ma che sono ingiustamente private persino dell'incasso dei diritti di imbarco merci e passeggeri, realizzando nel contempo quella inclusione del diritto di imbarco passeggeri nel prezzo del biglietto che deve costituire un inevitabile traguardo organizzativo anche in Italia.

Diarchie periferiche controproducenti sono quelle che si sono venute a creare in Italia su tutti gli aeroporti di maggior rilievo dati in concessione a società per azioni o enti pubblici locali, fra il direttore di questi enti economici ed il rappresentante periferico del ministero, cioè il direttore di aeroporto quale configurato dagli articoli 718-725 e 801-807 del codice della navigazione. Detti articoli e gli amplissimi poteri che ne derivano sono ormai completamente fuori del tempo di fronte ai sempre più ampi compiti affidati agli enti concessionari, che inevitabilmente si scontrano con i precedenti, in posizione di inferiorità laddove concessionario è un privato, in posizione ancora più controproducente di parità laddove gestore è un ente pubblico, il cui presidente può anche godere della qualifica di delegato del Governo (è il caso di Genova).

Anche questo nodo non sarebbe inestricabile, come assai giustamente osservato qualche tempo fa dall'onorevole professore Alfredo Crocco, se solo si recepissero nelle convenzioni Stato-aeroporti quanto già positivamente collaudato in Francia, con l'attribuzione al direttore dell'*Aéroport de Paris* della doppia qualifica di agente esecutivo del consiglio di amministrazione dell'ente

e di agente del potere centrale. Un'infinità di conflitti, con la solita perdita di tempo e spreco di denaro, sarebbero automaticamente risolti.

Quanto al problema del servizio antincendi, il presidente dell'AIGASA ha certamente già illustrato, nell'udienza del giorno 10 pomeriggio, i dettagli di quest'altro grave nodo aeroportuale, che ha contrapposto il Ministero dell'interno e le gestioni aeroportuali del nord-Italia, per tutti i gradi della giustizia, fino alla Corte di cassazione, che non ha ancora affrontato l'argomento.

Il giorno 14 marzo ultimo scorso il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge che accollerebbe ai concessionari tutto l'onere del personale fino al 31 dicembre 1974, svuotando in pratica di contenuto le vertenze in corso. Resta da vedere quali eventuali modifiche potranno essere introdotte dal Parlamento a questo disegno di legge.

A noi preme qui solo sottolineare l'opportunità di quanto suggerito dal noto « Rapporto Lino » e cioè raccomandare l'affidamento di tutti i servizi di soccorso, sia a terra sia negli specchi acquei eventualmente circostanti gli aeroporti, ai vigili del fuoco, trasferendo a questi ultimi i natanti recentemente assegnati alle capitanerie di porto con una assurda duplicazione di necessità di uomini addetti, mentre anche per questi compiti esistevano già razionali esempi di accentramento e risparmio in altre nazioni europee.

Occorre poi perseguire l'omogeneizzazione della flotta e la standardizzazione del lavoro. La prima offre considerevoli vantaggi, come il poter disporre di un razionale deposito di parti di ricambio, di una più facile manutenzione, nonché di maggiori possibilità di addestramento; la seconda, connessa comunque alla prima, permette un notevole risparmio sui costi di revisione degli aeroplani.

Bisogna aggiungere, ancora, che le cure non devono essere rivolte soltanto alle infrastrutture, alle macchine, ma anche agli uomini. Di qui il problema della preparazione professionale.

All'aviazione civile occorrono piloti, tecnici ed amministrativi specializzati nel settore; attualmente la preparazione professionale avviene in modo approssimativo e disorganico. Occorre pertanto istituire scuole di Stato, con corsi di specializzazione a livello sia professionale sia universitario, neces-

sarie per la creazione di personale qualificato nei vari settori delle complesse attività amministrative tecniche e operative dell'azione civile. All'uopo si propone l'istituzione di uno o più istituti per la formazione del personale ai diversi livelli fino a quello universitario.

Per poter impostare una politica come quella delineata è essenziale che le strutture pubbliche preposte al settore - e in particolare il Ministero dei trasporti, cui compete la responsabilità della politica generale dell'aviazione civile - siano in grado di operare con efficienza e tempestività. Al riguardo condividiamo, anche se giunta con notevole ritardo, la dichiarazione dell'onorevole ministro Martinelli, nella recente esposizione al Senato sulla politica dei trasporti pubblici in data 3 aprile 1975, in cui ha affermato di voler trasferire in apposito disegno di legge lo studio di riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile, organo esecutivo del Ministero dei trasporti.

Quanto ai rapporti e alla cooperazione internazionale, è necessario eliminare le impostazioni e le soluzioni settoriali e realizzare, invece, una politica globale integrata. Tanto più questa esigenza è viva in un momento come l'attuale, in cui ci si muove tra due poli: quello comprensoriale, che trova nelle regioni i naturali interlocutori, con i suoi peculiari aspetti di assetto urbanistico, economico e sociale, e quello internazionale, delle grandi vie di comunicazione, che ha nella Comunità economica europea la più cospicua espressione.

I problemi del settore vanno inquadrati in un contesto generale a carattere europeo, se non addirittura mondiale. In particolare, per quanto riguarda la CEE, occorre indirizzarne la politica in modo che gli Stati del MEC cessino di operare in maniera autonoma secondo una visione particolaristica, che ovviamente non può che portare a risultati negativi. È necessaria, invece, una politica integrata che porti ad allargare gradualmente le relazioni verso altri paesi per conseguire una maggiore partecipazione ai traffici mondiali e che consenta un maggiore sviluppo del trasporto intraeuropeo con costi di esercizio più bassi.

In tale contesto s'impone la necessità di una decisa azione politica per un sempre più attivo inserimento dell'Italia nei vari progetti integrati per la costruzione di aerei civili, con particolare riferimento ai pro-

grammi europei. Ciò al fine di mantenere il passo con il progresso tecnologico e di assicurare la possibilità di vita delle nostre industrie del settore.

Per poter conseguire tempestivamente risultati favorevoli dagli investimenti programmati è necessario assicurare, oltre allo snellimento delle procedure, la partecipazione di tutte le componenti sociali alle diverse fasi della nuova politica dei trasporti, le quali componenti assicurerebbero, con la loro corresponsabilizzazione, il controllo e la garanzia della realizzazione degli obiettivi.

Nel settore dell'aviazione civile si sono registrate finora gravi lacune e deficienze, dovute alla mancanza pressoché totale di una politica razionale ed organica; tutto si è svolto episodicamente, settorialmente, senza alcuna programmazione e, soprattutto, senza coordinamento tra i diversi settori dei trasporti, e nell'ambito di ognuno di essi. Ciò che occorre, invece, è una coerente, seria e tempestiva impostazione di tutti i problemi, in una visione globale, ma con la consapevolezza della loro contemporanea evoluzione e sviluppo.

Per far questo riteniamo utile che lo Stato assuma direttamente « la gestione » di orientamento dell'economia nel suo complesso, operando il raccordo tra una pianificazione di tipo imperativo per il settore pubblico con una pianificazione di tipo indicativo per quanto riguarda il settore privato. Il tutto finalizzato al superamento degli antichi squilibri del paese e alla vitalizzazione del sistema economico italiano.

Non ci resta che augurare a codesta onorevole Commissione un buon prosieguo del lavoro intrapreso, con la speranza di recuperare i ritardi, a volte pesanti, per mettere la nostra aviazione civile al passo con le incalzanti domande di ammodernamento quantitativo e qualitativo dei servizi.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Incarnati e do la parola al signor Perna, segretario generale della FIPAC-CGIL.

PERNA, Segretario generale della FIPAC-CGIL. Gli onorevoli commissari sanno certamente che la Federazione unitaria dei lavoratori del trasporto aereo ha presentato una piattaforma complessiva, che riguarda la riforma del trasporto aereo, in termini generali ed in termini di problemi urgenti. Ma vorrei ora soffermarmi

sulla crisi del trasporto aereo, ed in particolare su quella dell'ALITALIA, partendo da questa considerazione: che noi dissentiamo in maniera radicale dalle scelte decise dalle aziende di trasporto aereo, e tra queste in primo luogo dall'ALITALIA, per fronteggiare la situazione di crisi che si è determinata nel settore.

L'aumento del costo del carburante, addotto dalle aziende come causa determinante delle difficoltà che attraversa il trasporto aereo, ha soltanto agito, a giudizio delle organizzazioni sindacali confederali, come amplificatore del processo di crisi, ed è stato utilizzato come alibi per coprire errori di gestione, le cui radici strutturali hanno un'origine del tutto diversa: errori riconosciuti dagli stessi massimi dirigenti dell'ALITALIA. Essendo infatti la levitazione del costo del carburante un dato generale, che ha interessato tutti i vettori aerei, rimarrebbero inspiegati risultati di gestione di altre aziende del settore, sensibilmente diversi da quelli dell'ALITALIA.

È comunque incontestabile che allo stato di difficoltà le aziende di trasporto aereo rispondono con pesanti ristrutturazioni, che si traducono in un attacco ai livelli di occupazione e alla condizione generale dei lavoratori occupati, con l'aumento dei carichi di lavoro e con un appesantimento complessivo della prestazione lavorativa. I casi più recenti di licenziamento alla PAN AMERICAN, alla TWA, alla EL AL, all'EUROPA, alla ZAMBIA AIRWAYS; quelli che dovrebbero riguardare i piloti dell'ALITALIA; la condizione di lavoro dei motoristi e di tutti i settori operativi negli aeroporti, stanno a dimostrare come il disegno delle aziende sia quello di scaricare sui lavoratori i costi della situazione di difficoltà in cui versa il settore.

L'ALITALIA ha deciso, senza stabilire alcun tipo di confronto con le organizzazioni dei lavoratori, nella riunione del consiglio di amministrazione del 31 ottobre dello scorso anno, un complesso piano di ristrutturazione (credo che essa sia l'unica azienda a partecipazione statale che ha annunciato più volte un programma di ristrutturazione, anche alla stampa, ma rifiutando nettamente un confronto con le organizzazioni sindacali confederali) che si è tradotto in una riduzione e diversificazione generali delle attività. Le scelte adottate confermano il rapporto di condizionamento della compagnia di bandiera italiana nei confronti dei vettori aerei statunitensi, che

in sede IATA hanno stabilito una ripartizione dei mercati a livello mondiale.

Questa scelta riduttiva è stata adottata in un momento in cui la domanda complessiva di servizi, nazionale ed internazionale, non ha subito flessioni. L'ALITALIA ha adottato, a giustificazione di questa scelta, il problema del tasso di utilizzazione dei posti offerti. Ora, è indubitabile che vi è stato uno sviluppo patologico dell'offerta di servizi rispetto ad una domanda che permaneva in ascesa. È questa, a nostro avviso, la causa strutturale della crisi del trasporto aereo, collegata al rapporto dei vettori con l'industria di costruzioni aeronautiche ed ai processi di riconversione continua delle flotte.

Sul problema della cooperazione a livello europeo, per tentare di bilanciare l'egemonia statunitense nel settore dell'industria di costruzioni aeronautiche, l'ALITALIA ha sempre frapposto ostacoli (vedi la vicenda *DC 9-BAC 111*, e le possibilità di avviare un progetto di cooperazione triangolare con Francia ed Inghilterra per le costruzioni).

Pure criticabili ci sembrano le scelte che l'ALITALIA fa in merito alla rete aerea e alla qualificazione del traffico passeggeri e merci, alla politica del volo *charter*, ai problemi delle manutenzioni e revisioni. L'ALITALIA ha rinunciato completamente alla attività charteristica e mantiene in una considerazione del tutto secondaria il traffico merci. Molti dubbi suscita in noi anche il tipo di accordo *ATLAS* stipulato a livello europeo, per quello che comporta sul piano della occupazione e dello sviluppo delle attività di manutenzione nel nostro paese.

