

VI.

SEDUTA DI MARTEDI' 22 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12.

PRESIDENTE. Sono oggi presenti il generale Moci, direttore generale dell'aviazione civile, l'ingegner Benaglio, esperto in analisi di sistemi ed organizzazioni e il generale Canipari, ispettore capo dell'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo (ITAV) del Ministero della difesa-aeronautica. Porgo il più cordiale benvenuto ai nostri ospiti, e li informo che la nostra indagine conoscitiva verte su tre punti principali. Il primo concerne la situazione attuale ed in prospettiva degli aeroporti, della loro distribuzione, dei relativi servizi di assistenza e di sicurezza, delle infrastrutture, del personale a terra e navigante, degli enti di gestione e delle compagnie, scuole di pilotaggio, eccetera. Il secondo punto riguarda le tariffe, le entrate e i costi di gestione, la situazione attuale e le prospettive del traffico, dei collegamenti (e del loro coordinamento) nazionali, internazionali ed intercontinentali, i sistemi di gestione. Il terzo punto, infine, riguarda la situazione della legislazione in materia con particolare riferimento al regolamento di esecuzione del codice della navigazione aerea e agli annessi alla convenzione di Chicago.

Nel pregare i nostri ospiti di attenersi, nella loro esposizione, a tali questioni, do la parola al generale Moci, direttore generale dell'aviazione civile.

MOCI, Direttore generale dell'aviazione civile. Dovendo parlare dei problemi dell'aviazione civile, per ragioni evidenti mi limiterò a prendere in considerazione solo i problemi essenziali, di fondo, quelli, però, la cui soluzione risolve anche i problemi minori. Ritengo infatti che risposte più particolareggiate alle questioni elencate dall'onorevole presidente potranno essere fornite dai rappresentanti dei vari settori interessati.

Introduttivamente, penso sia necessario affermare che le remore che hanno impedito fino ad oggi un ordinato ed efficiente svolgimento delle attività dell'aviazione civile, sono, in sintesi, di due ordini differenti, riguardando, da un lato, insufficienti stanziamenti di bilancio e, dall'altro, procedure amministrative, organizzazione ed organici ina-

deguali alle caratteristiche dello specifico servizio.

Per quanto riguarda gli insufficienti stanziamenti di bilancio, devo dire che l'aviazione civile, in verità, non ha mai avuto stanziamenti adeguati. In particolare, a titolo di esempio, ricorderò che in questi ultimi dieci anni l'aviazione civile ha avuto, mediamente, 15 miliardi di lire l'anno di normale stanziamento di esercizio: e bisogna tener presente che nell'ambito di tale stanziamento occorre provvedere ai problemi del personale. Essa ha avuto anche due stanziamenti straordinari - entrambi di 35 miliardi di lire - riguardanti l'uno l'aeroporto di Fiumicino, e l'altro una decina di aeroporti (legge n. 111), oltre ad uno stanziamento straordinario di 15 miliardi di lire per gli aeroporti di Venezia e di Palermo. Tutto ciò mentre da molti anni è noto che per la costruzione di un solo aeroporto di carattere nazionale ed internazionale europeo occorre (e a prezzi non di oggi, ma di alcuni anni fa) una cinquantina di miliardi, mentre un aeroporto intercontinentale viene a costare 500 miliardi di lire: questa è la cifra occorsa per la costruzione dell'aeroporto di Orly, mentre l'attuale aeroporto *Charles de Gaulle* è costato intorno ai 700 miliardi e più, e l'aeroporto di Francoforte oltre 600 miliardi. Da ciò appare quindi evidente il netto scollamento che si è avuto in tanti anni tra le disponibilità finanziarie che fino ad oggi ha avuto l'aviazione civile e le sue effettive necessità. Se mi è permesso aprire una parentesi, vorrei far osservare che il caso di Fiumicino è, in proposito, emblematico. Questo aeroporto è costato al cittadino 80 miliardi di lire, non un soldo di più, mentre l'aeroporto di Orly è costato 500 miliardi. Parlare dell'aeroporto di Fiumicino e confrontarlo con gli aeroporti intercontinentali europei significa impostare il discorso su di un equivoco, trattandosi di termini non omogenei. Inoltre, volendo fare, a proposito dell'aeroporto di Fiumicino, una valutazione del genere, si viene a considerare l'effetto, e non la causa, che è rappresentata dagli stanziamenti non mai adeguati al bisogno.

Ciò detto, vorrei sommessamente proporre di dedicare d'ora in avanti - potendolo fare - una particolare attenzione al trasporto

aereo, simile a quella che finora hanno avuto i trasporti terrestri di superficie e quelli navali, i quali hanno così potuto realizzare un'efficienza che, confrontata con quella dell'aviazione civile, è molto maggiore.

Nella speranza di questa nuova attenzione per i trasporti aerei, nei primi mesi del 1972, assumendo la carica di direttore generale dell'aviazione civile, misi subito allo studio un'indagine sul fabbisogno di fondi indispensabili per incrementare l'efficienza operativa nei nostri aeroporti e prima ancora che la « commissione Lino » concludesse i suoi lavori, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile aveva avanzato, per il CIPE, una richiesta di 950 miliardi da distribuire in un piano quinquennale 1973-1978. Una parte di questi fondi per l'ammodernamento degli aeroporti (quelli riguardanti i lavori più urgenti) sono stati poi dal ministro di allora, onorevole Bozzi, enucleati dalla precedente richiesta e hanno formato oggetto della legge n. 825 del 1973, per un totale di 220 miliardi di lire in 5 anni. Volendo esprimere una opinione personale, ritengo che in cinque anni l'aviazione civile avrà bisogno di ben altri stanziamenti, sia per superare la crisi degli aeroporti che oggi si registra, sia per far fronte alle esigenze derivanti dall'inevitabile aumento del traffico aereo nel tempo. Accennavo prima ai 950 miliardi richiesti al CIPE: penso che questa sia la base di ragionamento adeguata per i prossimi anni (tenendo conto dell'aumento dei prezzi di oggi, e degli stanziamenti già previsti dalla legge Bozzi), qualora si voglia veramente far sì che la nostra aviazione civile possa raggiungere una sufficiente efficienza operativa. In questo senso sta per essere riproposto al CIPE un piano di fabbisogno per gli aeroporti di circa mille miliardi. In questo piano bisogna anche valutare l'entità della distribuzione degli aeroporti. È sempre attuale, altresì, la opportunità di domandarsi quale tipo di politica di potenziamento si vuole perseguire nei confronti della nostra aviazione civile, ed in questo caso è indubbio che i piani finanziari assumeranno proporzioni ben maggiori di quelle delineate. Quanto ho detto or ora, infatti, è da considerare né più né meno che un fabbisogno di normalizzazione della efficienza degli aeroporti.

Un secondo aspetto da mettere in evidenza, e che ha posto in difficoltà l'aviazione civile, è questo: le procedure amministrative sono un po' antiquate, l'organizzazione presenta una certa obsolescenza e gli organici

sono inadeguati alle caratteristiche dello specifico servizio.

Un cenno introduttivo è indispensabile. L'iter amministrativo normale per giungere oggi alla installazione di un *radar* in un aeroporto è di 36 mesi e per iniziare - soltanto iniziare - una opera demaniale (piste, raccordi, eccetera) sono necessari 24 mesi: è facile comprendere che tali procedure non corrispondono alle esigenze dell'aviazione civile che, dovendo seguire ed adeguarsi rapidamente alle esigenze del mercato dei trasporti aerei - mercato estremamente dinamico e talvolta sorprendente - deve poter realizzare le opere necessarie in tempi decisamente inferiori a quelli attuali.

Questi lunghi tempi delle nostre procedure mettono in continua difficoltà tanto la direzione generale quanto gli aeroporti, perché non sempre è possibile pianificare con molto anticipo determinate esigenze, specie le più minute che, per altro, sono proprio quelle che danno vita alla piena efficienza del sistema.

Attualmente, e per il periodo di un triennio, e cioè fino al 1976, attraverso la legge Bozzi n. 825 queste difficoltà sono in parte superate grazie ad una particolare procedura amministrativa prevista per l'attuazione della legge stessa; ma il problema resta e dovrà essere risolto entro quella data. Per superare questa difficoltà, taluni propongono di cedere alcuni aeroporti all'iniziativa privata, altri pensano di costituire un'azienda di Stato per gli aeroporti, altri ancora, ad esempio, un'azienda di Stato per il controllo dello spazio aereo, e così via. Tuttavia non va dimenticato che il centro propulsore dell'aviazione civile, come della marina mercantile e, analogamente, delle altre forme di trasporto, resta sempre lo Stato, attraverso la sua direzione generale, beninteso in forme diverse in relazione a diverse concezioni politiche ed organizzative.

In ogni caso, quindi, fino a quando lo Stato, e cioè per esso la direzione generale e gli organi amministrativi di periferia, non avrà strutture adeguate ai tempi ed al problema che deve amministrare, qualunque trasformazione o effettivo miglioramento di parte dell'organizzazione dell'aviazione civile non potrà mai dare risultati soddisfacenti, perché sarà costantemente condizionato dalle strutture della direzione generale; sembra logico allora che essa per prima sia adeguata alle esigenze caratteristiche del settore, dopodiché gli stessi problemi che oggi si notano

negli aeroporti, assumeranno un altro carattere e un'altra dimensione e richiederanno quindi altro genere di provvedimenti correttivi, certamente diversi da quelli che oggi possono apparire auspicabili.

Naturalmente, altri aspetti concernenti le procedure di lavoro, l'organizzazione, gli organici ed i rapporti con l'aeronautica militare meritano un deciso ammodernamento. Pertanto è stata predisposta una bozza di progetto di legge che considera: lo snellimento della procedura amministrativa; la possibilità di procedere ad una trasformazione organizzativa, e quindi organica, per quanto attiene al personale, sia della direzione generale sia degli organi periferici dell'aviazione civile; le modalità riguardanti i programmi di intervento della rete aeroportuale; i rapporti con l'aeronautica militare. È urgente poter varare al più presto questi provvedimenti.

FIORIELLO. La bozza di questo progetto di legge è stata presentata alla Presidenza del Consiglio dei ministri?

MOCI, Direttore generale dell'aviazione civile. In questo momento si trova presso l'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti. La nostra speranza è che il progetto di legge prosegua rapidamente il suo iter e che questi problemi vengano risolti al più presto.

Mi soffermo brevemente su ciascuno dei provvedimenti che ho sopra menzionato.

Per quanto riguarda lo snellimento delle procedure amministrative, le maggiori difficoltà di procedura derivano, come è noto a tutti, dalle necessarie approvazioni degli enti amministrativi superiori, come la Corte dei conti, il Consiglio di Stato e i vari consigli superiori interessati (che spesso sono due), prima di poter assumere grandi e piccole decisioni di ordine amministrativo. Ora, poiché altre amministrazioni, come le poste e le ferrovie, hanno trovato la maniera di superare queste difficoltà, il disegno di legge che riguarda le ristrutturazioni della nostra direzione generale prevede, appunto - grazie alla presenza di un consigliere di Stato e di un rappresentante dell'Avvocatura generale dello Stato nel consiglio di amministrazione dell'aviazione civile - di affidare ad esso i poteri che hanno le amministrazioni sopra menzionate.

Si prevede però soltanto di affidare alcuni poteri; non si vuole cioè proporre la costituzione di un'azienda. Basta, in sostanza, che

la direzione generale abbia questi poteri, che le consentirebbero di operare a livello di consiglio di amministrazione in quasi tutte le attività decisionali, fermo restando il principio che ogni provvedimento amministrativo dovrà sempre essere sottoposto al controllo successivo della Corte dei conti.

Non mi dilungo sul merito tecnico del provvedimento. Voglio solo dire che se questa maggiore rapidità di procedura è ritenuta normalmente necessaria per forme di trasporto come le ferrovie e per le attività postali, penso che non si debba né si voglia non riconoscere analoghe esigenze per una attività come quella svolta dall'aviazione civile, nella quale la frequenza di rinnovamento dei mezzi operativi, aerei ed attrezzature, è quanto mai rapida per l'altrettanto rapida obsolescenza delle caratteristiche d'impiego dei materiali; un settore, in definitiva, nel quale l'incremento annuale del traffico è di misura veramente massiccia, ed il mercato dei trasporti aerei ha caratteristiche spesso mutevoli che richiedono rapidi adeguamenti, come ho ricordato poco fa.