Una considerazione a parte va fatta sulla politica degli sprechi, che è tuttora presente in seno alla società ALITALIA. Tra tutti rileviamo l'acquisto di costosi impianti tecnici ad elevata tecnologia, come l'impianto automatizzato nello scalo merci di Fiumicino, mai utilizzato; il banco prova motori, anch'esso mai utilizzato e, anzi, più volte riparato; la mensa automatizzata di Fiumicino, mai utilizzata.

Il problema degli sprechi investe anche l'utilizzazione del personale, spesso distorta e improduttiva, a fini di potere interno; un esempio è dato dalla utilizzazione dei tecnici di volo, che sono complessivamente 200 e che vengono utilizzati soltanto sul *DC 8* e sul *Jumbo*. L'ALITALIA preferisce utilizzare dei piloti, con gravi problemi di sicurezza e con un costo superiore del 60 per cento.

Tratterò ora del costo del carburante e dell'aumento delle tariffe. Si rileva che il carburante, in base ai dati di bilancio dell'ALITALIA, ha inciso, in rapporto al complesso delle spese, nella misura del 18 per cento per il 1974, rispetto alla misura del 9 per cento del 1973.

Gli incrementi tariffari, sia internazionali sia nazionali, intervenuti a più riprese dal 1973 ad oggi, hanno sicuramente coperto il maggior costo derivato dall'aumento del carburante. È comunque da tener presente che il maggior costo dei carburanti ha inciso in egual misura su tutti i vettori aerei e quindi va considerato un dato costante e non specifico per l'ALITALIA; esso non può quindi essere ritenuto una giustificazione appunto specifica per la crisi dell'ALITALIA, le cui motivazioni devono essere ricercate altrove.

Possiamo inoltre escludere che il fattore della crisi sia una minore utilizzazione dei posti offerti da parte dell'ALITALIA, come si rileva dall'affermazione, che cito testualmente dalla relazione al bilancio dell'ALITALIA del 1973, secondo la quale « gli indici di produttività hanno presentato sensibili miglioramenti talché essi si raffrontano favorevolmente con gli analoghi valori medi dell'industria... ». In particolare, l'aumento medio dei passeggeri trasportati nel 1973 rispetto al 1972 è stato, per le compagnie ICAO, dell'8 per cento, per l'ALITALIA del 9,8 per cento.

Una delle ultime affermazioni dell'ALITALIA, abbastanza contrastante con le precedenti, è stata poi quella che il fattore determinante della crisi sarebbe da ricercare nell'aumento del costo del lavoro. Vediamo nel dettaglio i costi del personale dell'ALITALIA: i valori percentuali di spesa per il personale rispetto alla spesa globale hanno avuto negli ultimi tre anni il seguente andamento: 1972: 40 per cento circa; 1973: 39 per cento circa; 1974 (primi sei mesi): 37,5 per cento circa. L'ALITALIA afferma che i costi del personale sostenuti sono i più alti d'Europa (aveva affermato, addirittura, i più alti del mondo!) e che gli oneri sociali incidono nella misura del 70 per cento; il che vuol dire che, per ogni 100 lire percepite dal dipendente, l'ALITALIA esborsa, in termini di costi, 170 lire. Non intendiamo contestare questa affermazione. Rimane il fatto che le retribuzioni medie del settore a livello europeo sono superiori fino al 100 per cento alle retribuzioni dell'ALITALIA. Questo

vale in misura ancora maggiore a livello statunitense. Essendo, da un punto di vista amministrativo, indifferente che il costo sia destinato a vantaggio diretto del dipendente o per oneri sociali, l'argomentazione dell'ALITALIA viene quindi a cadere. Si può rilevare inoltre, in base ai dati prodotti in apertura, che il costo del personale per i primi sei mesi del 1974, rispetto alla spesa globale, è stato per l'AIR FRANCE del 40 per cento (fonte: *Air press*), e l'AIR FRANCE ha dichiarato, per bocca del suo direttore generale, Pérol, di non aver intenzione di agire per una contrazione di tale rapporto; negli Stati Uniti tale percentuale arriva sino al 49 per cento. Ciò nonostante l'AMERICAN AIRLINES ha avuto un profitto di 29 milioni di dollari; l'UNITED AIRLINES di 91 milioni di dollari (nei primi 10 mesi del 1974). Inoltre, è da tener presente che tale percentuale di costo dell'ALITALIA non è di molto superiore alla media dell'industria italiana in generale.

Non corrisponde inoltre a verità, se si interpretano correttamente gli stessi documenti pubblicati dall'ALITALIA, che il costo percentuale del personale di volo rispetto a quello di terra sia uno dei più elevati del mondo. Il rapporto con il personale di terra dell'ALITALIA è assolutamente anomalo, data la scelta, da sempre condannata dai sindacati, della politica degli appalti praticata dalla società stessa, che altera quindi i significati dei dati statistici. Riportiamo testualmente un giudizio pubblicato sulla rivista dell'ALITALIA *Freccia Alata* da uno studio della Società studi e ricerche: « L'ALITALIA ha un elevato numero di dipendenti di volo. Poiché è proprio tale personale a godere delle maggiori retribuzioni unitarie, il costo medio per dipendente è — come già ricordato — fra i più alti. Il numero relativamente basso di dipendenti a terra riflette, almeno in parte, la politica della compagnia di affidare a terzi i servizi ausiliari di manutenzione e revisione. Non è da escludere che una maggiore autonomia nella gestione di tali servizi potrebbe consentire all'ALITALIA una qualche riduzione dei costi. Basti ricordare che, nel 1972, le spese per manutenzione e revisione hanno rappresentato un onere di 20 miliardi, pari al 7,2 per cento dei proventi totali del traffico. L'ALITALIA ha infatti 3.066 naviganti contro 11.584 dipendenti di terra (26,4 per cento); l'AIR FRANCE 4.555 contro 24.436 (18,6

per cento); la LUFTHANSA 3.268 contro 19.620 (16,6 per cento); la SABENA 1.225 contro 9.136 (13,4 per cento) ».

È chiaro che, in queste condizioni, il costo medio unitario è solo apparentemente molto elevato. Va rilevato, inoltre, che sui dati di bilancio per quanto riguarda il costo del lavoro « l'ALITALIA fa gravare come puro onere gli accantonamenti al fondo di quiescenza, onere che non ha corrispondenza presso la maggior parte delle aziende concorrenti ». Così il citato studio edito su *Freccia Alata*, che continua: « Se si considerano i costi del personale effettivamente sostenuti dall'ALITALIA, escludendo cioè la variazione netta del fondo di quiescenza, che non dà luogo ad uscita di cassa per la società, l'incidenza sul totale dei ricavi si ridurrebbe nel 1972 dal 42,4 per cento al 39,2 ed il saldo negativo di esercizio di 6,2 miliardi diverrebbe positivo per 2,7 miliardi ». La situazione non è evidentemente cambiata negli anni seguenti.

Una considerazione a parte meriterebbe la resistenza dell'INTERSIND al contratto unico del personale, che comporta anche una ristrutturazione complessiva del settore del trasporto aereo, rispetto ai 55 contratti oggi esistenti in questo settore.

L'ultimo argomento riguarda i problemi della legislazione. In proposito debbo far presente che i sindacati confederali non sono rappresentati nella commissione istituita per l'elaborazione del regolamento al codice della navigazione, nella quale sono presenti i sindacati autonomi. Questo è inconcepibile. Nel RAI, inoltre, sono presenti le aziende, mentre non sono presenti i sindacati confederali.

Naturalmente, siamo in grado di poter dimostrare quanto abbiamo affermato con elementi di merito.

MICHELOTTI, *Segretario generale della UILGEA-UIL*. Sempre per rimanere nel discorso su ciò che non va nel settore del trasporto aereo, come è stato messo drammaticamente in luce dall'attuale crisi — che, se non coinvolge solo la nostra aviazione civile, ha però da noi assunto forme particolarmente violente — bisogna aggiungere al quadro delineato dal collega Perna alcuni altri fattori negativi, che hanno determinato in maniera prevalente la crisi del trasporto aereo nel nostro paese.

Il primo punto è quello relativo alla sovraccapacità determinata dalla nuova generazione dei vettori, imposti dalle esigenze produttive dell'industria americana. Il secondo punto riguarda la politica di egemonia e di strapotere della compagnia di bandiera, svincolata da ogni realistica considerazione di economicità. Il terzo punto riguarda la mancanza assoluta di ogni pianificazione dei trasporti aerei, degli investimenti, della predisposizione di una rete ottimale di aeroporti a livello territoriale, tecnologico e, ovviamente, economico. Un intervento in tale senso dovrebbe essere teso a modificare la frammentaria struttura aeroportuale, nata essenzialmente per ragioni militari e perciò carente e inadeguata.

Noi siamo consapevoli che un aeroporto aperto al traffico civile necessita, oltre che di attrezzature tecniche di sicurezza, di visibilità, di possibilità di ampliamento, anche di un rapporto nuovo con il territorio e con l'utenza e, quindi, occorre saper risolvere ogni problema di ubicazione e di accessibilità.

Di fronte alla attuale caotica situazione, è urgente, quindi, richiedere interventi in una visione coordinata. Dobbiamo in particolare richiedere al Governo, oltre a quanto previsto nella piattaforma presentata al ministro dei trasporti l'11 gennaio 1975, un intervento urgente che abolisca le competenze dell'aeronautica militare sul traffico civile, che interrompa i lavori della commissione per il regolamento della navigazione aerea, in corso di svolgimento presso CIVILAVIA, e ricostituisca la stessa con la partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL-CISL-UIL.

Il secondo provvedimento è la riorganizzazione dei servizi a terra. Rivendichiamo la concentrazione degli stessi in una unica gestione, come avvenuto con la legge n. 755 per gli aeroporti romani, prevedendo l'intervento delle regioni e degli enti locali. Vi deve essere il ritorno dell'ALITALIA al suo ruolo originario e naturale di vettore aereo per il trasporto di linea passeggeri; l'assunzione da parte del Governo di una politica di direzione in tutta la gamma di attività aeree civili, con particolare riferimento al volo a domanda per le immense prospettive di sviluppo che questo tipo di servizio offre, specialmente se teso ad agevolare i milioni di emigranti che dal nostro paese si sono sparsi nel mondo.

La validità della nostra funzione deve essere palese e viene misurata dalla capacità che abbiamo di raggiungere la coscienza dell'opinione pubblica circa i problemi particolari e generali e la coscienza dei lavoratori della categoria circa i nostri diritti e i nostri doveri: in una parola, dalla capacità di informare tutti.

Per quanto riguarda la piattaforma presentata al ministro l'11 gennaio 1975 (non abbiamo ricevuto una risposta in merito e per questo sciopereremo il 17 prossimo) vorrei sintetizzarne i punti essenziali: 1) Aeronavali e revisioni - Definizione urgente di un assetto organico delle attività di revisione e di manutenzione anche nel quadro degli accordi di collaborazione esistenti nel gruppo ATLAS. Soluzione in questo quadro dei problemi produttivi delle aeronavali di Venezia; 2) Attività aeree - Denuncia delle interferenze dell'ALITALIA nello svolgimento di attività caratteristiche e merci, nonché di aviazione generale e anche di linea. Rimozione di tutti gli ostacoli ed adozione di misure per cui queste attività non risultino concorrenziali o tali da creare un eccesso di offerta, secondo valutazioni di carattere non aziendalistico; 3) Aeroporti - Attuazione di gestioni pubbliche con la partecipazione delle regioni e degli enti locali, per il loro inserimento nei piani di trasporto integrati regionali; rapida predisposizione del piano nazionale per gli aeroporti; discussione delle scelte relative agli interventi urgenti di cui alla legge n. 825, con precisi criteri di selettività, priorità e concentrazione coerenti con il piano nazionale degli aeroporti preposti al traffico commerciale; 4) Legislazione - Sospensione dei lavori della commissione per il regolamento della navigazione aerea, in corso di svolgimento presso CIVILAVIA, e ricostituzione della stessa con la partecipazione delle organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL-CISL-UIL; costituzione in tempi brevi di una commissione con la partecipazione delle organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL-CISL-UIL, per la riforma del codice della navigazione.