Per quanto riguarda l'altro aspetto della possibilità di procedere ad una vera e propria trasformazione organizzativa, e quindi organica, per quanto concerne il personale della direzione generale e degli organi periferici dell'aviazione civile, desidero rilevare che la nostra direzione generale e l'organizzazione periferica, tranne alcune varianti non fondamentali, hanno ancora oggi l'organizzazione che avevano ai tempi in cui l'aviazione civile faceva parte del Ministero della difesa (allora i problemi del personale erano disciplinati da provvedimenti amministrativi interni del Ministero della difesa, mentre oggi occorre una legge), quando cioè anche altre direzioni di quel dicastero lavoravano per l'aviazione civile e quando il problema in se stesso aveva un carattere ed una dimensione nettamente diversi da quelli attuali: un aggiornamento è quindi indispensabile. Ad esempio, è bene tenere presente che qualunque atto amministrativo di un certo rilievo che debba compiere oggi la direzione generale richiede sempre un coordinamento esecutivo fra i quattro servizi esistenti, frenando così costantemente la rapidità di decisione.

Occorre dunque esaltare, attraverso una trasformazione organizzativa, le capacità decisionali autonome dei capi divisione e dei capi servizio, mentre nell'organizzazione periferica occorre cancellare i dipartimenti, di fatto mai costituiti, e basare l'organizza-

zione sulle circoscrizioni aeroportuali. Tutto ciò porta logicamente riflessi nel campo del personale, i cui organici, sia pure provvisoriamente incrementati attraverso la legge n. 825 (per un triennio), devono avere una nuova definizione, che è da prevedere andrà ben oltre l'incremento (315 unità) che detta legge ha consentito in via provvisoria, con contratti a termine.

Vorrei anche mettere in risalto che nel quadro della ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile sarà bene tenere in evidenza il numero rilevante di dicasteri che oggi sono competenti e quindi interessati allo sviluppo dei piani e delle opere riguardanti l'aviazione civile. Infatti, costruiscono infrastrutture demaniali per l'aviazione civile il Ministero della difesa, il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti - direzione generale dell'aviazione civile ed in molti casi interviene sul piano decisionale anche la Cassa per il mezzogiorno. Comprendete quindi che garantire un rapido ed efficiente coordinamento fra tutti questi enti (tenendo anche conto dei vari consigli superiori interessati e degli interventi inevitabili della Corte dei conti e del Consiglio di Stato) è semplicemente teorico. In pratica, il tutto si traduce in una lentezza esasperante nel procedere dei nostri piani, non sempre ben coordinati e, quel che è peggio, in una grande evanescenza delle singole responsabilità.

Per quanto riguarda le modalità concernenti i programmi di intervento della rete aeroportuale, la direzione generale dell'aviazione civile oggi ha in tutto 43 ingegneri (ne aveva 29 fino a 20 giorni fa). Per provvedere da sola, senza aiuti esterni, all'attività di direzione e di esecuzione dei piani di massima ed esecutivi di dettaglio, di tutte le opere che possono interessare i nostri 36 aeroporti, dovrebbe avere uno *staff* dell'ordine di un migliaio di persone, tra ingegneri e collaboratori diretti. In queste condizioni si fa largo uso di progettazioni esterne e di incarichi a liberi professionisti per la direzione dei lavori, ma tutto ciò non basta.

Volendo superare queste difficoltà, a parte l'aumento inevitabile di organici, non va dimenticato che, ad esempio, negli Stati Uniti e anche in altri paesi si fa largo ricorso ai grandi complessi industriali per molte delle attività esecutive di costruzione e manutenzione delle opere; ciò consente un alleggerimento delle strutture dello Stato; una procedura esecutiva sostanzialmente più rapida, perché l'inserimento di grandi complessi industriali

offre la collaborazione di capacità le più disparate che lo Stato non potrà mai avere; ed infine, come risulta anche da qualche esperienza delle nostre forze armate, un alleggerimento dei costi. Noi potremo, cioè, completare ed aumentare gli organici (e sarà sempre un aumento di grande rilievo, che non saremo certo in grado di realizzare in pochi mesi), ma ritengo conveniente anche tener conto delle esperienze positive da altri realizzate, utilizzando nelle forme più opportune collaborazioni esterne all'amministrazione.

La bozza di progetto di legge in argomento, sviluppando questi orientamenti, lascia allo Stato, cioè alla direzione generale dell'aviazione civile, tutta l'autorità e la possibilità di chiedere, ordinare e volere quello che nel campo dello sviluppo della rete aeroportuale è necessario, delegando poi a qualche grande organizzazione di tipo privatistico la massima parte delle attività esecutive, di progettazione, di dettaglio e di esecuzione delle opere, che, definite in sintesi dalla direzione generale dell'aviazione civile, possono essere facilmente ed economicamente guidate e controllate dalla direzione stessa.

Per quanto riguarda i rapporti con l'aeronautica militare, su questo problema esistono varie posizioni. Le proposte fino ad oggi avanzate e di cui si è parlato finora sulla stampa sono le seguenti: lasciare le cose come stanno; potenziare e ristrutturare l'ITAV, assegnandogli maggiori competenze e cioè maggiori poteri decisionali; affidare il servizio alla direzione generale dell'aviazione civile opportunamente ristrutturata sia nell'organizzazione sia nelle competenze, sia per quanto riguarda le procedure amministrative; affidare il servizio ad un apposito ente nazionale avente una organizzazione mista civile e militare ed opportuni rapporti funzionali con i due ministeri interessati (trasporti e difesa); affidare il servizio ad una azienda nazionale autonoma per l'aviazione civile, cui facciano capo tutte le competenze in materia di aviazione civile.

Non credo sia il caso di addentrarmi in una disamina di queste varie proposte, anche perché in pratica non vedo oggi la possibilità di grandi trasformazioni nei servizi di assistenza al volo. Tuttavia, volendo inserire organicamente e tempestivamente nella rete di controllo dello spazio aereo tutte le esigenze e le richieste dell'aviazione civile perché siano adeguatamente soddisfatte, credo sia utile, al momento, l'istituzione di un comitato interministeriale per l'assistenza al volo

e per la circolazione aerea. Questo comitato, che dovrebbe avere il compito di esprimersi sulla parte programmatica, dovrebbe essere composto dai due ministri interessati (della difesa e dei trasporti), dal capo di stato maggiore dell'aeronautica e dal direttore generale dell'aviazione civile. Nel caso di divergenza di opinioni, si potrebbe trovare un coordinamento superiore a livello di Presidenza del Consiglio dei ministri.

Ho così concluso questa prima parte della mia esposizione, nella quale ho cercato di mettere in evidenza soprattutto l'esigenza di normalizzare la vita dell'aviazione civile attraverso due vie. Da un lato con lo stanziamento di ulteriori fondi di bilancio per soddisfare le esigenze ineluttabili dei prossimi anni, anche in previsione dell'incremento del traffico aereo; questi fondi sono comunque necessari per qualsiasi tipo di politica si voglia poi sviluppare per la nostra aviazione civile. Dall'altro lato, attraverso la organica e rapida trasformazione di tutta la parte amministrativa, con l'esame e l'approvazione di una legge, già esistente in bozza, per il rinnovamento delle nostre procedure amministrative, dell'organizzazione e, quindi, degli organici del nostro personale.

Una volta avviati questi orientamenti, si potrà allora affermare che la nostra aviazione civile sarà in grado di accettare piani più ambiziosi per compiere finalmente quel salto di qualità che da più parti è auspicato e che per altro corrisponde ad uno degli interessi primari della comunità nazionale. Per far questo occorre però precisare che il problema da risolvere non è più tecnico, come finora in gran parte è stato, ma essenzialmente ed esclusivamente politico, perché va oltre gli stanziamenti minimi indispensabili e la necessaria riorganizzazione delle strutture di base che prima ho indicato. Vale a dire, occorre rispondere ad una domanda che tante volte si pone: quale politica di potenziamento vogliamo fare per la nostra aviazione civile? Logicamente, non è compito mio rispondere a questa domanda, ma degli onorevoli commissari. Tuttavia, se mi è consentito offrire la mia modesta collaborazione, vorrei dire qualche parola sull'argomento.

A monte della domanda « quale politica vogliamo fare per la nostra aviazione civile? » indubbiamente ve n'è un'altra e cioè: « prima di tutto, quale politica dei trasporti vogliamo fare affinché i trasporti terrestri, navali ed aerei siano organicamente ed economicamente complementari nell'interesse sia

degli individui sia della collettività nazionale? ». Per rispondere a quest'ultima domanda, che è fondamentale, e a parte gli aspetti tecnici ed organizzativi del coordinamento dei servizi — che è problema di facile soluzione — è da sottolineare che non sarà mai possibile realizzare una efficiente e razionale politica del trasporto fin quando i tre sistemi (terrestre, navale ed aereo) non avranno un aiuto proporzionalmente equo da parte dello Stato.

KORACH. Non siamo d'accordo.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Mi limito ad esprimere un'opinione personale. Penso che sia indispensabile un aiuto proporzionalmente equo da parte dello Stato, sia per consentire l'offerta di ogni tipo di servizi nel modo più efficiente in relazione ai progressi che la tecnica del momento può presentare, ma sia anche perché l'utente possa scegliere fra i diversi sistemi quello più conveniente, in un rapporto reale ed obiettivo tra i costi ed i servizi offerti.

Oggi, com'è noto, non è possibile comparare il trasporto aereo con i trasporti terrestri e navali poiché solamente questi ultimi beneficiano di forme di aiuto da parte dello Stato, che si sostanziano nell'erogazione di centinaia e, talvolta, di migliaia di miliardi di lire. Più volte ho avuto occasione di dire scherzosamente al mio collega delle ferrovie che a me basterebbe ogni anno la metà del suo *deficit* annuale per cambiare davvero la fisionomia della nostra aviazione civile. E non si pensi, d'altronde, che il trasporto aereo sia un trasporto di *élite*, giacché andando sui nostri aerei, come a me capita frequentemente di usare quelli che vanno e vengono dalle isole, oppure su quelli che percorrono le grandi rotte continentali ed intercontinentali (Canada, nord America, sud Africa, Germania), si vede invece che questo mezzo di trasporto ha importanti risvolti sociali: ad esempio, nell'avvicinare rapidamente i lavoratori italiani sparsi nel mondo alle loro famiglie rimaste in Italia. E' poi da ricordare che il trasporto aereo ha completamente sostituito il trasporto navale nel campo intercontinentale per quanto riguarda i passeggeri, e sta gradualmente sostituendo il trasporto navale per quanto riguarda le merci pregiate. Nel campo nazionale il trasporto aereo, oltre ad assicurare — come ricordavo — sul piano sociale collegamenti rapidi fra punti del territorio non

convenientemente uniti da altri sistemi di trasporto, è ampiamente utilizzato da operatori economici, dirigenti, tecnici e maestranze altamente specializzate, ed è altresì utilizzato per merci pregiate, servendo così la vita industriale più avanzata ed economicamente più stimata del nostro paese. Non va dimenticato infatti che il nostro paese ha un'economia prevalentemente industriale e quindi il trasporto aereo ha una funzione portante della nostra economia, e sulle grandi rotte internazionali favorisce l'ingresso di valuta straniera a tutto beneficio della nostra bilancia dei pagamenti.

Il primo passo, dunque, per la definizione di una politica per l'aviazione civile è ammettere il principio che lo Stato deve aiutare questa forma di trasporto, considerando i rilevanti aiuti che oggi ricevono i trasporti terrestri e navali. Ammesso allora un orientamento favorevole ed un aiuto da parte dello Stato alla nostra aviazione civile, è possibile conseguire un suo sviluppo ed un suo potenziamento che, a grandi tratti, potrebbe riguardare una politica degli aeroporti, una politica per le compagnie aeree, una politica per l'aviazione minore.

Nel settore degli aeroporti il problema di fondo è il loro numero. Non è un orientamento politico ridurre drasticamente tale numero perché i fondi disponibili sono pochi. Noi dobbiamo tendere invece ad avere un numero ed una distribuzione di aeroporti corrispondenti al nostro fabbisogno, tenendo presente che determinate attività economiche, come il turismo, l'esportazione dei fiori e dei prodotti ortofrutticoli, richiedono aeroporti al centro delle stesse zone interessate (vedi, ad esempio, la Spagna). Si vedrà allora che nel nostro caso gli aeroporti non possono essere pochi - anche se, beninteso, non tutti di prima categoria - mentre è pur vero che dove abbiamo più aeroporti molto vicini è razionale averne uno solo. Del resto, a questo proposito gli onorevoli commissari avranno modo di esaminare quanto prima un nuovo piano degli aeroporti, che, come ho già detto, sta per essere inviato al CIPE.