A questo punto, se i miei colleghi sono d'accordo, ci riserviamo di presentare nella prossima settimana una memoria sulla base di quanto sostenuto singolarmente dai tre rappresentanti delle grandi confederazioni a nome della FULAT.

FANELLI, *Segretario generale della FILAC-CISL.* Debbo premettere che, alla fi-

ne, il comandante Satta vorrebbe intervenire per completare alcuni dati forniti dal collega Perna.

Dopo l'illustrazione di quest'ultimo e del collega Michelotti, vorrei procedere in una elencazione di carattere riassuntivo di ciò che non è andato e non va nel trasporto aereo.

Innanzitutto, vi è stato un forte squilibrio fra sviluppo dei servizi di linea internazionali e le altre attività aeree, vale a dire i voli *charter*, il servizio merci, l'elicotteristica, il lavoro aereo, l'aviazione turistica e privata e tutto quel complesso di attività aeree primarie e secondarie che costituiscono in generale il trasporto aereo. Questo fatto ha impedito di utilizzare tutte le possibilità offerte dal trasporto aereo in termini di produzione di ricchezza e di messa a disposizione di posti di lavoro nel nostro paese, in particolare in alcune zone fra le più depresse e meno agevolate dal punto di vista economico.

Vi è stato anche un forte squilibrio fra sviluppo delle attività aeree e sviluppo della rete aeroportuale, con una cattiva distribuzione del traffico sul territorio nazionale e una centralizzazione del traffico aereo, della cui validità finora nessuno ha dato prove inoppugnabili. A ciò va aggiunta una assolutamente inconcepibile inadeguatezza delle attrezzature e dei mezzi necessari alla sicurezza del volo e al soccorso a terra.

Il terzo elemento di palese disagio per quanto riguarda l'andamento e lo sviluppo del traffico aereo è costituito dalla mancanza di strumenti giuridici aggiornati, capaci di far fronte alle esigenze e alle caratteristiche attuali del traffico aereo. Il codice e il regolamento della navigazione aerea sono vecchi e necessitano di essere aggiornati.

Debbo ricordare anche la pluralità delle competenze politiche nel settore del trasporto aereo, in ordine al quale operano i ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e della difesa.

A ciò si accompagna l'inadeguatezza dello strumento amministrativo, la CIVILAVIA, la direzione generale dell'aviazione civile, che è impossibilitata a svolgere efficacemente le sue funzioni per scarsità di organico e di mezzi.

Il quarto elemento di disagio nello sviluppo del trasporto aereo italiano è l'assenza di un collegamento tra questo e lo sviluppo dell'industria aerospaziale, compreso il sistema delle revisioni e manutenzioni. Rileviamo uno scarso impegno politico nel poten-

ziamento della ricerca e della progettazione, una errata politica fiscale di ristrettezza creditizia e una noncuranza dell'esigenza di potenziamento dell'industria del settore.

Altro elemento di disagio è l'assenza di coordinamento tra trasporto aereo e sviluppo e organizzazione di altri tipi di trasporto.

Tale elencazione riassuntiva non può non essere completata dalla constatazione che vi è sempre stata, e tutt'ora vi è, una scarsa considerazione delle possibilità del mezzo aereo ed una notevole dose di confusione di competenze tra compagnia di bandiera e trasporto aereo nel suo insieme.

Mi sembra, pertanto, di poter dire che le cause fondamentali della crisi sono: l'ignoranza dei problemi del trasporto aereo; la situazione di monopolio esercitata da una azienda con struttura giuridica privata, che non deve rispondere del suo operato in sede politica. Questa azienda è naturalmente portata a privilegiare il volo di linea, osteggiando le altre forme, a funzionalizzare il sistema aeroportuale secondo le esigenze della sua rete, a mantenere un pesante controllo sulla gestione degli aeroporti. I fatti recenti dell'aeroporto romano confermano tale situazione di dualismo, che è in contrasto con la lettera della legge n. 755, che si proponeva la gestione unitaria e pubblica degli aeroporti romani.

L'ALITALIA è inoltre portata ad interferire, con la sua politica di acquisti di aeromobili, nello sviluppo dell'industria aerospaziale italiana, anche perché è legata agli ambienti aeronautici e finanziari statunitensi.

La piattaforma presentata dall'organizzazione unitaria di categoria è basata su cinque punti concisi ed essenziali, per evitare di fare della filosofia e per cercare invece di risolvere tutti i problemi. Noi crediamo in tal modo di aver fornito un documento utile e ci riserviamo di presentare alla Commissione un'apposita memoria nella prossima settimana.

Concludo dichiarandomi certo dell'importanza che riveste il fatto che finalmente si sia deciso di fare un po' di luce sui problemi che affliggono il trasporto aereo.

PRESIDENTE. Do la parola al comandante Satta, membro della FIPAC-CGIL.

SATTA, Membro della FIPAC-CGIL. Sono un pilota dell'ALITALIA e vorrei aggiungere alcune considerazioni alla relazione del segretario generale della mia associazione.

Desidero anzitutto smentire l'affermazione corrente circa una presunta, scarsa produttività del personale navigante dell'ALITALIA. Cito, da fonte accettata dalla stessa ALITALIA, che l'indice di produttività dei naviganti o dei dipendenti di questa compagnia di volo - calcolata in base ad un coefficiente che sarebbe troppo lungo spiegare - è pari a 713. Una delle compagnie che ha avuto risultati positivi, forse più dell'ALITALIA, è la BEA, prima che confluisse nella BRITISH AIR WAYS; ebbene, essa ha un indice di 430. L'AIR FRANCE di 672, l'IBERIA di 401, la LUFTHANSA di circa 800; la SABENA di 741.

Da questi dati si deduce che le affermazioni fatte sono superficiali e approssimative. Può darsi che l'ALITALIA affermi che tali dati, poiché si riferiscono al 1973, non siano più validi, e che per periodi più recenti le cose siano cambiate. Ma perché? La nostra risposta è che l'ALITALIA rifiuta sistematicamente il lavoro. Ci risulta, ad esempio, che, in conseguenza del viaggio del Presidente della Repubblica, onorevole Leone, nell'Arabia Saudita, sia stato offerto all'Italia da quel paese un contratto per il trasporto di 24 mila passeggeri a Gedda. Orbene, tale contratto è stato rifiutato per mancanza di personale e di aeromobili! Ci risulta inoltre che 36 mila passaggi da Tripoli sono stati rifiutati e che è anche stata rifiutata una offerta di *leasing* di due anni, perché l'ALITALIA aveva richiesto al paese offerente, la Siria, la copertura totale dei costi degli equipaggi (la struttura dell'equipaggio è tale che le spese per il personale si possono considerare fisse). Riteniamo pertanto ingiustificato il rifiuto di questo contratto, anche se non si aveva la copertura del 100 per cento.

In ogni caso, al di là dei vantaggi di stabilire contatti politici e commerciali con questi paesi, si sarebbe avuta l'occasione di ottenere una percentuale di tali costi in valuta estera; pertanto, tale rifiuto è da considerare come sbagliato, anche perché, in ogni caso, si potevano diminuire i passivi della gestione.

MASCIADRI. Ella sostiene che l'ALITALIA ha rifiutato queste offerte per mancanza di aerei. Per quanto riguarda i piloti io effettivamente credo che ne abbia a sufficienza, se non più del necessario; ma credo che la deficienza di aerei sia un fatto vero. Mi è capitato recentemente di dover attendere per cinque ore perché, essendo andato in avaria

un aereo, non vi era la possibilità di sostituirlo; e questo nell'aeroporto di Roma!

SATTA, *Membro della FIPAC-CGIL*. In secondo luogo è stata fatta una scelta sbagliata per quanto riguarda l'acquisto dei motori *Rolls Roice*, in quanto questa casa non è più in grado di fornire i pezzi di ricambio.

Il presidente dell'ALITALIA, dottor Nordio, ha affermato che aveva intenzione di bloccare l'acquisto di aeroplani per uscire dalla crisi. Io non voglio fare polemiche, ma soltanto sottolineare che la LUFTHANSA ha ritenuto opportuno firmare con la Siria il contratto cui prima mi sono riferito, mentre l'ALITALIA ha rifiutato, così come ha rifiutato molti voli *charter*. Basti pensare che la linea Boston-Roma è servita dall'IBERIA.

Per quanto riguarda il settore cargo, esso non viene sfruttato a pieno, anche se abbiamo avuto un aumento del 40 per cento.

Circa il problema del carburante, una compagnia americana ha elaborato e messo a punto alcune tecniche di risparmio. La mancata applicazione di tale sistema da parte dell'ALITALIA ha comportato una perdita del 7 per cento sui *Jumbo 747* e del 5 per cento sui *Boeing 707*. La PAN AMERICAN, adottando tale sistema, ha invece beneficiato di un notevole risparmio, che per l'Italia, tutto considerato, sarebbe stato vicino a due milioni di lire al giorno.

Altro aspetto è quello della presunta esuberanza del personale di volo; per sostenere ciò l'ALITALIA ha sistematicamente alterato i dati meteorologici che consentono la pianificazione dei voli. Per quanto riguarda le spese produttive, vorremmo sapere se nel computo delle spese per il personale sono comprese le consulenze fornite da molti comandanti. Inoltre, su dieci dirigenti in carica, solo uno ha un incarico reale. Abbiamo poi una situazione nella quale il personale dei *DC 9* svolge un lavoro straordinario, mentre quello dei *DC 8* non svolge quasi alcuna attività.

Per quanto riguarda la SAM, noi affermiamo che l'ALITALIA ha il controllo anche sul consiglio di amministrazione. In ogni caso, tornando al problema degli aerei, è logico che oggi un *Caravel* non possa reggere il confronto e la concorrenza con un *Jumbo*.

Per quanto riguarda i voli *charter*, 500 di questi sono stati rifiutati in seguito ad

un parere negativo di CIVILAVIA. Prima erano formati voli *charter* solo in presenza di gruppi omogenei; per esempio, poteva usufruire dei vantaggi del volo *charter* un gruppo di 300 avvocati, o di 150 quando l'aereo era piccolo. Oggi è impossibile radunare per un viaggio un numero di persone, con le stesse caratteristiche, tale da riempire un *Jumbo*. In tutti i modi, è possibile seguire l'impostazione di gruppi omogenei di 40 persone, però ciò non è stato attuato in Italia per il rifiuto della direzione generale dell'aviazione civile di firmare un contratto che, secondo una nostra valutazione, avrebbe portato a vantaggi turistici ed aeronautici dell'ammontare di 34 miliardi di lire. Questi voli vengono così effettuati dalla TRANS INTERNATIONAL, dalla TRANS WORLD AIRLINES e dalla CAPITOL, che avevano offerto una priorità all'ALITALIA purché i contratti fossero stati firmati.