Parlando di una politica dell'aviazione civile nel campo degli aeroporti, vi è poi un altro problema da affrontare: il loro tipo di gestione. Noi oggi abbiamo aeroporti a gestione statale, aeroporti in concessione a società di tipo privatistico in mano ad enti pubblici, aeroporti minori propriamente privati, aeroporti militari aperti al traffico civile; infine,

in molti casi alcuni servizi aeroportuali (lo *handling*) sono in mano a società private. Si può scegliere uno fra i tanti orientamenti: occorre però definirlo stabilmente; ma soprattutto, definita - ad esempio - una politica favorevole alla concessione dell'esercizio degli aeroporti a società di tipo privatistico, è poi necessario che tutte le concessioni siano sostanzialmente equivalenti.

Nel quadro di una politica dell'aviazione civile, una politica per le compagnie aeree dovrebbe evitare che esse siano abbandonate al loro destino, libere di chiudere le linee che a loro non interessano economicamente, come avviene oggi, perché non sono in grado di far fronte altrimenti alla crisi che in parte deriva dall'aumento dei costi dei carburanti, mentre in tutti gli altri paesi ad economia e civiltà industriale più avanzate (Stati Uniti, Francia, eccetera) tutte le compagnie hanno avuto un congruo aiuto da parte dello Stato, semplicemente a titolo di sovvenzione per affrontare l'aumentato costo del carburante. Anche in questo settore, naturalmente, occorre identificare una via utile all'incremento diretto o indiretto, in generale, della economia nazionale: lasciare, cioè, vivere di vita propria le linee attive, ma incentivare con un aiuto (che, beninteso, dev'essere a tempo determinato, e consistente in una cifra ben valutata) le vie che non sono attive in termini di trasporto aereo, ma che incentivano indirettamente altre forme di attività nel nostro paese. Se le linee aeree, allorché iniziano ad operare, si trovano al limite della operatività economica, dopo tre-quattro anni l'avranno superato, e frattanto si sarà incrementato un tipo di traffico che, altrimenti, sarebbe rimasto strozzato. Non parlo certo di incentivare le linee aeree per motivi di prestigio: non penso di fare in questa sede un discorso del genere.

Sempre in merito alle compagnie aeree, una chiara politica sull'aviazione civile non potrà non prendere posizione sulle possibilità e sui limiti delle compagnie a capitale pubblico e di quelle a capitale privato.

Per quanto concerne poi l'aviazione minore, devo dire che anch'essa merita uno sguardo interessato ed un po' appassionato. Si tratta di quelle attività di trasporto aereo di terzo livello, che collegano i piccoli aeroporti tra loro e con i grandi aeroporti, raccogliendo così capillarmente il traffico per i grandi aerei operanti sulle rotte principali; l'aviazione minore comprende anche tutte quelle attività che si risolvono in una forma

di aiuto ad attività di superficie, come ad esempio l'agricoltura.

Non dovrebbe essere dimenticato anche un maggiore sviluppo del turismo, che ruota intorno al nostro Aeroclub d'Italia: è in quell'ambiente, infatti, che nascono e si perfezionano le nuove leve della nostra aviazione civile di domani, e per questo si richiede un particolare aiuto. Sarebbe, ad esempio, un obiettivo auspicabile, socialmente parlando, consentire ai giovani meritevoli, ma privi di sufficienti mezzi economici, di poter raggiungere come premio, cioè senza spesa, il brevetto di pilota: ciò si risolverebbe in un beneficio per lo Stato stesso, che verrebbe ad avere disponibilità potenziali nel quadro di uno sviluppo dell'aviazione civile che, volenti o nolenti, è inarrestabile.

Ringraziando la Commissione per la pazienza con la quale ha ascoltato la mia esposizione, vorrei riassumere il mio pensiero in alcuni concetti. Ritengo che, volendo dedicare un'attenzione nuova alla nostra aviazione civile, non resti che procedere per due fasi, che logicamente non devono essere intese come due tempi rigorosamente distinti, ma possono avere sviluppo in parte contemporaneo, purché ben coordinato.

La prima è una fase di normalizzazione della vita degli aeroporti (che si vorrà attuare con il progetto di legge che verrà quanto prima all'esame di questa Commissione) e di normalizzazione della vita dell'amministrazione dell'aviazione civile, da realizzarsi secondo la bozza di progetto di legge esistente in materia.

La seconda fase è quella del potenziamento tramite aiuti dello Stato, dati solo ed in quanto corrispondano all'interesse ed all'incremento dell'economia nazionale. Ho parlato di aiuti forse molto insistentemente, ma sono sicuro che questa richiesta di aiuto da parte dello Stato non meraviglierà, ove si consideri che l'aviazione civile è una delle forme più moderne di attività industriale e, come tale, non può prescindere dagli investimenti, che logicamente devono corrispondere a scopi ben precisi, ed essere quindi limitati ad un tempo determinato. Questi investimenti, com'è ben noto, nel campo industriale sono palesemente indispensabili per gli sviluppi delle imprese e l'aumento dei profitti, ma, nel caso dell'aviazione civile, oltre che i benefici di carattere sociale già ricordati, essi significano anche sviluppo ed incremento dei profitti, non solo nel settore mercantile aereo,

ma soprattutto nei settori più moderni ed avanzati dell'economia nazionale.

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. Parlerò a titolo personale e non come dirigente di una società aeroportuale dalla quale sono stato incaricato di preparare uno studio sull'aeroporto di Bergamo, studio che è iniziato quando l'aeroporto militare è stato aperto al traffico civile e commerciale. La società ha sostenuto notevoli oneri finanziari per renderlo sicuro, assumendo a proprio carico i costi per riqualificare la pista di volo, per attrezzarla con apparecchiature di radioassistenza ed assumendo in proprio gli oneri per le manutenzioni relative a tutti gli impianti.

L'aeronautica militare ci ha aiutato moltissimo. Nell'analizzare il sistema aeroportuale di Bergamo ci siamo accorti che molti problemi dovevano essere considerati; dalla costruzione della pista di volo agli impianti elettrici e di radioassistenza, alla aerostazione, ai collegamenti con il sistema viario, eccetera. Visto in prospettiva, ci siamo accorti che questo complesso sistema coinvolgeva i comuni limitrofi, quindi la provincia, la regione, lo Stato ed anche gli Stati vicini.

Le conseguenze derivanti dal rumore degli aeromobili impongono una normativa edilizia e di pianificazione del territorio; nel nostro caso è necessaria la sistemazione del fiume Serio; molti impianti avrebbero potuto essere utilizzati dai comuni vicini e pertanto si è ritenuto opportuno considerarli e prevederli di comune accordo (inceneritori, centrali tecnologiche, svincoli stradali, eccetera).

Sensibili alla sua complessità e alle sue conseguenze, abbiamo affrontato il problema con serietà ed approfondimento. Per maggior sicurezza abbiamo chiesto ed ottenuto, una consulenza molto qualificata, quella dell'*Aéroport de Paris* ente statale con un organico formato da oltre 400 esperti, che ha progettato oltre 40 aeroporti e molti altri ne ha in progetto. Questa consulenza è stata per noi un valido supporto perché ha confermato che l'impostazione da noi data era corretta sia nel suo insieme sia nei dettagli. Ha inoltre contribuito con studi particolari, come quelli relativi alle previsioni di traffico, al rumore, eccetera. Alcuni documenti che ho con me dimostrano come abbiamo analizzato questo complesso sistema che va dallo studio dello spazio

aereo, delle aerovie, e delle procedure, eccetera, a quello della pianificazione dell'assetto urbanistico.

Per quanto si riferisce allo spazio aereo, abbiamo preso contatto con l'aeronautica militare e con altri enti statali e tutti ci hanno dato un aiuto rilevante. È già stato autorizzato dall'ITAV il posizionamento di un *VOR DOPPLER DME*, strumento che non solo sarà molto utile per l'aeroporto ma sarà utilizzato come aiuto alla navigazione aerea.

Per quanto si riferisce alla pianificazione del territorio, ed in particolare alle conseguenze derivanti dal rumore, dato che non vorremmo che ci accadesse quello che si è verificato all'aeroporto di Linate, abbiamo affidato all'*Aéroport de Paris* uno studio sul rumore, tenendo conto sia delle previsioni di traffico sia dei tipi di aeromobili. Dallo studio, in accordo con le disposizioni ministeriali, emergono le zone di disturbo e le conseguenti limitazioni e norme di edificabilità. La regione Lombardia ha già emanato una legge in base ai nostri studi.

Non sta a noi decidere se l'aeroporto di Bergamo sia giustificato o no; è fuor di dubbio che noi abbiamo compiuto approfonditi studi di previsioni di traffico ed abbiamo contattato compagnie di navigazione aerea italiane e straniere. È evidente che questo aeroporto progettato nel 1975 si trova in una posizione ottimale; lo studio è stato fatto tenendo correttamente conto delle previsioni di traffico, in accordo con le più avanzate tecnologie (ad esempio gli impianti elettrici sono quelli utilizzati all'aeroporto *Charles De Gaulle* di Parigi che è l'ultimo aeroporto costruito nel mondo) applicando le raccomandazioni ICAO che molto probabilmente entreranno in vigore nel prossimo futuro, tenendo conto dell'evoluzione del tipo di traffico (*pax* ed aeromobili) anche alla luce delle conseguenze delle limitazioni dovute al rincaro dei combustibili, considerando le esigenze delle compagnie di navigazione aerea e quelle espresse più volte in sede internazionale (ICAO, EUROCONTROL, eccetera) e con un piano finanziario di massima di impostazione razionale.

Considerando un sistema così complesso e importante e consci che una mancanza di programmazione determina a lungo andare la crisi di qualsiasi sistema, noi ci siamo preoccupati non solo di progettare infrastrutture e impianti, ma anche quella che sarà la sua organizzazione nel tempo.

Desidero rilevare che per poter impostare con criterio sia un aeroporto sia un insieme di aeroporti, la programmazione è determinante (il generale Canipari è il più qualificato a dare un giudizio in proposito).

Con riferimento allo studio organizzativo predisposto a titolo di esempio, negli schemi che sottopongo alla attenzione degli onorevoli commissari ogni complessa attività aeroportuale è stata suddivisa in vari settori ed ogni settore nelle sue componenti, per ognuna delle quali sono indicati i locali operativi, le facilitazioni, gli impianti comuni, la sistemazione logistica, il personale necessario per la conduzione e la manutenzione. Ad esempio, nel particolare schema che illustro sono elencati tutti i settori e componenti in cui interviene l'aeronautica militare.

In base all'analisi di tutte le funzioni aeroportuali, è stato predisposto un organigramma. Sono inoltre elencati i ministeri che hanno competenza: trasporti (CIVILAVIA), difesa (AMI, carabinieri) interni (polizia di frontiera, vigili del fuoco), sanità, finanze (dogana e guardia di finanza), poste e telecomunicazioni. È stato tutto analizzato nei più piccoli dettagli e per preparare questo studio, che è stato apprezzato anche all'estero, ho impiegato più di un anno. Devo ringraziare per la loro collaborazione funzionari di CIVILAVIA ed esperti dell'aeronautica militare, che hanno dato un notevole contributo.

Nell'impostare il piano di finanziamento abbiamo considerato che il costo di un aeroporto come quello da noi previsto, a stima del 1973, può costare circa 30-40 miliardi. È necessario precisare che di questi costi, quelli relativi alle infrastrutture di pista, radioassistenza, eccetera, sono rilevanti e le relative attrezzature poco utilizzate e, quindi, di bassa redditività. È necessario inoltre stabilire una quantità di traffico economicamente valida, che determina la dimensione dell'aerostazione. È bene precisare che, sotto certi valori, è impensabile equilibrare costi e ricavi (tasse di atterraggio, assistenza a terra, eccetera). Aeroporti con 100-400 mila passeggeri/anno sono senz'altro antieconomici.

Questo può essere dimostrato in qualsiasi momento e dai grafici allegati al nostro piano finanziario di massima risulta che l'economicità di un aeroporto, sempre che la sua gestione sia impostata secondo certi criteri e razionalmente, implica che il *break even point* sia raggiunto con un traf-

fico di 1 ÷ 1,5 milioni di *pax*. Esiste anche un *break even point* superiore: se il numero dei passeggeri supera un certo valore (per modulo di aerostazione) i costi superano i ricavi. In questa analisi (costi-ricavi) è necessario prestabilire una politica aziendale. Si possono ottenere massimi ricavi (ai quali corrispondono alti costi), oppure massimizzare la differenza fra costi e ricavi.

Alcuni esempi significativi sono riportati nel grafico allegato al nostro studio finanziario. Ad esempio, l'aeroporto di Copenaghen ha entrate bassissime ed altrettanti bassi costi, e la differenza fra costi e ricavi è altissima. Rileviamo che tutti i servizi a terra in questo aeroporto sono svolti dalle compagnie di navigazione aerea (nella maggior parte dalla compagnia di bandiera, la SAS).