Desidero soffermarmi ora sull'aspetto della disorganizzazione, che credo sia la vera causa del passivo dell'ALITALIA. Citerò alcuni esempi clamorosi. L'ALITALIA ha impiegato un DC 10, aereo che contiene 251 persone, in un viaggio per Rio de Janeiro nel quale venivano trasportate 160 persone, perché ci si era dimenticati di immettere nel computer i dati relativi alla capacità di trasporto del DC 862, che è di 160 persone e che poteva essere utilizzato per tale viaggio. Un *Jumbo* ha effettuato un volo *charter* a vuoto e poi l'equipaggio è stato informato che tale volo era stato cancellato da 23 giorni! A Singapore, un DC 10 è stato fermato con i passeggeri a bordo e si è invitato il pilota a spegnere i motori per uno sciopero che il personale aveva dichiarato quindici giorni prima. La notizia è arrivata immediatamente prima o durante la fase del decollo. Ancora: un *Caravelle* che effettua un collegamento aereo con Istanbul, è stato informato alla partenza che il volo *charter* era stato cancellato da una settimana! Qualche giorno fa l'equipaggio di un DC 9, che non era ancora partito da Catania, è stato invitato a presentarsi a Fiumicino per effettuare il volo successivo! A Tirana, per motivi militari e di traffico, è in vigore una limitazione dei decolli dopo le 16,30. Ora è successo che un aereo ha avuto un guasto e non ha potuto decollare prima di tale ora, cosa che ha fatto l'indomani mattina. Al suo ritorno, il comandante di questo aeromobile è stato convocato presso gli uffici dell'ALITALIA per

dare spiegazioni sul perché non aveva effettuato il volo la sera precedente!

Un fatto estremamente grave è il seguente: per potenziare le linee cargo, il Boeing 747 viene convertito in una versione mista cargo e passeggeri, il che porta ad una diminuzione della possibilità di carico dei passeggeri da 380 a 250 persone. Non tutti i 747, però, possono essere convertiti, per cui accade spesso che negli scali in cui vi sono 380 passeggeri, si manda un 747 con 250 posti disponibili, oppure, quando i passeggeri sono 250, si manda un 747 con 380 posti disponibili.

Potrei citare altri fatti altrettanto gravi, ma preferisco concludere a questo punto il mio intervento per non tediare i membri della Commissione.

PRESIDENTE. Do la parola al signor Mancini, membro della FIPAC-CGIL.

MANCINI, *Membro della FIPAC-CGIL*. Vorrei aggiungere a quello che è stato detto alcune considerazioni. Noi ci troviamo di fronte ad una ristrutturazione che colpisce molti connazionali che si trovano all'estero, e di cui la compagnia italiana di bandiera non si fa minimamente carico. In Argentina, per esempio, saranno licenziati dieci connazionali di 50-51-52 anni, nonostante tutto quello che è stato detto alla conferenza nazionale dell'emigrazione svoltasi recentemente a Roma e, considerando come saranno collocati, vien da pensare che questi connazionali saranno ridotti quanto meno alla fame. Credo che occorra un intervento urgente perché l'ALITALIA consideri meglio la sua logica di ristrutturazione.

Faccio presente che 400 lavoratori delle officine di manutenzione di Venezia, a causa di una politica sbagliata sulla revisione, rischiano il posto di lavoro e una grossa responsabilità deve essere attribuita all'ALITALIA che, tra l'altro, prese l'impegno in sede di Ministero delle partecipazioni statali di concedere una maggiore quantità di lavoro a queste officine aeronavali.

Le organizzazioni sindacali sono contrarie alla richiesta di 200 miliardi avanzata dall'ALITALIA, se questo finanziamento non verrà controllato dal Parlamento e dal Governo e, soprattutto, se non verrà discusso con le organizzazioni sindacali in ordine agli effetti che potrebbe portare nell'ambito dell'ALITALIA. Vogliamo anche vedere chiaro circa il significato dell'acquisto del pacchetto azionario della CIT.

Contestiamo inoltre la posizione assunta dall'ALITALIA in ordine al problema dei contratti. Si tratta di una posizione falsa e che deve essere respinta, perché l'obiettivo che le organizzazioni sindacali vogliono raggiungere è quello di procedere alla unificazione di un unico contratto dei 55 contratti attualmente esistenti nel settore dell'aviazione civile. L'ALITALIA rifiuta questo tipo di discussione, perché si è sempre mossa nel malgoverno. Per tutto quello che è stato detto in precedenza, se non vi sarà un forte intervento politico nei confronti dell'ALITALIA, ci giocheremo la stagione 1975, perché lo scontro sul rinnovo contrattuale sarà forte.

Contestiamo anche all'ALITALIA la fondatezza dell'affermazione secondo cui il contratto unico di lavoro costerebbe molto, perché noi abbiamo presentato una piattaforma in cui si diceva che, fermo restando il raggiungimento del contratto unico, i costi dovevano essere graduati nel tempo. Se l'ALITALIA sostiene in certe sedi che il contratto costa molto, ciò è falso e l'ALITALIA deve assumere le responsabilità che le competono.

Ritengo che sia giunto il momento di mettere un po' di ordine nel settore dell'aviazione civile. Questo perché operano in tale campo otto o dieci ministeri ed ogni cosa che si fa deve passare attraverso dieci o quindici maglie burocratiche.

Dobbiamo anche denunciare un fatto scandaloso avvenuto nella nuova azienda degli aeroporti romani, in cui è stato nominato un condirettore che è direttore generale in carica di un servizio particolare della NATO.

Tutti questi problemi debbono essere sottoposti all'attenzione della Commissione, in modo che si compia un intervento energico per riportare un po' di ordine in questo campo. Le organizzazioni confederali sono disponibili a dare un contributo in tal senso.

Siamo infine contrari all'aumento delle tariffe per i servizi aeroportuali, anzi chiediamo alla Commissione di farsi carico di presentare un provvedimento di legge o di sollecitare il Governo affinché siano « buttati fuori » tutti gli appalti privati che operano all'interno di un servizio pubblico e che sono fonte di non funzionamento, di sperperi e di guadagni facili. Tutto ciò pesa infatti sulla prestazione del servizio da parte delle compagnie aeree e, soprattutto, sull'assistenza aeroportuale.

PRESIDENTE. Do la parola al signor Ciancaglione, segretario generale della CGIL-CIVILAVIA.

CIANCAGLIONE, Segretario generale della CGIL-CIVILAVIA. Il mio breve intervento sarà incentrato sui problemi della direzione generale dell'aviazione civile e sull'importanza del suo potenziamento.

La direzione generale dell'aviazione civile, più nota come CIVILAVIA, fu istituita nell'ambito del Ministero dei trasporti il 30 gennaio 1963 con la legge n. 141, con il compito di provvedere, tra l'altro, alla progettazione, costruzione ed ampliamento degli aeroporti civili demaniali; alla concessione di esercizio di servizi aerei nazionali ed internazionali; all'approvazione ed al controllo delle tariffe e degli orari relativi; alla stipula di convenzioni aeronautiche ed accordi internazionali sul trasporto aereo. Come si vede, quindi, la direzione generale dell'aviazione civile dovrebbe rappresentare l'organo per mezzo del quale lo Stato dovrebbe guidare l'intera politica del trasporto aereo.

Ebbene, fino ad oggi questa direzione generale non è stata minimamente in grado di assolvere questa sua funzione di « guida », ed ha sempre lasciato che a decidere dove costruire nuovi aeroporti, dove ampliarne altri già esistenti, quali nuove tratte aprire o chiudere o concedere al tale o al tal altro vettore, fosse non già essa stessa (sulla base di studi socio-economici, di criteri, cioè, che tendessero alla realizzazione del pubblico interesse), ma, di volta in volta, gruppi locali, spinti da interessi puramente clientelari, o alcuni vettori, tra i quali l'ALITALIA, com'è noto, ha fatto la parte del leone.

Ed ecco quindi che, anziché concentrare le già scarse energie e ricchezze disponibili su pochi aeroporti, veramente necessari, e renderli efficienti e sicuri, l'azione della direzione generale dell'aviazione civile si è sempre perduta in innumerevoli interventi, sempre fatalmente inefficaci.

Quello che in questa sede il sindacato della CGIL vuole affermare è che tutto ciò non è stato casuale, ma è stato ed è tuttora il frutto di precise colpe dell'autorità politica preposta alla direzione generale dell'aviazione civile e al Ministero dei trasporti, che si è sempre disinteressato, nei fatti, del buon funzionamento della direzione generale stessa. Basterà, a questo proposito,

ricordare che alcuni dei ministri che si sono succeduti negli ultimi anni a piazza della Croce Rossa, non si sono neanche degnati di mettere piede nella sede della direzione generale dell'aviazione civile (e questo vale anche per l'attuale ministro in carica). Se lo avessero fatto, avrebbero potuto constatare personalmente che il personale della direzione generale è nella materiale impossibilità di svolgere il proprio lavoro come dovrebbe. Infatti, tale personale è numericamente insufficiente e mal distribuito nelle varie sedi aeroportuali, per le solite ragioni clientelari; inoltre, la sede centrale di lavoro all'EUR è largamente insufficiente, ed anche ora che, finalmente, si andrà ad utilizzare un altro edificio (per il quale per molti anni si sono spesi circa 100 milioni l'anno, lasciando poi inutilizzati e vuoti interi piani), il disagio dello smembramento renderà praticamente vano il vantaggio dell'aumentato spazio.

Nessun serio tentativo è in realtà stato finora fatto dalla dirigenza della direzione generale dell'aviazione civile per reperire in un prossimo futuro una sede adatta, non ostante i pressanti inviti in tal senso rivolti dalle organizzazioni sindacali.

Un'evidente conferma della scarsissima considerazione in cui il ministro dei trasporti tiene i dirigenti di CIVILAVIA, è venuta dalla recente nomina della commissione che dovrà aggiudicare le opere da realizzarsi con i 220 miliardi della legge numero 825 del 1973 sui vari aeroporti. Ebbene l'unico - dico l'unico - dirigente tecnico di cui dispone la direzione generale dell'aviazione civile non è stato designato a farne parte, senza che di tale esclusione sia stata fornita alcuna motivazione.

Da quanto esposto sembra si possa concludere che, se si vuole veramente migliorare la situazione del trasporto aereo; visto che non sembra possibile negare il ruolo fondamentale che dev'essere svolto dall'ente di Stato (appunto, CIVILAVIA), il primo obiettivo da porsi è proprio quello di un netto rilancio della direzione generale dell'aviazione civile, eventualmente riesaminando con serietà la possibilità di trasformarla in una azienda autonoma. Naturalmente, il perfetto funzionamento di CIVILAVIA non potrà ottenersi senza una vera riforma della pubblica amministrazione, ed è proprio a questi obiettivi che si dovrà attendere, se non si vuole continuare a lasciare scoperta, anche nel settore del trasporto aereo, tutta una serie di spazi che, come è acca-

duto finora, altre forze, che non hanno come fine il bene della collettività, saranno ben liete di occupare.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola al dottor Sitajolo, segretario generale della CISL-CIVILAVIA.

SITAJOLO, Segretario generale della CISL-CIVILAVIA. Nei confronti del trasporto aereo il sindacato CISL del personale della direzione generale dell'aviazione civile che ho l'onore di rappresentare ha seguito un duplice indirizzo: quello rivendicativo e quello partecipativo cioè di promozione e incentivazione del settore dell'aviazione civile e delle più valide soluzioni, assieme alla pubblica amministrazione e alle forze politiche, per raggiungere un livello di efficienza ottimale di tale settore della pubblica amministrazione. D'altronde, questa è, in sostanza - ne siamo convinti - la moderna funzione del sindacato, concepito anche come strumento di promozione di un modello di sviluppo economico che ha le sue competenze decisionali nel Parlamento e nel Governo e che si arricchisce del contributo di tutte le forze del lavoro.