Ottimalizzare la politica di costi e ricavi è un problema complesso, che non può essere schematizzato in modo drastico ma deve essere considerato in tutti i suoi aspetti e valutato con ponderatezza. Quando parliamo di finanziamento per la costruzione o l'ampliamento di un aeroporto riteniamo che, se questo è necessario, lo Stato non debba rifiutare i fondi. I finanziamenti devono essere concessi ma in modo razionale e secondo un programma di investimenti nel tempo, considerando il costo del denaro.

Noi riteniamo che non sia giusto regalare denaro ma concederlo ad un giusto interesse e secondo le reali esigenze. Non vogliamo che accada quello che è successo per l'aeroporto di Genova, dove, di fronte ad un costo di 30 miliardi, questi sono stati dati in quote annuali costanti in trent'anni, senza considerare gli oneri finanziari derivanti, che sono stati sopportati dalla società di gestione.

Tutti coloro che sono intervenuti in questa sede hanno chiesto qualcosa; noi non chiediamo nulla, vogliamo solo che, se il nostro aeroporto è ritenuto necessario, il suo costo venga finanziato secondo un piano razionale e che gli oneri di finanziamento che la società dovrà sopportare siano ragionevoli. Ad esempio, l'aeroporto di Zurigo, che è costato milioni di franchi, ha avuto un finanziamento da parte dello Stato ad un tasso agevolato del 2,85 per cento, gli aeroporti di Parigi (Orly) ricevono una sovvenzione annuale da parte dello Stato di 15 milioni di franchi, che però sono giustificati dai servizi resi allo Stato. Anche

gli aeroporti di Londra hanno finanziamenti a tasso agevolato da parte del governo.

Con riferimento al numero degli aeroporti, ritengo che in Italia non si sia affrontato seriamente questo problema; è fuor di dubbio che esiste la necessità primaria di:

avere un piano nazionale aeronautico (nuova delimitazione degli spazi aerei e delle aerovie, delle zone terminali, tipi e caratteristiche degli aeroporti, eccetera);

sentire le compagnie aeree nazionali ed internazionali che, essendo gli utilizzatori degli aeroporti, possono contribuire, con studi appropriati di traffico, alla determinazione e frequenza delle linee economicamente valide;

prendere atto degli studi e dei programmi dei gestori degli aeroporti che potranno essere inseriti od esclusi nel programma generale, ma che comunque vanno esaminati;

collaborare con regioni, province e comuni che devono esprimere il loro parere e coordinare i loro programmi urbanistici e di trasporto;

tener conto della eventuale disponibilità degli enti locali a sopportare gli oneri derivanti da un traffico che non raggiunga valori economicamente validi sia per le compagnie di navigazione aerea sia per i gestori aeroportuali;

considerare quegli aeroporti e linee che lo Stato ritenga di necessità pubblica come onere a suo carico (ad esempio: Pantelleria e Lampedusa).

Senza un piano nazionale aeronautico che tenga conto delle reali necessità a breve, medio e lungo termine, un sistema così complesso sarà difficilmente controllabile. Sarà affrontato senza approfonditi studi, senza un programma, aumentando il *caos* e le croniche disfunzioni. Da ciò deriva la assoluta inattendibilità delle previsioni (di massima ed informali) rielaborate dal CIPE nella suddivisione degli ulteriori stanziamenti previsti di circa 800 miliardi, oltre quelli previsti per la legge n. 825.

Il piano generale aeroportuale dovrà tener conto delle reali necessità di aeroporti nel tempo e dovrà evitare assolutamente una caotica proliferazione di aeroporti comunali e provinciali decisamente antieconomici, che comporterebbero una inutile e dannosa polverizzazione delle spese e che richiederebbero disponibilità di servizi di Stato con personale, in molti casi, altamente qualificato, che manca (ad esempio,

la legge n. 825 stanziava 3.600 milioni in cinque anni per l'istruzione e l'addestramento di 120 persone dell'aeronautica militare).

Tutte le nazioni hanno piani di sviluppo che sono programmati a lunga scadenza e che devono essere costantemente mantenuti aggiornati; esempi tipici sono quelli della Gran Bretagna, della Francia, della Germania, della Svizzera, eccetera, che fra l'altro considerano già un piano integrato in sede CEE.

Dalla cartina geografica che mostro risulta evidente qual è la situazione italiana: in alcune zone nel raggio di 100 chilometri vi sono fino a sette aeroporti aperti al traffico civile (con un numero di passeggeri che non arriva in molti casi a 100.000), più vari aeroporti militari i quali impongono severe restrizioni al traffico. Il problema degli aeroporti militari è molto grave e lo sarà sempre se non verrà ristrutturato il sistema. Ad esempio, la Francia credo abbia quattro basi militari opportunamente localizzate.

L'elevato numero di aeroporti aperti al traffico civile e commerciale comporta gravissime e costose conseguenze: mancano specialisti per il controllo del traffico aereo, mancano vigili del fuoco, il numero di passeggeri è basso e quindi le gestioni sono decisamente antieconomiche. È necessario rivedere tutto il sistema aeroportuale, vincolare gli aeroporti esistenti, in quanto le necessità future a lungo termine non sono prevedibili, ma limitare il numero degli aeroporti stessi a quelli necessari e sufficienti a breve, medio e lungo termine, in relazione a bacini di influenza, tenendo conto delle previsioni di traffico e dei collegamenti.

Debbo far presente che gli stanziamenti previsti dalla legge n. 825 in alcuni casi non facilitano la soluzione del problema. Quando si stanziavano miliardi per aerostazioni, quegli aeroporti difficilmente saranno chiusi anche se non necessari. Nel caso particolare di Bergamo, gli interventi irrazionali previsti dalla legge n. 825 avrebbero le seguenti conseguenze:

interromperebbero il traffico per un lungo periodo;

renderebbero impossibile l'attuazione di una pista come quella prevista dal PRA se non a costi proibitivi e con una seconda, lunghissima interruzione di traffico. È assurdo sostenere che un ulteriore allungamento potrebbe essere fatto aggiungendo

metri a quelli previsti da CIVILAVIA poiché, per rispettare i raggi di curvatura imposti dalle norme ICAO e quelli suggeriti dall'*Aéroport de Paris*, si dovrebbe rifare completamente la pista, dopo averla riquadrificata mediante gli interventi di CIVILAVIA previsti dalla legge n. 825;

renderebbero necessario un ulteriore spostamento del sentiero luminoso, così come le radioassistenze, le apparecchiature RVR, eccetera;

limiterebbero la dotazione ad impianti del tipo tradizionale, ed ormai superato, non concepiti secondo moderne tecnologie, come anche suggerito dall'*Aéroport de Paris* con conseguenti costi di manutenzione e di esercizio molto elevati;

causerebbero la realizzazione di opere non certamente « urgenti ed indispensabili » agli effetti della sicurezza ed in ogni caso non in accordo con le esigenze più razionali;

accollerebbero alla gestione il costo di molte opere (viarie ed irrigue) non previste nei bandi di appalto e che non verrebbero finanziate da CIVILAVIA, ma che dovrebbero essere sostenute da comuni e provincia;

vincolerebbero la lunghezza della pista a 2.200 metri (basico circa 1.800 metri);

limiterebbero il numero di aeromobili che potrebbero decollare da Bergamo (DC 9/30 con forti penalizzazioni);

darebbero un maggior disturbo, in quanto si avrebbe uno spostamento definitivo di circa 1.000 metri delle isofoniche verso la città;

determinerebbero l'impossibilità pratica di rispettare gli obiettivi della società illustrati dal PRA;

renderebbero inutili i progetti già fatti e gli studi dell'*Aéroport de Paris*;

farebbero rientrare definitivamente quello di Bergamo nel numero degli aeroporti minori che, conseguentemente, non potrebbe più essere inserito nel sistema integrato aeroportuale lombardo;

renderebbero la dimensione dell'aeroporto stesso completamente antieconomica.

L'unica soluzione per ovviare a quanto sopra è procedere alla realizzazione della pista provvisoria come previsto dal programma della società.

MASCIADRI. Pista di 2.200 metri?

BENAGLIO. Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione. Una pista dalla lun-

ghezza fisica di 2.200 metri a Bergamo corrisponde ad una pista di lunghezza basica di 1.800 (considerando l'altitudine e la temperatura). L'unico aeromobile che potrebbe atterrare senza penalizzazioni durante tutto l'anno è il *Fokker 28*, aeroplano decisamente antieconomico. In proposito devo dire che in Italia abbiamo il 45 per cento degli aerei di questo tipo esistenti in Europa, e questo è in gran parte dovuto alle piste troppo corte che abbiamo in Italia.

MASCIADRI. Non dobbiamo dimenticare che bisogna tener conto anche delle piccole isole.

BENAGLIO. *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione.* Infatti se è giusto avere questi aerei per servire isole piccole (Pantelleria, Lampedusa, Elba), è chiaro che non avrebbe senso spendere soldi per costruire piste (non sulle isole minori) adatte solo ad aerei *Fokker 28*.

MASCIADRI. A Foggia, per esempio, possono atterrare solo aerei del tipo *Fokker 28*.

BENAGLIO. *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione.* Bisogna sottolineare che Foggia si trova a cento chilometri da Bari e quindi è uno degli aeroporti che secondo me non dovrebbe essere aperto al traffico civile.

Un viaggio in aereo è giustificato se la distanza si esprime in centinaia di chilometri (500-600 chilometri), altrimenti non avrebbe senso perché il vantaggio della rapidità del mezzo aereo verrebbe annullato se il tempo di percorrenza del tragitto città-aeroporto supera i valori compatibili e ragionevoli (entro un'ora).

Nelle Puglie abbiamo un esempio molto significativo; vi sono almeno 5 aeroporti aperti al traffico civile, con bassissimo numero di passeggeri, entro un raggio di 100 chilometri e tutti collegati con ottime autostrade scarsamente utilizzate.

CANIPARI. *Ispettore capo dell'ITAV del Ministero della difesa-aeronautica.* Come è noto, l'assistenza al volo in Italia è affidata all'aeronautica militare; in particolare, responsabile dell'assistenza al volo è il capo di stato maggiore dell'aeronautica militare, che a sua volta delega l'ispettore dell'assistenza al volo, che deve adempiere ai compiti propri dell'assistenza stessa.

A questo punto ritengo opportuno inquadrare l'ITAV in quello che è il contesto dell'aeronautica militare per quanto riguarda l'assistenza al volo, in quanto le funzioni dell'ITAV non si limitano al solo ispettorato, ma si svolgono su altri organismi, su altri enti che coadiuvano e cooperano al fine di mettere a disposizione degli utenti un certo servizio.

Per esempio, l'ITAV si occupa di tutta la parte che riguarda l'approvvigionamento, di tutta la parte economica e dei collaudi delle apparecchiature e per far ciò si avvale di una direzione generale «interforze». Vi è inoltre un'altra direzione generale che si occupa dell'installazione delle apparecchiature, mentre per la parte demaniale abbiamo una direzione generale del demanio, che a sua volta ha anche il compito di espropriare determinati manufatti e altri beni del genere, al fine di poter installare le apparecchiature necessarie all'assistenza al volo. Per esempio, per l'aeroporto di Fiumicino tutta la parte degli adempimenti demaniali viene curata da altri enti.

L'ITAV, per svolgere i suoi compiti, si avvale di quattro servizi fondamentali. Il primo è il servizio del traffico aereo che, tra controllori e assistenti controllori, conta circa 3 mila persone. Il secondo è il servizio delle telecomunicazioni aeronautiche; per questo servizio gli addetti (sia alla parte che concerne le telecomunicazioni tra punti fissi sia alla parte che concerne le radioassistenze vere e proprie) sono circa 8 mila. Il terzo è il servizio meteorologico, anch'esso con un personale di circa 3 mila persone. Il quarto servizio è quello AIS, cioè il servizio informazioni, che si avvale in gran parte del personale del traffico aereo di cui ho già detto, e la cui funzione è di divulgare tutte le notizie utili perché l'esercizio del volo avvenga nella maniera più precisa e sicura.

Quindi, il complesso del personale che opera per l'ITAV è molto notevole. Dico questo per spiegare che l'ITAV è la mente di una notevole struttura, ma che il complesso degli enti che si occupano delle varie funzioni è ben maggiore dell'ente ITAV stesso. Sotto tale aspetto risulta evidente come il problema del coordinamento assuma vaste proporzioni e si accentui per il fatto che l'aeronautica militare, per poter assolvere ai suoi compiti, deve anche tenere conto delle esigenze degli altri enti e servizi, in particolare della direzione ge-

nerale dell'aviazione civile. Al riguardo concordo con quanto affermato dal generale Moci, che giudica la questione del coordinamento estremamente complessa, e vorrei aggiungere che ormai si rende necessario il perfezionamento degli organi di coordinamento perché siano più efficienti ed efficaci.

Per quanto riguarda la questione degli approvvigionamenti e la possibilità di accelerare tali pratiche, non credo che si tratti di un compito dell'ITAV. A tale scopo, ripeto, hanno la possibilità di fare meglio di noi la direzione generale degli impianti e mezzi e quella del demanio, anche se l'*iter* che tali organizzazioni devono seguire per arrivare allo scopo è troppo lungo e sarebbe pertanto necessario snellirlo.

Si pone poi il problema degli aeroporti ed in particolare del loro collegamento dal punto di vista dell'assistenza. Anche l'ITAV e l'aeronautica militare sentono le esigenze prospettate dalla direzione generale dell'aviazione civile.

Per il problema aeroportuale fu emanata nel 1973 la legge n. 825, che stanziava una certa somma per poter andare incontro alle esigenze più urgenti degli aeroporti. Tuttavia questa legge non è ancora operante, nel senso che i relativi finanziamenti non sono stati messi a disposizione se non in minima parte. Pertanto, la nostra direzione generale si trova nella impossibilità di firmare quei contratti che già sarebbero dovuti essere stipulati.

Per quanto riguarda il problema del controllo delle aerovie, cioè dello spazio aereo necessario perché gli aeromobili si spostino da un aeroporto all'altro, devo sottolineare che si tratta di un compito estremamente importante; spesso, nell'opinione comune, si pensa all'aeroporto con la sua torre di controllo come a ciò che controlla tutto il traffico aereo, mentre in pratica questo servizio limita la sua azione solo alla zona attorno all'aeroporto. Il compito più difficile e scabroso è invece quello di assicurare lo spostamento degli aeromobili su gran parte del territorio, attraverso gli spazi controllati che si chiamano vie aeree. I grandi centri di controllo di Roma, di Milano, di Brindisi, sono proprio quelli preposti a garantire l'ordine e la sicurezza di tali spostamenti.

Su questo punto sono state fatte alcune richieste due o tre anni fa e da parte

nostra sono anche state prospettate le implicazioni finanziarie. Tali richieste riguardavano in particolare non solo i grandi centri di cui parlavo - e per primo il centro di Roma - nella fase conclusiva dell'automazione, ma anche tutti i *radar*-sensori e le linee di comunicazione necessari perché i dati affluiscono in questi centri ed il controllo del territorio avvenga nella maniera più efficace e precisa possibile. Infatti, il traffico cresce in continuazione anche in questo periodo, anche se non cresce più con lo stesso tasso di incremento. Il controllo di tutta questa radioassistenza costituisce un altro aspetto molto importante, in quanto garantisce la sicurezza del movimento. D'altra parte, l'ITAV considera di primaria importanza la manutenzione e, quindi, la sicurezza delle infrastrutture più che il loro aumento indiscriminato. Per il controllo di tali infrastrutture sono necessari aeromobili ed altre infrastrutture di notevole mole. L'ITAV in questo momento usufruisce per questo particolare servizio sia di un reparto proprio sia dell'opera di una società, l'AVI, che si è attrezzata per il controllo di un certo numero di velivoli. Occorre considerare che si tratta di migliaia di ore di volo all'anno e che anche questo compito comporta forti spese.

Per quanto riguarda il personale, attualmente, con uno sforzo notevole, l'aeronautica ha messo a disposizione dell'ITAV il personale di controllo necessario, e siamo usciti da una situazione di crisi che era evidente negli anni scorsi e che in gran parte dipendeva da un fatto preciso. Questo servizio, cioè, non è certo di quelli che non implicano spese notevoli, come ho cercato di illustrare precedentemente. Quando lo stanziamento di bilancio per tale servizio era molto basso, è ovvio che non si poteva ottenere che un risultato limitato; quando tale stanziamento è divenuto più cospicuo vi è stato un miglioramento.

Il personale è addestrato in scuole specializzate e, soprattutto quello destinato al controllo del traffico, deve seguire un lungo *iter*. Basti pensare che un controllore del massimo grado impiega cinque o sei anni per la propria formazione professionale. Pertanto, è indispensabile che la pianificazione sia fatta in tempo utile, in modo da avere il personale nel momento in cui deve essere impiegato.

Penso di avere esaurito gli argomenti di mia competenza. Ringrazio la Commissione per la cortese attenzione prestata.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri gentili ospiti per le loro interessanti esposizioni. Gli onorevoli commissari possono ora porre direttamente le domande secondo la competenza delle persone intervenute, in modo da ottenere risposte il più sintetiche possibile.

MARINO. Il professor Crocco ha distribuito una relazione ai membri della Commissione in cui, ad un certo punto, si parla di una situazione di stallo che si sarebbe verificata. Vorrei un chiarimento al riguardo. Inoltre, vorrei sapere qual è la ragione che ha determinato l'insufficienza dei servizi amministrativi di CIVILAVIA e se la direzione generale ha avanzato in precedenza qualche proposta concreta, e in quali termini, per aumentare l'efficienza di tali servizi. Infine, vorrei sapere in quale modo avviene oggi il controllo tecnico ed ispettivo sulla gestione del traffico operata dalle compagnie concessionarie.

RUSSO FERDINANDO. La prima domanda è indirizzata al generale Moci. I tempi di utilizzazione delle somme messe a disposizione della direzione generale dell'aviazione civile da parte delle leggi dello Stato sono in genere lunghissimi, forse più lunghi di quelli impiegati dalle altre amministrazioni. Ad esempio, nel caso delle somme stanziare per le stazioni di Palermo e di Venezia, abbiamo dovuto prorogare la legge in quanto tali somme non erano state utilizzate. Si arriva così alla conclusione - e non da parte di questa Commissione - che sarebbe opportuno togliere sempre di più competenze alla direzione generale dell'aviazione civile nel settore dell'utilizzazione delle somme che vengono messe a sua disposizione. Vorrei sapere a che cosa è legata questa situazione e se in particolare è dovuta all'accentramento delle responsabilità da parte dell'amministrazione dell'aviazione civile.

Vorrei anche sapere, a tale proposito, perché non si è proceduto ad un decentramento delle responsabilità dirigenziali nell'ambito della direzione generale dell'aviazione civile a livello compartimentale e per quale motivo i dirigenti periferici non hanno quei poteri che la legge loro attribuisce, tenendo conto che chi ha la

responsabilità di un aeroporto ha la necessità di disporre di tempi rapidi di decisione, che non possono essere quelli tradizionali.

È stata poi fatta una osservazione circa gli organici della direzione generale dell'aviazione civile. Assumere personale a contratto è quanto di più illogico si possa fare, perché tale personale, non avendo la certezza di poter continuare a dare il proprio contributo all'amministrazione, si prepara a sostenere concorsi per entrare in altre amministrazioni. Al contrario, in tutte le altre amministrazioni, come quella delle ferrovie, si può sempre mantenere completo l'organico con l'assunzione degli idonei. Mi chiedo quindi se non sia possibile alla direzione generale dell'aviazione civile bandire i concorsi per i posti disponibili.

Per quanto riguarda il rapporto tra aeroporti, ferrovie, autostrade e metropolitane, si ha l'impressione che i nostri aeroporti siano delle isole nel tessuto viario italiano, piuttosto che dei nodi collegati appunto al sistema ferroviario, metropolitano e portuale. Vorrei sapere se è compito della direzione generale dell'aviazione civile studiare e risolvere questo problema e come essa ha operato o si propone di operare per evitare che si continui a tenere gli aeroporti così completamente distaccati da quello che è il sistema viario del nostro paese.

Vorrei inoltre sapere se a livello scientifico di pianificazione esiste da parte della suddetta direzione generale un piano di spesa necessario per rendere i nostri aeroporti, dal punto di vista della sicurezza e della competitività, concorrenziali a quelli degli altri paesi.

Per quanto riguarda, infine, il problema dell'assistenza al volo, si prevede anche per il futuro l'affidamento di questa assistenza all'amministrazione della difesa o si ipotizzano alcuni vantaggi a trasferire tale compito alla direzione generale dell'aviazione civile?

KORACH. Parto dalla constatazione, che evidentemente non ha alcuna implicazione personale, che il ministero si sta muovendo in una direzione che risponde a considerazioni totalmente diverse da quelle che erano emerse con precise leggi approvate da questa Commissione, o, per lo meno, in una direzione completamente diversa dalle nostre posizioni in argomento.

Non faccio quindi domande su questo punto, sia perché questa non è la sede idonea per imputazioni di responsabilità, sia perché ho l'impressione che viviamo comunque in due mondi diversi: noi comunisti partiamo infatti dalla considerazione che il traffico aereo non può essere, se non in casi precisi, specificamente determinati, un servizio dovuto, ma che debba essere una attività economica possibilmente redditizia. Non si può considerare lo Stato come fornitore di tutti i servizi gratuiti: ci si deve domandare chi è poi che paga questi servizi a prezzo politico. Questo porta tutta una serie di implicazioni, tra cui il venir meno della ragion d'essere di un ministero che è l'unico in cui le funzioni di direzione e di pianificazione si confondono con quelle di investimento e di gestione. Questo non avviene in alcun'altra direzione generale. Si citano spesso le ferrovie e le poste, ma questi settori sono mandati avanti da aziende autonome e non dal ministero. Vi è tutta una mentalità da rivedere. Se consideriamo che vi sono aeroporti che hanno un fatturato superiore all'intero stanziamento a disposizione del ministero, se questo non ha le idee molto chiare avrà certo non poca difficoltà a dirigere questo settore.

Passando a porre alcune domande precise, risulta che l'erogazione dei famosi 220 miliardi di lire sta avvenendo in modo sbagliato, difforme da quello voluto dalla legge e assolutamente inefficiente. Si stanno appaltando i lavori globalmente. Gli appalti-concorsi vengono fatti per gruppi di progetti, per cui non sarà possibile tener conto della bontà del singolo progetto, ma si dovrà tener conto della bontà media dei vari progetti. Ma anche all'interno di questi progetti le società di prevalente interesse edilizio svolgono una attività che è contraria al preciso disposto della legge (che stabilisce che la spesa debba essere prioritariamente destinata alla sicurezza), effettuando opere, come inceneritori, per aeroporti con traffico di centomila passeggeri all'anno, mentre vi sono in Italia città che non hanno neanche un inceneritore.

Vorrei quindi qualche chiarimento a questo proposito perché penso sia stata tradita la lettera della legge e che quello che si è fatto lo si sia fatto in modo inefficiente.

L'aeroporto costituisce un sistema funzionale e non si può procedere non tenendo conto degli organigrammi, del personale

necessario, della economicità della gestione e della sua redditività, come invece avviene in qualunque programmazione aziendale. È come se la FIAT facesse un appalto-concorso per un nuovo stabilimento nel meridione, fornendo solo il numero degli operai da impiegare!

Un'altra domanda che vorrei rivolgere al generale Canipari riguarda il problema dell'assistenza al volo. Su di voi pesa tutto il problema del controllo del traffico aereo e avete avuto difficoltà di personale e di bilancio. È stato anche prospettato il passaggio di questo settore alla direzione generale dell'aviazione civile, ma i compiti di quest'ultima sono diversi, mentre il controllo di tutti i meccanismi del traffico è una incombenza tecnica estremamente specifica, che deve rimanere indipendente e compatta. Per questi motivi, pur rimanendo nell'ambito della direzione generale dell'aviazione civile, poiché vi sono problemi di competenza incrociata tra controlli del traffico civile e controlli del traffico militare che comportano problemi di serietà, eccetera, forse sarebbe opportuna la costituzione di un settore specifico di detta direzione generale con una sua veste precisa, un proprio bilancio e una propria autonoma veste giuridica.

MASCIADRI. Nelle altre nazioni, in Francia, in Germania e negli Stati Uniti, ad esempio, il controllo e la radioassistenza da chi sono svolti? Dal ministero della difesa o da altri enti?

Noi abbiamo ereditato un certo numero di aeroporti dall'aviazione militare ed altri sono stati creati secondo criteri molto discutibili. Sono richiesti ulteriori aeroporti e bisogna pronunciarsi nel merito in modo chiaro. Quindi, io le rivolgo una domanda, generale Moci: sono troppi questi aeroporti?

A proposito della Puglia, domando se sia possibile mantenere 5 o 6 aeroporti per ogni 40 chilometri in linea d'aria; ma proposte precise per sopprimerne alcuni sono state fatte agli organi politici? Sarebbe un primo inizio di pianificazione.

Sappiamo che in Francia vi sono, a fronte di 7 aeroporti maggiori, di cui 3 a Parigi, 400 aeroporti minori. Vorrei sapere quali tipi di voli partono da questi aeroporti minori, quali controlli vi sono, chi li gestisce.