Rileviamo ora, in linea generale, come, mentre lo Stato si sforza di pianificare o, quanto meno, di coordinare ogni attività complessa di interesse economico-sociale, poco o nulla abbia fatto per stabilire un programma di raccordo organico fra ferrovia, navigazione marittima, autostrade e aviazione civile. La pluralità delle competenze, l'eterogeneità dei mezzi caratterizzanti detti pubblici servizi, il peso delle « situazioni di fatto » esigono una organica politica dei trasporti. Rileviamo, fra l'altro, il peso determinante che sulla intera economia dei trasporti e sulle relative decisioni ha avuto ed ha tutt'ora l'azienda ferroviaria, parte preponderante di tutto il Ministero dei trasporti. Quando è scoppiata la crisi energetica, sono venute alla luce con maggior forza tutte le carenze del trasporto pubblico, dovute più che alla insufficienza dei mezzi finanziari, alla carenza di una politica dei trasporti: per quanto ci riguarda è emerso il problema di fondo, come meglio spiegheremo, di dare all'aviazione civile l'organizzazione adeguata all'importanza e complessità del settore; organizzazione, per altro, che può essere soltanto conseguenza di una politica dei trasporti aerei che, ripetiamo, sino ad oggi è completamente mancata unitamente alle necessarie

strutture. Causa ed effetto, dunque, che, sia pure sinteticamente, poniamo in rilievo in questo nostro intervento.

Una prima questione da porre in evidenza è la carenza normativa generale dell'amministrazione dell'aviazione civile. Anzitutto l'amministrazione dell'aviazione civile, già costituita come direzione generale del Ministero della difesa-aeronautica - da quando, per effetto della legge 30 gennaio 1963, n. 141, è stata istituita, come ispettorato generale dell'aviazione civile, in seno al Ministero dei trasporti - non essendo più un ramo amministrativo organico di un ministero, non ha più potuto godere dell'apparato organizzativo e di coordinamento costituito nel ministero di provenienza. Tale situazione non è venuta a cessare con la istituzione della direzione generale dell'aviazione civile e della direzione generale del coordinamento effettuata con la legge 31 ottobre 1967, n. 1085, che non ha recato alcun vantaggio organizzativo e alcun potenziamento all'amministrazione dell'aviazione civile.

Per altro, la cennata legge n. 141 del 1963 ha lasciato aperte e insolute alcune importanti questioni.

Anzitutto, col decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, n. 438, emanato per effetto della delega della citata legge n. 141 del 1963, sono stati istituiti tre compartimenti di traffico aereo, per altro già previsti dall'articolo 688 del codice della navigazione del 1942. Sennonché tali compartimenti non sono mai entrati in funzione (ricordiamo, ad esempio, la legge 22 giugno 1967, n. 490, che proroga al 31 dicembre 1968 i termini previsti dall'articolo 7 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica n. 438 del 1964, per l'esercizio, da parte dell'ispettorato dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo e le sue successive proroghe al 31 dicembre 1973 effettuate con legge 28 gennaio 1970, n. 16). Cosicché i compiti e i poteri dei compartimenti di traffico aereo gravano ancora oggi sull'amministrazione centrale dell'aviazione civile. Ciò significa che tutte le circoscrizioni aeroportuali per le questioni tecnico-amministrative inerenti all'aviazione civile gravano sulla direzione generale.

In secondo luogo, in base all'articolo 15 della legge n. 141 del 1963 si doveva addivenire alla determinazione dei beni e impianti demaniali da destinarsi dall'ammini-

strazione dell'aeronautica militare a quella dell'aviazione civile. Ma tale disposto, di competenza di un apposito comitato costituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 10 giugno 1963, di concerto con il ministro della difesa ed il ministro dei trasporti, non ha trovato ancora attuazione. Ciò conforta il nostro asserito che dal 1964 ad oggi nulla è stato fatto, nemmeno per conferire all'amministrazione dell'aviazione civile centrale e periferica la necessaria organizzazione e funzionalità, a livello ministeriale, prevista per legge.

Inoltre, ad aggravare la situazione esposta, è da rilevare una grave carenza di fondo nel campo normativo. Non è stato ancora emanato il regolamento di esecuzione del codice della navigazione del 1942. La questione è grave e densa di significato perché in tale situazione, in base agli articoli 1328, 1329 e 1331 del codice della navigazione, il medesimo - come è noto - non ha potuto e non può, in gran parte, trovare applicazione.

È da rilevare che, fin dal dicembre del 1969, il regolamento è stato completamente elaborato dalla commissione presieduta dal dottor Bruno Liguori, presidente di sezione della Corte di cassazione. Con detto regolamento venivano recepiti gli allegati OACI alla convenzione di Chicago; altra questione, questa, assai seria. Infatti, tali 15 allegati (o annessi) indispensabili per l'operatività dei trasporti dell'aviazione civile, adottati in tutto il mondo, non sono stati recepiti nel nostro ordinamento giuridico: cosa che si sarebbe realizzata, appunto, con l'emanazione del regolamento in questione. Non si vedono valide ragioni per giustificare tale perdita di tempo, tanto più che in tale commissione hanno collaborato i massimi esperti della materia, compresi gli esperti dello stato maggiore aeronautico e della direzione generale dell'aviazione civile. Né sarebbe valida l'argomentazione di un rapido mutare tecnico del settore, perché con un tale ragionamento in molti settori non sarebbe più opportuno emanare norme legislative; il che significherebbe che le leggi, in quanto leggi, bloccano le attività settoriali.

Un'altra questione è la seguente: di fronte alla carenza di norme generali, più contrastante appare il complesso di leggi speciali, singolari, eccezionali, riguardanti la costruzione e/o l'esercizio dei più impor-

tanti aeroporti italiani. Citiamo fra le altre: la legge 16 aprile 1954, n. 156, che riguarda la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri. Essa precisa che l'aeroporto farà parte del demanio dello Stato e demanda l'esecuzione delle opere al Consorzio autonomo del porto di Genova e fissa la durata sino al 1984. Sono inoltre previste due convenzioni, una allegata alla legge stessa fra il consorzio e gli enti e società interessati alle contribuzioni necessarie e una con lo Stato (la n. 65 dell'11 novembre 1954) per « regolare i rapporti tecnici e finanziari relativi all'esecuzione delle opere per la costruzione dell'aeroporto e sistemazione dell'attigua zona ». Punto importante è il seguente: l'articolo 9 prevede che la gestione e la manutenzione saranno effettuate dal Consorzio autonomo del porto di Genova, per cui il medesimo introiterà i proventi derivanti dall'esercizio dell'aeroporto. L'articolo 10 prevede che un apposito regolamento, da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, stabilirà i rapporti fra il Ministero della difesa (al tempo competente) ed il consorzio circa la gestione e l'esercizio dei servizi dell'aeroporto (ed anche la manutenzione ex articolo 9); preciserà i limiti di competenza e di attribuzione tra il ministero ed il consorzio e determinerà, tra l'altro, le tasse di approdo e le altre tasse che il consorzio sarà autorizzato a riscuotere dagli utenti dell'aeroporto.

Orbene, tale regolamento non è stato a tutt'oggi emanato, con le complicazioni che è facile intuire circa la sfera di competenza dei poteri del consorzio.

La legge 5 maggio 1956, n. 524, concerne la costruzione degli aeroporti civili di Venezia e Palermo. Per effetto di tale legge la costruzione e l'esercizio dell'aeroporto di Venezia, mediante un contributo dello Stato del 60 per cento, sono stati affidati in concessione per 30 anni al provveditorato del porto di Venezia - che introita i diritti aeroportuali. Una convenzione venne stipulata il 22 ottobre 1957 fra il Ministero della difesa-aeronautica (al tempo competente) e il provveditorato suddetto. L'articolo 11 prevede che il sedime aeroportuale e tutte le costruzioni ed impianti sono demaniali. L'articolo 15 prevede una separata convenzione per stabilire i patti e le condizioni per regolare l'esercizio dell'aeroporto mediante separata gestione speciale aeroportuale. Sennonché tale convenzione fra l'amministrazione dello Stato e il provveditorato del porto di Venezia non è stata fatta.

Occorrerebbe approfondire e fare il punto circa le complicazioni conseguenti a tali leggi speciali, come meglio diremo in seguito.

Il sistema aeroportuale di Milano è pure stato fatto oggetto di leggi speciali. Ricordiamo quella di base: la legge 18 aprile 1962, n. 194, per effetto della quale viene riconosciuta, per la durata di 30 anni, la qualifica privata al sistema aeroportuale di Milano e concessa la gestione, con l'introito dei diritti aeroportuali da questa provenienti, anche di attività commerciali secondarie.

La legge 21 luglio 1965, n. 914, concernente l'aeroporto di Torino-Caselle, riconosce per la durata di 30 anni la qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle, la demanialità delle infrastrutture allo scadere dei 30 anni e la predisposizione di una apposita convenzione, di durata trentennale, per regolare i rapporti tra lo Stato e il comune di Torino e la devoluzione al comune di tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale. Sennonché tale convenzione tra lo Stato e il comune di Torino per regolare anche la gestione suddetta a tutt'oggi non è stata fatta, mentre la gestione fa capo alla società per azioni SAGAT.

Infine, ricordiamo la legge 10 novembre 1973, n. 755, con la quale viene posta in atto « la gestione unitaria del sistema aeroportuale della capitale e la costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino ». Essa prevede l'istituzione di una società (la Società aeroporti di Roma) per la progettazione, costruzione ed esecuzione delle infrastrutture e di tutte le opere di ammodernamento e la gestione del sistema medesimo per 35 anni, mediante apposita concessione e convenzione; la devoluzione alla predetta società di tutte le entrate di pertinenza dello Stato comunque conseguibili dalla gestione, e contributi da parte dello Stato sulla base di un apposito rendiconto.

Arrivati a questo punto, dobbiamo porre in rilievo come con tali leggi speciali si sia provveduto - sia pure in sede parlamentare - alla sistemazione - caso per caso - di questioni concernenti molti importanti aeroporti italiani. Però, tali leggi particolari, eccezionali, si allontanano dalle previsioni stabilite dal codice della navigazione, che non prevede, e quindi non disciplina, tali forme singolari e promiscue di concessioni a società o enti di aeroporti statali costruiti

o da costruire o ammodernare e potenziare, impennate su contributi statali e sulla devoluzione di entrate dello Stato, quali sono appunto i diritti aeroportuali.

Per altro, come già abbiamo evidenziato, gli strumenti normativi previsti nelle varie leggi speciali - come regolamenti, convenzioni - in taluni casi non sono stati posti in essere. Tutto ciò ha finito col creare una serie di situazioni, sotto il profilo della necessaria vigilanza e sorveglianza, di carattere giuridico e pratico, che hanno causato disservizi e non certo favorito una sicura visione unitaria e globale del trasporto aereo in Italia, necessaria, d'altra parte, all'amministrazione e agli utenti se si vuole impostare una qualsiasi politica dei trasporti aerei.

Le varie leggi, del tipo di quelle brevemente indicate, riguardano alcuni problemi, in genere demaniali e finanziari, tra Stato e società od enti concessionari. Restano fuori dalla normativa i rapporti tra i concessionari e gli utenti, che sono le varie compagnie aeree nazionali e internazionali di linea e non di linea e di lavoro aereo, che si trovano di fronte a situazioni commerciali diseguali sullo stesso territorio nazionale; restano fuori problemi di polizia demaniale e aeroportuale, e quindi sorge una problematica sui rapporti fra direttori di aeroporto e poteri dei concessionari; sorgono problemi addirittura sui poteri effettivi di queste società o enti concessionari che, per altro, tendono sempre più ad una visione locale e monopolistica volta ad assicurare la « quadratura di bilancio », senza che possa essere attuato un effettivo potere di controllo dello Stato, e tutto ciò in parallelo alla erogazione di contributi a tali società ed enti da parte dello Stato medesimo per l'ammontare, nei diversi esercizi, di varie decine di miliardi.

Più in particolare, si rileva che una situazione così diversificata nella conduzione degli aeroporti come quella sinteticamente esposta comporta difficoltà notevoli di paragone delle attività di controllo e di decisione. Va infatti tenuto in rilievo che, comunque, anche se in concessione, specie per i rapporti tra concessionario e Stato, gli aeroporti aperti al traffico aereo civile rientrano tutti nella giurisdizione di una circoscrizione aeroportuale e quindi investono competenze dei direttori di aeroporto ad essi preposti (sorveglianza, vigilanza), e, più in generale, dipendono, per le decisioni più importanti e generali in campo tecnico-

amministrativo, dall'amministrazione centrale dell'aviazione civile.

Basterebbero tali rapidi cenni per asserverare la necessità di creare una amministrazione centrale e periferica più vasta, organizzata e funzionale, atta ad assicurare compiti istituzionali di direzione, vigilanza, sorveglianza e controllo, di per sé insostituibili ma necessari soprattutto di fronte alle situazioni particolari ed eccezionali create dalle cennate leggi speciali; e tanto più necessari - in un quadro così caotico di carenza di normativa generale da una parte e così abbondante di casi speciali dall'altra - per una seria analisi e appropriate conclusioni in ordine ad una politica dei trasporti aerei dell'amministrazione, per la quale, invece, ripetiamo, dal 1964 nulla è stato più fatto.

Uno strumento che ha in mano lo Stato riguardante la politica dei trasporti aerei è quello delle concessioni dei servizi aerei di linea e non di linea; servizi, questi, che non possono essere considerati singolarmente, ma globalmente e in senso unitario, per andare incontro a tutte le esigenze del traffico aereo evitando di provocare dannose concorrenze, ma accettando, al contempo, della dinamica concorrenziale, i lati positivi incentivanti il traffico, il turismo, il commercio, anche a paragone internazionale.

Ferma restando l'assoluta necessità e garanzia della normalità ottimale del pubblico servizio e del prestigio necessario in campo internazionale, riteniamo cioè che le decisioni dell'amministrazione dello Stato, le concessioni, le convenzioni e le autorizzazioni, possano essere prese con la cennata visione globale e unitaria del trasporto aereo. Per fare ciò è necessaria, da una parte, l'omogeneità delle prestazioni a terra negli aeroporti offerte dai gestori aeroportuali concessionari in virtù di leggi speciali, come abbiamo dianzi rilevato, ricorrendoli anzitutto su un piano di normalità e piena legittimità e provvedendo alla emanazione dei regolamenti e delle convenzioni previste e ancora non emanate proprio nel delicato campo della gestione; dall'altra, che l'amministrazione sia posta in grado di rilevare e possedere metodicamente la capacità di controllare le concessioni delle compagnie aeree, per rilevarne l'andamento più o meno rispettoso delle norme stabilite e degli impegni assunti.

Inoltre, l'amministrazione deve poter rilevare ed elaborare gli indici unitari e significativi, sotto il profilo tecnico-ammini-

strativo, di tali aspetti e patti che si rivelano, appunto, funzionalmente, su ogni aeroporto, in relazione all'effettivo svolgimento del traffico aereo, anche per quanto riguarda l'importante questione degli introiti dei diritti aeroportuali da parte dei gestori aeroportuali in concessione. Compiti tutti, questi, del resto, assolutamente istituzionali, ma che l'amministrazione non è in grado di assolvere.

Sotto il profilo più strettamente organizzativo, va denunciato lo stato di depotenziamento in cui è stato ed è tenuto il servizio trasporti aerei della direzione generale dell'aviazione civile che, essendo il servizio preminente nel quale convergono tutte le attività tecnico-amministrative finalisticamente volte al trasporto aereo - compito questo, per altro, istituzionale della direzione generale dell'aviazione civile - deve essere assolutamente posto in grado di funzionare adeguatamente mediante un adeguato potenziamento quantitativo e qualitativo, senza il quale non possono essere garantite le necessità tecnico-amministrative dianzi rilevate, con la duplice, grave conseguenza di una carenza istituzionale e di una impossibilità di recare l'indispensabile contributo ad una qualsiasi politica dei trasporti aerei.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola al signor Martucci, segretario generale della UIL-AVIA.

MARTUCCI, Segretario generale della UIL-AVIA. Voglio far riferimento alla indagine conoscitiva svoltasi nel 1971, alla quale ho avuto l'onore di partecipare in questa stessa aula. Anche l'ingegner Incarnati lo ha fatto, richiamando l'attenzione sul fatto, estremamente importante e significativo, che da allora nulla di fatto è cambiato. Prima del 1971 c'era una situazione carente, ma meno drammatica. Nel 1974 la crisi è esplosa maggiormente, a causa dell'aumento del costo dei carburanti, portato falsamente a giustificazione della crisi da parte della società di bandiera.

Rimane nel gruppo di domande che ci sono state rivolte è alquanto restrittivo. L'aviazione civile è infatti un fenomeno complesso, che coinvolge molte componenti dell'organizzazione nazionale e internazionale, dall'industria al trasporto aereo, alla legislazione generale, industriale e aerospaziale, agli aeroporti, alla gestione, all'assistenza al volo (è un fatto, questo, che è stato poco menzionato in questa sede), alla pre-

parazione del personale da adibire alle varie attività. Non voglio insistere ancora sulla posizione espressa dai colleghi della federazione unitaria, in particolare sulla situazione dell'ALITALIA: è una posizione e una diagnosi che condividiamo in pieno, anche se la nostra conoscenza specifica dei problemi dell'ALITALIA è certamente inferiore.

Vorrei soffermarmi sulla legislazione, sulle carenze del codice, sulla mancanza di un regolamento di esecuzione e sulla inapplicabilità del codice stesso in molti casi.

Si è parlato della mancata ricezione nella legislazione italiana degli Annessi alla convenzione di Chicago. È un fatto estremamente grave, che riguarda soprattutto CIVILAVIA. In pratica, non abbiamo lo strumento per poter agire e intervenire in molte circostanze. Un caso tipico e fondamentale è quello che riguarda le servitù aeroportuali nei dintorni degli aeroporti. Assistiamo a situazioni come quella dell'aeroporto dell'Urbe, una struttura che, per quanto sia inserita nel tessuto urbano, in questo momento ha una certa funzione. Anni fa fu delineata la cosiddetta « mappa » prevista dalla legge che stabiliva l'imposizione di alcune servitù ma è stato presentato ricorso al Consiglio di Stato, per cui intorno all'aeroporto dell'Urbe continuano a proliferare abitazioni.

La mancanza di una legislazione è sentita sia per l'imposizione di servitù, sia per altri aspetti normativi e regolamentari riguardanti la circolazione aerea e così via.

Il collega Ciancaglini ha messo in luce la carenza assoluta della direzione generale dell'aviazione civile. Condivido questa opinione. A nostro parere, non si tratta di indirizzarsi verso un potenziamento: la direzione generale dell'aviazione civile, così com'è strutturata, non ha infatti la capacità necessaria. Il problema è di una radicale ristrutturazione degli organi dell'amministrazione dello Stato preposti all'aviazione civile. Occorre rivedere le competenze nell'ambito della pubblica amministrazione, eliminando la frammentarietà che esiste nel settore e concentrandole in un unico ente. È questa frammentarietà che impedisce infatti alla struttura pubblica di funzionare. A nostro modesto avviso, tale struttura non mette la classe politica nella condizione di poter realizzare una politica nel settore.

Un problema particolare per quanto riguarda la struttura pubblica dell'aviazione civile è quello che riguarda l'assistenza al volo, inopinatamente lasciata al Ministero della difesa, allorché nel 1963 fu costituita la direzione generale dell'aviazione civile. L'articolo 3 della legge n. 141, però, parlava di un « periodo transitorio ». Dalla discussione parlamentare che si ebbe allora risulta chiaramente che il legislatore aveva sposato la tesi che anche l'assistenza al volo avrebbe dovuto far parte di una organizzazione dello Stato che si occupasse dell'aviazione civile, ma, a distanza di dodici anni, ciò non è ancora avvenuto. Potrebbe non essere un grave danno, invece lo è. I condizionamenti dell'autorità militare nei riguardi della direzione generale sono gravissimi e pesanti, in questo come in altri settori, come ad esempio nel settore aeroportuale, laddove vi sono aeroporti militari aperti al traffico aereo civile. Il collega Sitaiolo ha ricordato l'articolo 15 della legge n. 141. Un altro punto è importante e fondamentale: la continua interferenza, non solo sotto questo aspetto, dell'autorità o dell'ambiente militare nei confronti dell'aviazione civile: da quando la direzione generale è nata, essa ha infatti alla sua testa ex ufficiali e generali, come se fra i civili non fosse possibile trovare un qualsiasi tecnico o un direttore capace di dirigere questo settore. È stata citata anche dal collega Mancini la nomina a condirettore di un aeroporto di un generale che ha ancora un incarico effettivo nella NATO. Questo fatto viene citato spesso, perché si afferma che questo generale abbia una grossa esperienza di reparti di volo e di attività militari. Su questo punto siamo perfettamente d'accordo.

L'aviazione civile è completamente diversa da quella militare. I problemi sono diversi, anche se le due attività si servono degli stessi mezzi; e ciò non deve significare che avere competenza nell'attività militare significa averla anche nell'attività civile. Contestiamo in pieno questa asserzione. Del resto, ogni giorno vi sono fatti che dimostrano il contrario.

Avrei avuto altri argomenti da trattare, ma mi sono soffermato principalmente su questi due punti. Mi riservo pertanto di rimettere alla Commissione una memoria illustrativa di altri argomenti.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola al signor Tarallo, rappresentante della UILGEA-UIL.

TARALLO, *Rappresentante della UILGEA-UIL*. È nostra convinzione che la crisi del trasporto aereo abbia radici ben più lontane, che potremmo così tracciare, tralasciando il problema del carburante. Vi è anzitutto la sua continua e totale subordinazione all'industria aerea statunitense, la quale, attraverso la sua notevole capacità tecnologica, ha imposto, grazie anche alla connivenza dei governi succedutisi in Italia fino ad oggi, non solo la scelta dei vettori, ma anche la politica del trasporto aereo, attraverso gli organi preposti al controllo, quali la IATA, senza mai trovare ostacoli. Vuoi per incapacità di chi ci rappresenta in sede internazionale, vuoi per la volontà politica discrezionale di chi ha di fatto diretto fino ad oggi la politica della nostra compagnia di bandiera.

A tal proposito è opportuno esaminare la politica economica - tralasciando per il momento il giudizio tecnico - dell'ALITALIA con estrema attenzione. La nostra compagnia di bandiera ha operato costantemente in sede IATA al fianco dei grandi vettori americani. Tipico esempio è il suo comportamento per quanto riguarda la sua conduzione economica ed operativa. L'acquisto di *DC 9*, molto contrastato in sede parlamentare, fu poi portato avanti con felice intuito dall'ex presidente, ingegner Velani: la sua « miopia » politica, in senso ironico, lo portò finanche a contrastare in sede IATA alcune soluzioni importantissime, mentre altre compagnie europee chiedevano la graduale introduzione di tariffe e normative atte a stimolare un mercato tra il pubblico a più basso reddito, quali l'autorizzazione ad effettuare *split-charters*. Il Ministero dei trasporti li ha autorizzati - ma si è avuta una perdita secca di 22 miliardi di lire - solo quando ha compreso il danno economico che sarebbe derivato se fosse stata mantenuta una pregiudiziale ostilità verso questo tipo di trasporto.