Ancora una domanda: quanti chilometri vi sono fra Bergamo e Brescia, dove

si vuole costruire un altro aeroporto? Quanti fra Milano e Bergamo? È possibile costruire un aeroporto ogni 40 chilometri? L'aeroporto di Bergamo è integrato nel sistema milanese e la regione Lombardia è d'accordo sull'integrazione?

FIORIELLO. Sulla ipotesi di espansione aeroportuale per quanto riguarda l'aviazione civile, il generale Moci ha citato una bozza di legge da sottoporre, una volta compiuto il prescritto iter ministeriale, al Parlamento, ma abbiamo ascoltato in questi giorni l'amministratore delegato dell'ALITALIA affermare che i progetti di ristrutturazione delle nostre compagnie di bandiera vanno nella direzione di un ridimensionamento più che di un'espansione. Quindi, la direzione generale dell'aviazione civile programma in una direzione completamente diversa. Quali sono state le difficoltà (non mi pare che vi siano problemi di procedura) incontrate nell'attuazione dell'ultima parte della legge che stanziava i 220 miliardi e che stabiliva che, entro sei mesi, la direzione generale dell'aviazione civile dovesse presentare un progetto di piano degli aeroporti? Vi sono stati problemi di volontà politica? La legge stabiliva un termine di sei mesi, e solo in casi molto rari il legislatore pone un termine di questo tipo. È già passato un anno e mezzo e il ministero non ha ancora fatto conoscere alcunché al Parlamento, né ha spiegato i motivi della mancata attuazione del piano. Questa situazione di inadempienza non potrebbe evidentemente protrarsi senza rappresentare un'offesa per il Parlamento.

Per quanto riguarda l'ALITALIA, è stabilita nella legge citata una priorità per gli stanziamenti relativi alla sicurezza di volo. Il generale Moci ha affermato che, per motivi non imputabili alle procedure, non è stato possibile realizzare questo obiettivo perché il Governo non avrebbe messo a disposizione i necessari mezzi finanziari, e questo è un fatto nuovo per noi. Vorrei sapere quindi con maggior chiarezza qualche cosa in proposito, anche perché il ministro aveva riferito sul punto in termini diversi.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho appreso con interesse dal generale Moci che è allo studio una nuova legge per la organizzazione della direzione generale dell'aviazione civile. Domando se, quando sarà pron-

ta, essa riuscirà ad evitare gli inconvenienti qui denunciati circa la lentezza esasperante e l'evanescenza delle responsabilità, e se questi inconvenienti sono dovuti solo alla mancanza di una legge apposita.

Vorrei inoltre chiedere se non sia il caso che l'Italia aderisca alla «Euroassistenza», l'organizzazione europea per l'assistenza di volo, che è diversa da quella per l'aviazione militare.

Infine, chiedo al generale Moci se il piano per gli aeroporti sia pronto o meno e quando possiamo contare di averlo.

ALESSANDRINI. Sarò breve. Il generale Moci, indipendentemente dalle lentezze procedurali dovute alla necessità di dover ottenere il concerto di quattro dicasteri — e siete anche fortunati perché nel settore della marina mercantile interferiscono le competenze di ben undici ministeri! — ha motivato il ritardo nella attuazione di una moderna politica dell'aviazione civile con l'inadeguatezza delle strutture. Per me, essendo vastissimo l'ambito di attività dell'aviazione civile — che è integrata con tutto il sistema dei trasporti — una delle sue componenti principali è costituita dal capitale umano. Ho insistito per la scuola di formazione di piloti civili per il trasporto pubblico e chiedo quale sia la situazione delle scuole di pilotaggio in Italia, a prescindere dall'apporto degli *aeroclubs* e del Ministero della difesa. Esiste una volontà di realizzare una simile scuola? Quali programmi sono stati predisposti per la formazione dei tecnici aeronautici, dagli ingegneri agli operai specializzati e ai controllori?

BAGHINO. Si è qui parlato di «salto di qualità» e di numero degli aeroporti: in questo quadro, e a prescindere dalla questione se gli aeroporti esistenti siano troppi o pochi, vorremmo sapere quali sono gli aeroporti necessari.

L'ingegner Benaglio, ad un certo punto della sua esposizione, ha considerato l'aeroporto di Bergamo come posto nell'ambito di un certo sistema; non mi sembra però che egli abbia ammesso la possibile esistenza di un analogo sistema per altre località: saremmo quindi interessati a conoscere se altri sistemi esistono o meno e, in caso negativo, perché non esistono.

Desidereremmo inoltre sapere se l'amministrazione dell'aviazione civile considera il trasporto aereo di merci e di passeg-

geri come un servizio pubblico, cioè alla stessa stregua di quanto si verifica per il trasporto ferroviario e per quello marittimo; ci domandiamo infatti perché, se la mentalità è questa, si dà un certo orientamento, e perché, se l'impostazione è un'altra, se ne dà uno diverso. Il generale Moci, poi, ha posto l'accento sul mantenimento di linee attive, accennando ad un'incentivazione per quanto riguarda le altre. Egli si è anche preoccupato di dire che non faceva alcun riferimento a questioni di prestigio e così via: perciò gradirei conoscere quali sono le linee cosiddette di prestigio, che possono rientrare nell'ambito del servizio o che sono al di fuori di esso.

Io ritengo che, quando si parla di trasporto aereo, occorra considerare la funzione che esso ha, quali sono i suoi riflessi indiretti e gli effetti secondari cui dà luogo: vorrei pertanto sapere se è questa l'impostazione che si trova alla base del provvedimento di legge di cui si è parlato, della classificazione e dell'ordinamento degli aeroporti.

KORACH. L'ALITALIA ha chiesto un completamento della copertura *radar* totale in Italia, che, secondo questa compagnia, non esisterebbe, ed una revisione dei corridoi aerei: infatti, secondo l'ALITALIA, alcuni percorsi, come quello da Roma a Milano, potrebbero essere accorciati del dieci per cento ed anche più, se si rivedesse il sistema dei corridoi aerei. Desidererei alcuni chiarimenti in proposito.

MASCIADRI. Vorrei sapere se da qualcuno dei 400 aeroporti esistenti in Francia per l'aviazione minore, partono voli internazionali.

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. No, lo escludo nel modo più assoluto, a meno che non si tratti di un privato che voglia raggiungere per proprio conto una certa destinazione.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Rispondendo alle varie domande che sono state poste, devo dire innanzitutto che non mi risulta la situazione di stallo, di cui qui si è detto a proposito dell'ALITALIA. Il fatto che una persona abbia scritto certe cose, sta solo ad indicare che quella è l'opinione di quella determinata

persona. Del resto, si tratta di una questione complessa, che ha risvolti più politici che tecnici, in quanto una concessione di questa dimensione è compresa entro limiti che vanno dal monopolio a forme di coesistenza con altre attività di tipo pubblicistico. Posso dire che noi stiamo procedendo abbastanza sollecitamente in questo settore, e non vi sono in questa materia contrasti, di ordine personale o d'ufficio, tra noi e l'ALITALIA, in quanto molta parte di questa trattativa ha in sostanza un aspetto politico.

MARINO. Evidentemente io non alludevo a contrasti di ordine personale; sappiamo che sono state fatte alcune proposte di finanziamento per quanto riguarda la compagnia di bandiera, e sembra che il ministero ancora non si sia espresso su tutta questa situazione. Lei ora afferma che non vi è una posizione di stallo...

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Se proposte in tal senso sono state fatte in ambienti politici, io non ne sono a conoscenza: proposte del genere, comunque, a me non sono mai pervenute.

Per quanto riguarda le proposte fatte per aumentare l'efficienza dei servizi, non intendo puntare il dito contro alcuno, ma devo dire che le prime - che poi sono echeggiate nell'ultima bozza di progetto di legge di cui ho parlato - furono da me formulate due anni e mezzo fa. Esse furono allora esaminate a livello di gabinetto, e sono andate avanti per un po' di tempo, tra l'alternarsi dei ministri, trattandosi di richieste abbastanza rilevanti. Certo, riconosco la difficoltà di attuare proposte del genere, tenendo conto che il problema presenta molti aspetti e che un ministro deve ottenere anche il benessere del Consiglio dei ministri: comunque, alcune nostre proposte risalgono a molto tempo fa.

Mi è stata posta una domanda a proposito del controllo tecnico ispettivo sulle compagnie aeree: credo si intendesse chiedermi qual è il controllo che si fa circa la sicurezza dei velivoli, che, di fatto, realmente compete al Registro italiano aeronautico. Quest'ultimo è un organo analogo al registro navale, dispone di propri tecnici e di determinati sistemi di revisione. I tecnici vanno a bordo a fare alcuni controlli e sono loro a dare una garanzia.

MARINO. Non avete ispettori di volo? Non c'è un organico?

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Sì, abbiamo alcuni ispettori operativi. I nostri ispettori di volo vanno sugli aerei a controllare gli equipaggi di volo, e anche i piloti che hanno realizzato l'attitudine al brevetto; sono i controllori che danno il brevetto di pilotaggio, dopo esami teorici e pratici. Questo discorso mi consente di riallacciarmi al problema del personale, che è stato posto successivamente. Questi ispettori di volo li abbiamo anche attraverso l'aeronautica militare: essi finiscono con l'avere un'ottima attitudine per quanto riguarda le macchine militari, ma non circa un controllo in volo su un velivolo come il *Boeing 707* o il *Boeing 747*, macchine di tutt'altra natura, fisionomia e modalità d'impiego, per le quali questo controllo è carente.

Desidero anche precisare che la legge ha consentito di indire alcuni concorsi in questo settore, ma per ottenere del personale adatto a questo compito sarebbe necessario che partecipassero a questi concorsi i vecchi piloti della compagnia che hanno effettuato ventimila ore di volo, anche perché questi concorsi vanno deserti.

L'amministrazione ha caldeggiato da tempo una nuova legge che consenta la stipulazione di un contratto a termine con i piloti dell'ALITALIA che hanno prestato servizio per tre o quattro anni. In questo modo si potrebbe effettuare un buon controllo; ora vi sono delle difficoltà perché i piloti non hanno una maturità adeguata alla funzione.

MARINO. Quanti ispettori avete?

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Ne dovremmo avere venticinque, ma ne abbiamo dieci in meno, perché l'aeronautica militare li ha ripresi e noi stiamo combattendo per riaverli.

MASCIADRI. Ora ne avete una decina.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. È esatto e gli ispettori rimasti non sono qualificati come quelli andati via.

Si è parlato dei tempi lunghi per la realizzazione delle opere. Questa affermazione è vera; del resto, anch'io ho indicato in precedenza che per le opere da realizzare è necessario un *iter* di ventiquattro mesi. Bisogna considerare, però, che per impostare questi lavori, noi dobbiamo fare inevitabilmente una progetta-

zione di massima, la quale è curata da quei venticinque ingegneri che fino all'altro giorno prestavano servizio nell'aviazione civile. Ora, di fronte a 35-36 aeroporti, si comprende come tante cose non si possano fare tutte in una volta. Pertanto, ci siamo trovati in difficoltà, da un lato per la pesante procedura e, dall'altro, per il personale ridotto.

Per quanto riguarda il problema del personale, è vero che noi abbiamo difficoltà ad assumerlo attraverso concorsi, che per altro non sono mancati. Desidero far presente, però, che quando ho ricoperto il posto di direttore generale, ho constatato che in una legge si stabiliva l'obbligo categorico di indire i concorsi in tutte le amministrazioni prima di fare un concorso esterno per coprire gli organici dell'aviazione civile. Questa procedura ha portato al risultato che noi finiamo col perdere sette o otto mesi per fare i concorsi in tutte le amministrazioni, dopodiché decidiamo di fare un concorso esterno.

Il tema dell'integrazione aeroporti-ferrovie-strade è interessante. Noi siamo aperti a questa logica dell'integrazione dei servizi di trasporto e faccio proprio l'augurio affinché si proceda in tal senso. In effetti, ci siamo preoccupati di collegare le città agli aeroporti, ma sotto questo profilo ci potrebbe aiutare un comitato di coordinamento dei trasporti, che è stato ventilato recentemente dall'onorevole Poli. Un organo del genere potrebbe stringere di più i collegamenti fra i sistemi di trasporto, compreso quello navale, che bisogna coordinare con l'attività aerea e di superficie.

Si è chiesto se esista un piano di spesa e se noi abbiamo meditato su questo piano per soddisfare le esigenze degli aeroporti ai fini di una efficienza dei servizi operativi: poste, telecomunicazioni, eccetera. In effetti, quando ho parlato del piano dei 950 miliardi di due anni e mezzo fa e dell'attuale piano dei 1.000 miliardi, che verrà sottoposto presto all'esame del Parlamento, ho riproposto lo stesso piano avendo dato per scontati una serie di lavori fatti in base alla legge n. 825.