Secondo punto importante è il continuo scetticismo dello *staff* dirigenziale dell'ALITALIA sul trasporto di massa e sul volo a domanda, considerato con sufficienza, se non con ostilità. Quando non si può fare a meno di ammettere la sua utilità per economia, lo si circonda infatti di tali remore, riserve e complesse procedure, da renderne limitata l'applicazione.

Vi è poi la crisi della SAM, come naturale conseguenza di tutto ciò. Mentre gli altri vettori europei prosperano, essa langue in modo irrimediabile a causa, appun-

to, della politica di subordinazione non solo ai vettori americani ma anche a quelli europei.

Per quanto riguarda la politica del trasporto delle merci, è da ricordare che furono effettuati rilevanti investimenti, anche se con ritardo, per la progettazione del sistema automatizzato *cargo building*. Analizzando la situazione si può facilmente dedurre che la politica del trasporto merci effettuato dall'ALITALIA è stata un completo fallimento; gli esimi dirigenti della società non hanno infatti dimostrato il minimo interesse ad introdurre normative e procedure atte ad allargare il mercato. Volutamente si è puntato sulla utilizzazione di normali aerei di linea, anche quando si affermavano macchine « tutto-merci », più economiche e redditizie e nonostante si possano utilizzare i voli di linea adottando i famosi sistemi « passeggeri più merci », oppure i sistemi più sofisticati *time charters* o *free charters*.

Ritornando al problema politico, è da rilevare la costante miopia che ha caratterizzato il sistema operativo dei trasporti speciali (animali vivi, merci altamente deperibili, eccetera); tale settore ci risulta essere stato convogliato dall'ALITALIA su vettori stranieri.

Anche nelle infrastrutture di appoggio al trasporto, come gli alberghi, notiamo ritardi enormi, carenza di scelte. Per quanto riguarda i villaggi *Valtur*, essi sono dei veri e propri alberghi di lusso, al di fuori della portata dei ceti medi, mentre erano stati inizialmente concepiti come centri integrati per ferie.

Sorprende anche l'assenza dell'ATI, cui noi annettiamo un ruolo importante, ai fini di una più equilibrata politica del traffico aereo, in relazione al potenziamento del trasporto interno nel quadro dell'unificazione dei compiti e delle attribuzioni spettanti ai tre tipi di trasporto: su gomma, per aria e su rotaia.

La nuova politica dell'ALITALIA, in sostanza, è di ridurre la base produttiva o, meglio, la capacità offerta, attraverso la riduzione del numero dei voli, con chiusura degli scali esteri mantenuti fino a ieri per puro prestigio di bandiera, e attraverso la caduta verticale della domanda, ottenuta mediante continui e ingenti aumenti tariffari, senza aver chiesto il parere del Governo. L'ALITALIA ha scelto infatti una politica di forte contrazione della propria attività per coprire la sua crisi e la ridu-

zione degli scali commerciali, la diminuzione dei voli *charters* e la sottovalutazione del ruolo affidato alla SAM, stanno già facendo le prime vittime.

Rimane aperto il problema del ruolo dell'IRI e di quello, totalmente diverso dall'attuale, che spetterebbe alle partecipazioni statali. Attualmente tale partecipazione è la grande assente e sembra aver abdicato tutto nelle mani di potenti uomini dell'IRI: vedi il caso dell'EGAM, classica espressione di questa politica.

Ci riserviamo di presentare un rapporto completo sull'IRI, chiedendo per il momento che il Parlamento avvii una immediata indagine conoscitiva sui bilanci dell'ALITALIA, dal 1963 ad oggi, in collaborazione con la FULAT, l'espressione più genuina della nostra categoria.

PRESIDENTE. La ringrazio. È ora la volta dei commissari, che possono fare le loro domande. Fin da ora raccomando che eventuali puntualizzazioni siano rimandate alla prossima settimana. Do la parola all'onorevole Masciadri.

MASCIADRI. Rivolgendomi al colonnello Rana, devo far rilevare che gli aerei cadono anche per gli errori degli uomini e perché vi è mancanza di attrezzature e di assistenza al volo, ma anche perché vi è una cattiva manutenzione delle macchine, aggravata dalla loro vetustà. Nell'esercizio della vostra attività, siete in grado di garantire voli sicuri? Altra domanda potrebbe essere quella sul tipo di organizzazione che voi propugnete.

Sulla stampa si è poi parlato del problema del contratto unico per tutti gli addetti al settore aereo (dai piloti alla manovalanza); i sindacati desiderano approntare un contratto unico in presenza di 54-56 contratti nel settore aereo? In tutto il mondo i piloti hanno un contratto distinto da quello del restante personale: questo sarebbe pertanto l'unico caso. Da ultimo, quando parlate di carenza dell'aviazione civile, vi riferite agli uomini che operano in quel settore, oppure chiamate in causa gli organi politici, il Parlamento che fa le leggi e il Governo per le sue mancate decisioni applicative?

FIORIELLO. Vorrei sapere se gli organismi competenti del ministero interpellano i sindacati o prendono provvedimenti senza tener conto delle confederazioni sindacali;

sono poi queste presenti nelle commissioni? Inoltre, che cosa si intende fare in merito ai pericoli dovuti a disfunzioni di carattere tecnico?

CATELLA. Rivolgendomi al colonnello Rana, vorrei sapere se, quando si tratta di acquisire nuovi aerei, si utilizzano anche le competenze del registro aeronautico, oppure no e se il registro è in grado di dare qualche forma di suggerimento ai vari vettori.

In merito al consumo del carburante, vorrei dal comandante Satta alcune precisazioni.

BAGHINO. Poiché sono stati elencati alcuni dati, chiederei se possiamo disporre in una apposita memoria, trattandosi di precise contestazioni che servono a valutare le disfunzioni attualmente esistenti negli organismi e se è possibile l'abolizione immediata di tutti gli appalti.

PRESIDENTE. Le domande erano rivolte al signor Perna, al comandante Satta e al dottor Rana, cui darò pertanto la parola nell'ordine.

PERNA, *Segretario generale della FIPAC-CGIL*. È vero che non esiste nel mondo un contratto unico dei lavoratori dell'aviazione civile, ma questo non ha alcuna rilevanza, tenuto conto del fatto che viviamo in un paese come l'Italia, in cui sono presenti delle confederazioni dei lavoratori che affrontano tali problemi e portano ordine e organizzazione per eliminare sprechi. Comunque, le organizzazioni confederali non hanno fatto alcuna discriminazione nei confronti di questa associazione.

Noi non vogliamo certo togliere certi diritti ai lavoratori del settore, ma soltanto combattere una logica corporativa che ha favorito la divisione dei lavoratori; la politica seguita dall'ALITALIA, con la nostra proposta verrà appunto stravolta e mutata.

In merito alla domanda se il ministero prenda contatti con le confederazioni, desidero rilevare che, fino a questo momento, le decisioni vengono prese a livello di ALITALIA e di direzione generale dell'aviazione civile. Su alcuni piccoli problemi, che hanno pur sempre la loro importanza, vengono invece presi contatti con i sindacati, anche per evitare che vengano attuate astensioni dal lavoro all'aeroporto di Fiumicino.

All'onorevole Baghino rispondo che, quando abbiamo parlato degli appalti, intendevamo riferirci proprio all'aeroporto di Fiumicino. Desidero poi rilevare che compagnie come l'AIR FRANCE, la SABENA e la LUFTHANSA svolgono anche un'attività relativa alla revisione e alla manutenzione degli aeromobili, per cui l'elevato costo del lavoro di cui si lamenta l'ALITALIA deve essere rapportato a questa diversa situazione.

SATTA, *Membro della FIPAC-CGIL*. Se il presidente me lo consente, desidero rispondere prima all'onorevole Fioriello.

La sostituzione dei motoristi con i piloti è stata causata da uno sciopero di 19 giorni attuato dalla categoria dei motoristi, sciopero che ha paralizzato l'ALITALIA sulle rotte a lungo raggio, che erano le più produttive. La politica di gestione dell'ALITALIA in quel periodo consisteva in una dura repressione sindacale e pertanto si decise di stroncare una categoria che si era dimostrata politicizzata ed aggressiva, per quanto composta da un numero ristretto di persone.

Si scelse, allora, la strada di consentire un falso passaggio da motorista a pilota. Dico falso passaggio perché, considerando il lamentato controllo dell'ALITALIA sul Ministero dei trasporti, ed in particolare sull'organizzazione dei brevetti, si è consentito a questi ex motoristi di conseguire un brevetto di terzo grado, che costituisce il culmine della professionalità, dopo circa 200 ore di volo su un aeromobile del peso di 500 chili. Essi, pertanto, potrebbero portare in volo i DC 10, che pesano 260 tonnellate e portano 306 passeggeri volando a mille chilometri l'ora.

Rilevo che il brevetto è illegale in quanto vi si dice: « Il titolare del brevetto è abilitato a pilotare il seguente tipo di aeromobile (DC 10), ma non è autorizzato ad effettuare decolli ed atterraggi con passeggeri e merci a bordo ».

Desidero far notare che per il dipartimento dei trasporti americano (FIEI), un motorista brevettista è abilitato secondo i dettati del FAR 63 (questa regolamentazione non è stata recepita dall'Italia come la convenzione di Chicago, nonostante che un decreto presidenziale avesse stabilito il termine di tre anni per recepirlo), il che comporta un addestramento della durata di circa un anno. Si stabilisce, inoltre, che il certificato del motorista deve essere richie-

sto per tutti i voli sui *DC 10* con matricola americana. Anche questa precisa disposizione è stata disattesa dall'Italia proprio per favorire questo passaggio.

L'ALPA, che è la più grande associazione dei piloti, poiché ne raggruppa 25.000, commentando questo episodio ha suggerito che, invece di squalificare il valore del brevetto di motorista, rendendosi necessario un cambio, si sarebbe dovuta elevare la professionalità del motorista. Lascio a disposizione della Commissione i relativi documenti.

Per dimostrare la qualificazione professionale dei piloti diventati motoristi, desidero citare i risultati di uno « statino » effettuato dall'ALITALIA. Innanzitutto vi si dice che si preferisce effettuare il massimo di addestramento basico del pilota, il che significa: imparare a volare. Ora, rilevo che non si impara a volare su un aereo che pesa 260 tonnellate. Sullo statino, infine, si è scritto che questo pilota doveva essere impiegato come CM3, sigla che vuol dire « terzo rango di equipaggio », e in base a questa valutazione è stato dato il punteggio di 65 su 90. La persona in questione è un pilota di *DC 10*. Con ciò penso di aver risposto alle domande dell'onorevole Fioriello.

Passando ad un altro punto, desidero porre in rilievo che l'ALITALIA, per dimostrare la necessità di diminuire il personale, sta facendo finta di non tener presenti i dati meteorologici (ne ho le prove). Sulla tratta da oriente verso Roma vi è un vento medio di 150-250 chilometri all'ora, ma i piani dell'ALITALIA vengono fatti tenendo conto di un vento con velocità di 50 chilometri all'ora. Ora, di fronte a questa situazione di inattendibilità dei dati, è normale che il pilota carichi più carburante, che è una merce che non paga. In termini di consumo, 10.000 chili in più di peso comportano, su un volo medio, una maggior spesa del 30 per cento.

In conclusione, rilevo che negli ultimi due mesi sono stati compiuti sette voli straordinari di *Jumbo*, nel pieno rispetto dei principi del risparmio, come possono immaginare!

RANA, *Presidente del Registro aeronautico italiano*. Risponderò alle domande dell'onorevole Masciadri. Per quanto riguarda l'incidente di Bergamo, accaduto soltanto due giorni fa, non ho ancora i dati dell'inchiesta. Comunque, faccio rilevare che

il denominatore comune di qualunque incidente è che le macchine erano in ottime condizioni e pertanto l'incidente stesso era dovuto ad un errore umano: ad una mancanza di controllo operativo, per cui andrebbero unificati sia il controllo statico che quello operativo.

Per quanto riguarda l'organizzazione del RAI, ed in riferimento alla domanda che mi è stata posta, devo dire che è auspicabile che anche in Italia si agisca a somiglianza di quanto avviene in altri Stati. Senza fare paragoni con gli Stati Uniti d'America, possiamo guardare a quanto ha fatto in questi ultimi anni, per adeguarsi alla nuova situazione dell'aviazione civile, la Gran Bretagna, in cui appunto è sorta la *Civil Aviation Authority*, ente il cui scopo è quello di garantire la sicurezza al volo, naturalmente con le opportune diramazioni. Sta ora a lor signori (e a questa domanda rispondo con l'ultima parte del mio intervento) stabilire se un ente del genere debba essere una specie di azienda di Stato, oppure debba venire inglobato nell'ambito di quella che può essere tutta una ristrutturazione dell'amministrazione statale.

Per quanto riguarda la scelta dei velivoli da parte delle compagnie di bandiera, penso che dovrebbe essere logico e naturale che l'ALITALIA, nelle varie considerazioni che possono portarla a ritenere più adatto un aereo piuttosto che un altro, ponga anche il parere espresso dall'organo tecnico dello Stato, che è il RAI, che essa quindi dovrebbe in proposito consultare.

INCARNATI, *Membro della Federazione nazionale dirigenti aziende industriali*. Intervengo per correggere un concetto espresso dal collega Mancini, che ha dato un parere nettamente negativo circa l'aumento delle tariffe, indicandone come beneficiari solo i privati. Devo invece far notare che il beneficio, in effetti, sarebbe diretto, per una proporzione del 95 per cento, a favore di enti pubblici, e non di privati. I pochissimi privati che operano, se continuano ad operare, nel settore, hanno evidentemente un utile maggiore, altrimenti non eserciterebbero questa attività; sono purtroppo i molti enti pubblici ad essere in grossi guai finanziari.

PRESIDENTE. Do la parola al signor Michelotti, segretario generale della UIL-GEA-UIL.

MICHELOTTI, *Segretario generale della UILGEA-UIL*. Volevo completare una mia risposta, per quanto riguarda le nostre rivendicazioni, ed in riferimento agli appalti. Lei, onorevole Baghino, ha richiamato la legge n. 755; ma questa legge innanzitutto è limitativa, in quanto riguarda solamente gli aeroporti di Roma, e poi, nella fase di applicazione, viene continuamente disattesa nello spirito e nella lettera, come ha già detto il collega Fanelli.

Questo significa che in fase di applicazione questa legge ha avuto bisogno di due accordi, stipulati da due ministeri differenti: quello del 9 agosto 1974, dal Ministero delle partecipazioni statali, e quello dell'11 gennaio 1975, dal Ministero dei trasporti. Questi due accordi hanno già, di per se stessi, comportato una limitazione dell'applicazione della legge in questione. Non solo: ma sono ancora in discussione l'assorbimento delle compagnie straniere, dei servizi relativi e del personale. Vi sarà poi bisogno di un ulteriore accordo, perché, mentre quanto stabilito dal Ministero delle partecipazioni statali il 9 agosto 1974 prevedeva la possibilità, da parte delle compagnie straniere, di mantenere solamente un tipo di servizio (cioè quello della rappresentanza e, nell'eventualità che la richiedessero, la manutenzione degli aerei), oggi le compagnie straniere stanno rivendicando il mantenimento di tutti i servizi che attualmente svolgono.

Inoltre, il legislatore, nello stendere la legge, ha commesso una dimenticanza: dimenticanza che ci ha fatto notare la BRITISH AIRWAYS, che ha inviato una lettera alla società che gestisce il *Terminal* di via Giolitti, dicendo che, in applicazione della legge n. 755, non rinnoverà il contratto con la SAR; e la conseguenza sarà che l'esempio verrà seguito dalle altre compagnie straniere. Da tutto ciò risulterà una diminuzione del personale, che verrà ovviamente licenziato.

La legge viene inoltre violata quando si costituisce un'azienda di *caterings*, la SEARN; e mentre assistiamo al fatto che due aziende del gruppo IRI - l'ALITALIA e la SAR - entrano in conflitto tra loro, dobbiamo anche osservare che l'azienda di *caterings* viene costituita in contrapposizione all'azienda naturalmente nata dalla legge n. 755, e per la quale noi siamo in contestazione in tutte le sedi. Non riusciamo però a risolvere questo nodo politico, per il potere che ha acquisito l'ALITALIA

all'interno non solo del Governo, ma anche del gruppo IRI.

Devo poi dire che vi sono conflitti di competenze tra i ministeri più diversi. Mi ricordo che, nell'ambito di una trattativa condotta in sede di aeroporto di Fiumicino con l'allora direttore generale, comandante Righini, noi chiedemmo che fossero riverniciati in giallo i tracciati seguiti dagli automezzi nell'aeroporto; il direttore Righini ci rispose che, per decidere l'acquisto di alcuni chili di vernice, si dovevano sentire cinque ministeri! La vernice non è stata allora più acquistata ed ancor oggi quei tracciati sono rimasti imprecisati, con conseguente stato di estrema confusione.

PRESIDENTE. Do la parola al signor Fanelli, segretario generale della FILAC-CISL.

FANELLI, *Segretario generale della FILAC-CISL*. Devo precisare che nell'atteggiamento che noi abbiamo assunto vi è una motivazione di fondo di carattere politico. Noi, cioè, siamo parte del MEC, e dovrebbe quindi essere nostro interesse e nostro dovere aiutare lo sviluppo di un'industria aerospaziale europea, nell'ambito del MEC; i vettori non possono estraniarsi da questa necessità, e sfuggire a questo dovere. Aggiungerei che, non per fare concorrenza ma per contenere la concorrenza del colosso statunitense, sarebbe necessaria una collaborazione tra le industrie europee per arrivare ad un equilibrio tra le due parti.

Vi è poi una argomentazione di carattere tecnico sulla quale vorrei - non certo per fare il tecnico - fare una rapidissima citazione di un esperto in materia; mi riferisco a un voluminoso opuscolo del professor Crocco, dell'università di Roma, intitolato « Studio comparativo dei costi diretti di esercizio degli aeromobili A-300-B, DC 10, B 737, B 727, DC 9 nella rete euro-mediterranea » Vi si afferma testualmente:

« L'evoluzione tecnologica degli aeromobili civili da trasporto degli anni '70 punta su tre direzioni fondamentali:

1) L'aumento delle dimensioni e della capacità di trasporto dell'aeromobile subsonico, e quindi della sua produttività a parità di velocità.

2) La costruzione di aeromobili Q-STOL, allo scopo di utilizzare meglio la ricettività dell'infrastruttura aeroportuale e di attenuare le limitazioni dell'uso degli

aeroporti imposte dall'inquinamento acustico.

3) La messa in linea di aviogetti supersonici per i lunghi percorsi.

« Il primo di questi tre orientamenti è già in atto per gli aviogetti *wide body* da lungo percorso; ed è probabile che non si arresti al *B 747* ma si sviluppi in futuro, non appena l'espansione della domanda di traffico schiuderà più ampie prospettive, verso capacità dell'ordine di 800-1.000 passeggeri, equivalente a quelle di un treno rapido o di una nave, senza i pesi morti, gli spazi, i volumi ed i costi di personale di servizio, richiesti dai veicoli di superficie, di terra e di mare, per assicurare ai passeggeri il conforto necessario a viaggi di lunga durata. Le economie di scala, solo in parte applicabili all'impresa di trasporto aereo, lo sono senza dubbio ai costi diretti d'esercizio degli aeromobili, per i quali la tendenza prevalsa da parte dei costruttori verso le grandi dimensioni e le grandi capacità risponde esattamente alla logica di sviluppo dell'economia e del mercato dei trasporti aerei.

« Alla stessa logica è inevitabile debba uniformarsi anche la tipologia più avanzata degli aeromobili da trasporto da medio percorso.

« Dal 1951 ad oggi, nell'arco di poco più di vent'anni, la capacità dell'aeromobile da lungo percorso è passata dagli 80 posti del *DC 6 B* ai 400 del *B 747*, quintuplicandosi.

« Se è vero, ed è vero, che la domanda di trasporto tende ad aumentare col diminuire della distanza, è rigorosamente necessario che anche la capacità degli aerei da medio percorso aumenti almeno di cinque volte: che si passi cioè, nello stesso arco di tempo, dai 50 posti, piuttosto scomodi, del *Viscount* a una capacità dell'ordine di 250-300 posti.

« A prescindere da ogni altro elemento di valutazione l'iniziativa di creare un aeromobile di grande capacità per collegamenti continentali non può quindi non considerarsi tempestiva ed opportuna rispetto alle prevedibili trasformazioni, quantitative e morfologiche, del mercato dei trasporti aerei, sulle medie distanze.

« L'*Airbus A-300-B* costituisce la prima e ben meditata risposta alle prospettive dei traffici aerei euro-mediterranei del prossimo decennio.

« Per questa ragione ho ritenuto necessario affrontare uno studio comparativo, tecnico-economico, tra l'*A-300-B* e gli altri tipi di aeromobili in servizio sulle linee aeree di medio raggio, i soli disponibili sul mercato per almeno il prossimo quinquennio, tutti però *narrow body*; nonché con il trigetto *DC 10* serie 10, recentemente entrato in servizio, anch'esso *wide body* ma realizzato per autonomie e tratte ottime notevolmente superiori alla media delle tratte euromediterranee.

« Posso anticipare una conclusione, che riassume in poche parole i complessi risultati della ricerca: nel suo campo - grande capacità su medie distanze - l'*Airbus A-300-B*, per un periodo di tempo che quasi con certezza dovrebbe estendersi almeno fino agli inizi degli anni '80, non ha e non avrà concorrenti ».

Questo è il parere di un esperto che l'*ALITALIA* sembra non condividere, tanto è vero che, invece di potenziare l'industria aerospaziale europea, potenzia la *Boeing*, eccetera.

PRESIDENTE. Comunico che il professor Crocco, esperto di diritto aeronautico, convocato per la seduta di stamane ma assente per motivi di forza maggiore, ha fatto sapere che farà pervenire alla Commissione una memoria illustrativa che sarà distribuita ai commissari. Analoga comunicazione ci è pervenuta dai rappresentanti della società *AEROPA*.

Desidero ringraziare tutti gli intervenuti per il prezioso contributo da essi recato all'indagine; posso anche assicurare che la Commissione valuterà a fondo tutti gli interventi svolti e i documenti presentati, che certamente saranno di grande aiuto perché il Parlamento possa delineare una politica dell'aviazione civile che soddisfi le esigenze del settore.

Desidero inoltre rivolgere, a nome della Commissione e mio personale, i più vivi auguri di pronta guarigione al deputato Poli, rimasto vittima stamani di un gravissimo incidente aereo. Ho già provveduto ad inviare un telegramma in tal senso.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Desidero associarmi, a nome del Governo, alle espressioni augurali dell'onorevole presidente.

La seduta termina alle 19,30.