MASCIADRI. Come possiamo parlare dei famosi 220 miliardi se ancora non abbiamo deciso quali aeroporti rimangono e quali no?

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Deciderà il Parlamento.

MASCIADRI. Ma io volevo conoscere il suo parere.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Glielo dirò tra breve. Si è parlato di un orientamento dell'aviazione civile diverso da quello della compagnia di bandiera. Desidero rilevare che la posizione della compagnia di bandiera è transitoria ed è collegata alla flessione dell'economia sia per questioni di ordine monetario, sia per la recessione industriale.

FIORIELLO. La compagnia di bandiera ha detto che si tratta di una scelta di prospettiva.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Lo stesso traffico aereo ha subito una riduzione. Sono convinto che la crisi sia ormai in fase di superamento e che anche la compagnia di bandiera dovrà fare i conti con la realtà a venire.

Quando ho parlato del piano dei 1.000 miliardi per gli aeroporti (oggi non si ammette una prospettiva di potenziamento), mi sono limitato a descrivere quello che si rende necessario fare oggi e che sarebbe stato opportuno fare ieri. Nel suddetto piano non sono previste le esigenze del domani, data la linea politica prudenziale che lo ispira. Volendo seguire una politica di potenziamento il discorso da fare è diverso, ma l'ho accennato come opinione personale.

In ordine alle difficoltà per la presentazione dei piani aeroportuali, desidero rilevare che noi li abbiamo presentati nei termini stabiliti. La procedura da seguire è questa: noi presentiamo il piano al Ministero dei trasporti, questo lo presenta al CIPE che lo discute e infine lo sottopone al Parlamento. Penso che il piano in questo momento si trovi all'esame del CIPE, per cui la nostra direzione non ha ormai più alcuna competenza al riguardo.

MARZOTTO CAOTORTA. Avete già preparato il piano?

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Lo abbiamo trasmesso da tempo e precisamente dal mese di giugno del 1974.

MASCIADRI. In quel piano si prevedono le suddivisioni delle varie opere?

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Sì. Si tratta di un aggiornamento

delle opere per i diversi aeroporti che ricomincia, con qualche perfezionamento, le esigenze di due anni e mezzo fa.

L'onorevole Marzotto Caotorta mi ha rivolto la domanda se la legge dovrebbe ridurre il numero dei dicasteri. Rilevo che noi siamo responsabili, nel settore dell'aviazione civile, di molte incombenze, che però sfuggono al nostro controllo. Se mi è permesso sottolineare un dettaglio, i vigili del fuoco hanno scioperato a Bari ed hanno impedito i voli, ma non dipendono da noi, bensì dal Ministero dell'interno.

Il nostro settore risente molto della cosiddetta organizzazione a tipo orizzontale che, nei tempi attuali, non è la più adatta, essendo spesso necessario adottare decisioni importanti in brevissimo tempo, ed anche in considerazione della complessità di molteplici coordinamenti; pertanto, pur nel rispetto delle varie autonomie e sfere decisionali, sarebbe opportuna un'organizzazione di tipo verticale che potesse rendere più scottanti le decisioni.

Per quanto riguarda l'EUROCONTROL, è in corso un inserimento più accentuato del nostro paese in tale sistema, anche in collaborazione con l'ITAV; più propriamente, è di competenza dell'ITAV il problema dell'inserimento nella scuola e in attività del genere. Comunque, la questione è tenuta in costante osservazione, e non perderemo l'occasione opportuna per inserirci in modo diverso.

È bene oppure no che l'aviazione civile organizzi da sola l'assistenza al volo? In questo caso tutte le opinioni sono valide, ma per la situazione di fatto che abbiamo, ed in considerazione dei gravi problemi economici che consiglierebbero un passaggio di competenze del genere - ho studiato questi problemi per anni, ed ho anche diretto una certa organizzazione che si occupava di tali questioni - bisogna pensare che per la formazione degli specialisti ci sono voluti anni, e che non mancano le difficoltà economiche, umane, personali e tecniche. Il problema non consiste, quindi, tanto nel passare l'organizzazione dalla ITAV all'aviazione civile, quanto nel potenziamento di tutti i servizi; quando questi saranno resi più efficienti, allora lo spostamento non presenterà difficoltà.

Vorrei chiarire all'onorevole Korach, al cui pensiero mi sento forse più vicino, che sono dell'avviso che l'aviazione civile abbia bisogno di un aiuto, che però deve essere dato per scopi precisi ed a tempo de-

terminato. Parlare di convenzione *d'emblée*, per creare un carrozzone, non è la mia opinione.

Circa la spesa di 220 miliardi vorrei fugare ogni preoccupazione dicendo che, in effetti, le procedure di appalto non sfuggono all'amministrazione, anzi, soddisfano le sue esigenze perché derivano da un progetto di massima; in tutte le gare di appalto si definisce infatti il tipo di opera ed i progetti esecutivi sono poi valutati dall'amministrazione. La ragione che ci ha portato a pensare agli appalti invece che ad un'unica concessione, è stata la necessità di snellire le procedure - abbiamo usato lo stesso sistema adottato dalle ferrovie per la linea Roma-Firenze - e di trovare la maniera di uscire dai nostri limiti, in quanto sino ad ora spendevamo con fatica, mentre d'ora in poi saremo in grado di spendere, quando il tesoro provvederà alla bisogna.

MASCIADRI. I fondi sono già stati messi a disposizione.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Noi siamo andati avanti regolarmente per quanto riguarda la parte amministrativa, ed entro il prossimo mese di giugno la questione dovrebbe essere risolta.

Quando arriviamo a fare questi appalti, nel giro di un anno spendiamo 140 miliardi di lire, cosa che l'aviazione civile non si era mai sognata di fare in 15 anni: ecco il grande vantaggio di questa iniziativa. Finalmente non ci sentiremo più rimproverare di non essere capaci di spendere i fondi che vengono messi a disposizione; inoltre, le opere eseguite corrispondono perfettamente alle esigenze, perché nella loro definizione e programmazione si è tenuto presente il « rapporto Lino » e tutta la legislazione vigente in materia.

MASCIADRI. Ma quanti dei 220 miliardi di lire stanziati sono attualmente disponibili?

CANIPARI, *Ispettore capo dell'ITAV del Ministero della difesa-aeronautica*. Per quanto riguarda il mio ispettorato, ne sono disponibili 2 sui 60 stanziati.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Per noi, invece, sono disponibili 24-25 miliardi, però devo precisare che, pur avendo noi proceduto in tempi stretti per

appaltare tutte le opere (si tratta di un importo di 140 miliardi di lire), non potremo concludere le procedure prima della fine di giugno, ed è auspicabile che per quella data, avendo il ministro fatto pressioni sul tesoro, siano disponibili anche i fondi.

KORACH. A prescindere dal fatto che non pongo in dubbio che gli appalti siano stati realizzati sulla base del « rapporto Lino » e delle esigenze di traffico dei singoli aeroporti, desidero chiedere due cose: in primo luogo se questo progetto tiene conto delle esigenze della gestione aeroportuale di due aeroporti come quelli di Bergamo e di Pisa, e poi come avverrà la spesa, dal momento che la disponibilità dei fondi stanziati sarà scaglionata in un certo numero di anni. Come verranno spesi i fondi? Il primo anno si faranno, per esempio, due aeroporti, realizzando tutte le opere soltanto in essi e niente negli altri? E come è possibile che un'impresa compia tutti i lavori necessari all'interno di un aeroporto sapendo di ricevere 3 miliardi quest'anno, 20 l'anno dopo e 40 tra 5 anni? In alcuni aeroporti, insomma, si faranno tutte le infrastrutture necessarie, mentre altri dovranno essere tenuti chiusi al traffico per mancanza delle strutture di sicurezza previste dalla legge? Vorrei che tutto fosse chiarito.

La legge disponeva che - a parte i 70 miliardi di lire che avevano una destinazione specifica - gli altri 140 dovessero essere impiegati per spese prioritarie, quali il prolungamento delle piste, i sistemi di illuminazione e di radioassistenza al volo: cioè, in pratica, per tutto quello che riguarda la sicurezza del traffico aereo.

Viceversa gli appalti comprendono spese per centinaia di milioni di lire per opere che in questo momento non sono prioritarie, e pertanto fanno nascere il dubbio che con questo sistema si possa forzare la volontà della legge, realizzandosi lavori globali anziché per settori specifici.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. In questo momento i 140 miliardi di lire previsti serviranno solo in parte per realizzare tutte quelle opere cui si fa riferimento; pertanto, sarà inevitabile un ulteriore finanziamento.

KORACH. Ma la priorità non è stata data alle opere di sicurezza, tanto è vero

che nei progetti appaltati sono state inserite le caserme dei vigili del fuoco, gli inceneritori e opere di questo genere.

MASCIADRI. I lavori per gli impianti di incenerimento non sono finanziati con le somme in argomento. Si tratta, pertanto, di realizzare le aerostazioni, il prolungamento delle piste e altre opere di questo genere.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Il piano di attuazione della spesa di 220 miliardi di lire prevede, naturalmente, un certo numero di opere. Purtroppo, attualmente il programma non è completamente realizzabile; infatti gli appalti in corso prevedono soltanto una esecuzione parziale delle opere. Evidentemente, in una prima fase sarà nostra cura realizzare quelle di maggiore urgenza dal punto di vista operativo. Bisogna in ogni caso tener presente che il piano non è stato deciso e definito a livello tecnico, ma a livello politico.

KORACH. Il Parlamento ha approvato una legge che reca precise disposizioni.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il problema relativo ai piloti, è chiaro che bisogna tenere in debita considerazione l'impegno finanziario. Attualmente si sono dovuti limitare i corsi di terzo grado proprio per evitare di far sorgere nei giovani aspettative che poi potrebbero non essere realizzate. È evidente, che, per quanto riguarda le compagnie di linea, si potrebbe risolvere il problema; ma, nello stesso tempo, devo dire che l'aeronautica militare continuerà a dare, come ha sempre fatto, il suo contributo, il che rappresenta pur sempre un aiuto dello Stato.

Circa il mantenimento delle linee attive e degli aiuti alle altre, desidero ribadire che ho accennato nel mio intervento a questo problema, prospettando una opinione del tutto personale.

FIORIELLO. La stessa proposta è stata avanzata dall'ALITALIA.

MOCI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Condivido questa proposta, nel senso di dare un aiuto a linee che attualmente non sono attive, ma che tali possono diventare in un breve arco di tempo e con l'obiettivo di dare un contributo ad altri settori della nostra economia. Quando parlo di

linee di prestigio, intendo riferirmi a quelle linee che non hanno una diretta influenza nella vita economica nazionale, ma che danno soltanto prestigio al nostro paese. È evidente che in questo caso è inutile parlare di contributi dello Stato se non si intravede la possibilità di un ulteriore sviluppo dal punto di vista economico.

CANIPARI, *Ispettore capo dell'ITAV del Ministero della difesa-aeronautica*. Per quanto riguarda la copertura radar totale, desidero precisare che entro la fine di questo anno, o nei primi mesi del prossimo, sarà posto in opera un radar che consentirà la copertura totale e la saldatura tra l'area di Milano e quella di Roma; inoltre sarà installato un radar a sud di Napoli, che consentirà di prendere sotto controllo tutto il traffico che interessa l'Italia meridionale fino alle coste nord della Sicilia; è pure prevista l'installazione sull'isola di Ustica di un radar che interesserà tutto il settore relativo alla Sardegna. A proposito di quest'ultima vi è da ricordare l'installazione di un radar a Capo Carbonara e di un altro radar nella parte occidentale dell'isola.

Per quanto riguarda la Puglia, si prevede la installazione di un radar nella zona di Brindisi, mentre per la parte est-nord-est vi è la possibilità di usufruire di radar della difesa. Tale sistema consentirebbe di coprire con radio proprie tutta la zona tirrenica, inclusa la Sicilia e la Sardegna, e tutta la parte nord-orientale e orientale con radar della difesa, integrati da radar specifici nelle zone che vengono lasciate libere.

Qui ritorna il problema dello stanziamento di bilancio che si rende necessario per permettere il controllo degli aeromobili da un aeroporto all'altro. Il piano c'è; si tratta di finanziarlo e di portarlo avanti.

Per quanto riguarda il fatto di andare direttamente da Roma a Milano, non siamo ancora arrivati alla « navigazione di area ». Se ne parla negli Stati Uniti, ma questo sistema non è ancora applicato. In pratica, si tratta di dare al velivolo la possibilità di dirigersi in qualsiasi direzione con costante cognizione della propria posizione, mentre ora la radioassistenza è limitata alle aerostazioni di arrivo e di partenza. Quando poi vi sono incroci o sensi bilaterali, si ha sempre una maggiore difficoltà di controllo.

È lapalissiano dire che la rotta migliore è quella più corta: ad esempio, la distanza

da Roma a Milano in linea retta è di 505 chilometri. In pratica si è dovuto però stabilire — considerando le necessità di assistenza per ogni veivolo in volo, in atterraggio o in sosta — un sistema rotatorio che accorcia la durata del volo anche se il percorso viene allungato. È pertanto con un certo orgoglio che posso affermare che, con tale sistema, si è arrivati al 99,90 per cento di operatività dei *radar* d'aria.

Come già sottolineato dal generale Moci, siamo in stretto contatto con l'EUROCONTROLL; inoltre, poiché lo consideriamo come una standardizzazione di metodi, vi mandiamo, per quanto lo permettono i nostri bilanci — che sono molto ristretti — i nostri istruttori. L'EUROCONTROLL ha diverse branche: dal controllo aereo alla sperimentazione; noi partecipiamo attivamente alle tavole rotonde e a tutti i convegni relativi alle realizzazioni, che si presentano veramente utili.

Tuttavia i sistemi di controllo dei vari paesi (non nella impostazione generale ma nella loro attuazione pratica) differiscono molto tra di loro. Noi abbiamo l'ATCAS, il sistema di controllo portato avanti con la collaborazione della SELENIA, dell'IBM e della FIAT, la cui messa a punto è avvenuta in stretto collegamento con l'aeronautica militare. Tale sistema, da realizzare a Roma, estenderà man mano la sua operatività su tutto il territorio italiano.

Per quanto riguarda la questione di chi abbia in mano e di chi amministri il controllo, devo dire che l'Italia è uno dei pochi paesi dove il servizio di controllo aereo è accentrato nell'aeronautica militare. Bisogna però ricordare che dove agiscono sia l'aeronautica militare sia quella civile si pongono gravi problemi di coordinamento delle due attività e che l'efficienza del controllo nel suo complesso non è data dalla somma dei gradi di efficienza dei due sistemi, ma è pari al loro prodotto. Per esempio, se avessimo una efficienza del 100 per cento nel settore del controllo civile e una efficienza dello 0 per cento in quello militare, il risultato complessivo sarebbe pari a zero.

Vorrei ora rispondere ad un quesito che mi è stato posto, se cioè io riterrei possibile la creazione, all'interno dell'aeronautica militare, di una organizzazione più accentrata e autonoma. Io penso che forse ciò sarebbe possibile, anche ricordando che prima nell'ITAV erano presenti sia la di-

rezione generale sia la direzione operativa e che, quindi, nello stesso ente erano rappresentate entrambe le funzioni: vi era chi faceva il contratto per l'acquisto delle apparecchiature, chi decideva la loro collocazione e così via. Tuttavia, una organizzazione accentrata presenterebbe anche alcuni svantaggi, come il fatto che la direzione generale delle telecomunicazioni dovrebbe dividersi in due: una parte andrebbe all'ITAV ed una parte alla direzione generale impianti e mezzi per ciò che concerne tutte le comunicazioni delle forze armate, dato che attualmente tale direzione generale serve anche per la marina. Altrettanto dicasi per la parte demaniale. Quindi, se volessimo concentrare queste funzioni nell'ITAV, con una maggiore autonomia, sotto certi aspetti forse otterremmo alcuni vantaggi, ma sotto altri avremmo certamente degli svantaggi. Naturalmente, questa è una mia opinione personale. Comunque, i coordinamenti rappresentano sempre il punto debole delle amministrazioni.

Per quanto riguarda la legge n. 825, l'ITAV esercita quello che chiamiamo il controllo operativo. La direzione generale emette dei « modelli A » in cui si dice che la tale fornitura costa tanto; noi emettiamo il « modello B » per autorizzare che una certa somma venga spesa per quello scopo. Abbiamo avuto pochi giorni fa la notizia che sono a disposizione due miliardi di lire stanziati con la legge n. 865 ed abbiamo preparato un certo numero di « modelli B », stampigliati in modo diverso, che sono pronti per essere spesi. La legge suddivide la somma totale in cinque anni; non appena avremo l'assegnazione faremo i contratti necessari per avere le apparecchiature, che arriveranno nel giro di due anni, perché questo è il tempo che normalmente le industrie richiedono.

Si è parlato poi di sicurezza degli aeroporti. Un aeroporto è sempre sicuro, ma può essere più o meno agibile. Ad esempio, se una pista situata in una pianura, dove non vi sia neppure una radioassistenza, è intatta e il pilota osserva certe regole (tempo buono, atterraggio di giorno e non di notte, eccetera), si può atterrarvi con una certa sicurezza. Quindi, si tratta soprattutto di una questione di agibilità. È chiaro che se abbiamo una quantità di radioassistenza tale da permettere l'atterraggio con qualsiasi tempo, quell'aeroporto sarà sempre agibile, salvo cataclismi non prevedibili. Ma se la efficienza della radioassistenza è limitata,

quell'aeroporto sarà agibile solo per un certo numero di ore l'anno.

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. In Francia gli aeroporti principali con elevato numero di *pax* sono circa 10; vi sono inoltre circa 400 aeroporti minori. La struttura delle aziende aeroportuali in Francia e Germania è abbastanza simile; si tratta di società di gestione formate da enti pubblici e privati.

La costruzione di un altro aeroporto che si collochi e si integri nel sistema lombardo è perfettamente giustificata; penso che questo nuovo aeroporto debba essere quello di Bergamo per motivi di distanza. Potrebbe essere anche Brescia, se studi validi lo dimostrassero; è fuor di dubbio però che la sua distanza da Milano supera quella ammissibile (un'ora di viaggio).

Noi abbiamo acquistato tutte le apparecchiature di radioassistenza. Abbiamo acquistato anche un *VOR DOPPLER DME* ed abbiamo studiato con l'ITAV il posizionamento di questo apparecchio che sarà di aiuto alla navigazione aerea; sarà possibile inoltre ristrutturare l'area terminale originando dallo stesso punto due nuove aeree che contribuiranno a facilitare i flussi di traffico internazionale (anche in accordo a quanto richiesto in sede internazionale dall'ICAO) verso Zurigo e verso Innsbruck e tutti i paesi dell'est.

Le apparecchiature ci sono - gli studi sono stati fatti - e l'ITAV ha già dato l'autorizzazione ad installarle. In questo momento stiamo predisponendo il sito per l'installazione delle apparecchiature; sarà un grande vantaggio per tutti.

Vorrei far presente che un aeroporto avrebbe bisogno di un'area di 15-30 milioni di metri quadrati (comprese le zone vincolate per rumore) con un'appropriata forma. Si tratta di una grossa estensione di terreno; la società non può acquistare in questo momento il terreno ed ha fornito alla regione tutti gli elementi necessari affinché fossero considerati in sede di pianificazione territoriale. Se questa necessità di terreno fosse considerata da tutti gli aeroporti, il problema diventerebbe complesso e i costi (per espropri o indennizzi) diventerebbero elevati. Il CIPE nell'approvare i finanziamenti per un aeroporto deve avere maggiori dati, considerando anche i costi sopra citati.

Consideriamo la legge n. 825, che prevede per Bergamo uno stanziamento di cir-

ca 4 miliardi per interventi urgenti ed indispensabili. Noi sosteniamo che è necessario procedere subito alla costruzione dell'aeroporto definitivo; investimenti come quelli previsti dalla legge n. 825, le cui incongruenze ho prima elencato, ritarderebbero o renderebbero impossibile la costruzione del nuovo aeroporto. Non si deve dimenticare che la società ha già investito 4 miliardi di lire e gli interessi passivi per il finanziamento delle opere già eseguite raggiungerebbe valori assurdi. Secondo i programmi di finanziamento dobbiamo raggiungere i livelli di traffico prestabiliti, sentite anche le compagnie di navigazione aerea, per cui è necessario completare i lavori definitivi in tre anni.

Senza voler far critiche, Linate ha avuto (come del resto tutti gli aeroporti italiani) una diminuzione del traffico delle compagnie di navigazione aerea straniera del 22 per cento; questo anche perché i servizi che noi offriamo sono molto scadenti e non accettabili. Non esiste aeroporto importante all'estero, per esempio, dove il passaggio dall'aerostazione all'aeromobile non avvenga con passerelle telescopiche. In Italia abbiamo solo l'aeroporto di Fiumicino con due passerelle; mi risulta che una non è mai stata utilizzata e l'altra solo qualche volta.

Esiste un rapporto fra domanda ed offerta che deve essere saturato; l'Italia è la nazione dove si viaggia meno; una delle cause principali è che il servizio offerto è scadentissimo. Se noi a Bergamo faremo un aeroporto dovrà essere a livello internazionale.

Dai dati di certe agenzie, da dichiarazioni del dottor Fassina e dalle nostre previsioni di traffico, si prevede per il 1980 un traffico per la regione lombarda di almeno 11 milioni di passeggeri. Il traffico massimo che l'aeroporto di Linate può avere senza disturbare eccessivamente gli abitanti delle zone limitrofe è di due milioni e mezzo di passeggeri, mentre oggi ne ha circa 4 milioni.

MASCIADRI. L'aeroporto di Linate da quattro milioni di passeggeri dovrebbe passare a due milioni e mezzo?

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. Teoricamente dovrebbe passare a due milioni e mezzo di passeggeri.

MASCIADRI. Bisogna stabilire chiaramente se un aeroporto sia nazionale o intercontinentale. Che Malpensa sia un aeroporto intercontinentale, credo nessuno possa negarlo. Neanche voi potete ritenerlo nazionale. Se l'aeroporto di Linate dovesse diminuire il traffico aereo da quattro a tre milioni di passeggeri, con il previsto incremento del traffico aereo tutti dovrebbero andare ad imbarcarsi a Bergamo!

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. No. Vi sarà una suddivisione equilibrata del numero di passeggeri fra gli aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo. Un aeroporto intercontinentale ha anche un traffico nazionale. Ritengo che qualificare un aeroporto come nazionale, internazionale ed intercontinentale sia un pò accademico. Non vi è la possibilità di una drastica suddivisione. Le compagnie aeree devono poter scegliere su quali aeroporti intendono far scalo; se scelgono Linate, sarà Linate; se la Malpensa, sarà la Malpensa; se Bergamo, sarà Bergamo. Comunque, la necessità di soddisfare il traffico aumentano; che l'aeroporto di Bergamo debba essere realizzato lo riteniamo senz'altro, che debba essere fatto in un certo modo - come progettato - è un fatto determinante.

MASCIADRI. Le ragioni risultano da quanto mi ha detto per telefono il vicepresidente della giunta regionale lombarda: « Siamo favorevoli, ma che sia un aeroporto nazionale. Non sognino di fare concorrenza alla Malpensa ».

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. Abbiamo studiato e previsto tutto razionalmente; riteniamo che sia la prima volta che si fa sul serio. Abbiamo già il progetto di massima per tutto: in-

frastrutture, impianti, aerostazioni, sistemi viari, eccetera, e molti progetti esecutivi.

L'esame obiettivo della situazione aeroportuale della Lombardia porta a ritenere la realizzazione dell'aeroporto di Bergamo come un notevole contributo alla soluzione del problema. Infatti, se teniamo nel dovuto conto le previsioni fatte, non possiamo non vedere come, accanto ad un potenziamento della Malpensa, l'aeroporto di Bergamo sia assolutamente necessario per soddisfare quella percentuale di domanda che, anche nell'ipotesi più previdente, è tuttavia rilevante.

Il potenziamento di tale aeroporto potrebbe avvenire in un tempo breve perché esso non è vincolato da un traffico consistente, sarebbe di grande aiuto per la realizzazione dell'aeroporto di Malpensa e si integrerebbe pienamente in quel sistema aeroportuale lombardo che è l'unica risposta alla domanda degli anni '80.

PRESIDENTE. La prego, ingegnere, di mettere le documentazioni e gli elaborati in suo possesso a disposizione della Commissione.

BENAGLIO, *Esperto in analisi di sistemi ed organizzazione*. Consegnerò il tutto alla segreteria.

PRESIDENTE. La ringrazio e ringrazio tutti gli ospiti intervenuti. Resta inteso che la presidenza deciderà, dopo avere esaminato tutte le documentazioni, anche quelle che eventualmente vorranno inviarci i generali Moci e Canipari, di nominare un relatore per la stesura del documento finale, da sottoporre all'approvazione della Commissione.

La seduta termina alle 15,15.