

VIII.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 24 SETTEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **FORTUNA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LOMBARDI GIOVANNI ENRICO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,20.

PRESIDENTE. Tutti gli onorevoli commissari hanno ricevuto copia della bozza di documento preparato dall'onorevole Masciadri e quindi hanno avuto il tempo di valutarla e di elaborare eventuali proposte alternative. Nella mia qualità di presidente vorrei però pregare la Commissione di discuterne tenendo presente la realtà attuale, che vede il trasporto aereo bloccato per varie ragioni ed evitando, comunque, che il dibattito sconfini dall'ambito delle competenze istituzionali della Commissione stessa per invadere settori riservati al potere esecutivo.

È noto a tutti, circa l'attuale situazione del trasporto aereo, che per risolvere le vertenze sindacali in corso, è in atto una difficile opera di mediazione da parte del ministro del lavoro, onorevole Toros, al quale mandiamo un fervido augurio di pronta guarigione dalla malattia che lo ha recentemente colpito.

Sappiamo anche che nell'altro ramo del Parlamento, in risposta ad una interrogazione del senatore Sgherri sulla crisi dell'ALITALIA, il Governo, pur riconoscendo che da anni l'aviazione civile italiana versa in uno stato di grave disagio, ha sostenuto che, con i provvedimenti già adottati, sarà possibile superare questa situazione di stallo e giungere ad una ristrutturazione dei servizi e ad un riequilibrio dei bilanci della compagnia di bandiera.

Tutti questi elementi dovrebbero essere tenuti presenti nella ulteriore discussione che la Commissione affronterà sulla base della bozza di documento predisposta dall'onorevole Masciadri, ferma restando la necessità di non debordare dalle nostre competenze istituzionali e di rimanere nell'ambito dell'indagine conoscitiva.

In considerazione di quanto sopra, potrebbe forse rivelarsi opportuno, prima della redazione del documento conclusivo (non avanzo al riguardo una formale proposta ma prospetto semplicemente una ipotesi di lavoro che la Commissione potrà o meno condividere), invitare nuovamente ad una udienza *ad hoc* i rappresentanti dei sindacati per una

migliore conoscenza della situazione che ci consenta la formulazione di proposte concrete non già per la soluzione di vertenze che non ci possono riguardare, ma in riferimento al più ampio tema del rilancio della funzionalità del servizio, nel quale anche la questione specifica delle vertenze può essere inquadrata. Il nostro invito potrebbe estendersi anche, ad esempio, all'INTERSIND. Qual è il motivo di questo supplemento di indagine? Che se nelle sedi competenti - come si è potuto rilevare anche nell'intervento dell'onorevole Ferrari-Aggradi in sede di Commissione bilancio e partecipazioni statali - dovesse essere richiesto lo stanziamento di decine e decine di miliardi a sostegno dell'aviazione civile, dovremmo rispondere che, prima di consentire all'erogazione di questa spesa, dovremmo accertare in che misura essa si risolva effettivamente nel miglioramento di un servizio pubblico essenziale e non già nella sua effettuazione ad ogni costo e in qualunque condizione.

Credo che qualche atto di fantasia e di assunzione di responsabilità non guasti; non so se possa avere risultati immediati, ma per lo meno vale la pena di tentare anche questa strada, pur nel rispetto rigoroso delle nostre competenze e ferma restando l'esigenza di portare rapidamente a conclusione l'indagine conoscitiva.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che l'indagine che abbiamo promosso sia stata senz'altro necessaria per renderci conto dello stato della questione e per poter quindi legiferare con maggior cognizione di causa, soprattutto in merito ad alcune proposte che richiedevano da parte nostra una conoscenza approfondita della situazione; conoscenza che oggi certamente abbiamo. Direi che il pregio di questa indagine - così come è stata condotta - è stato proprio quello della rapidità; le indagini che vanno per le lunghe non servono. Sono quindi d'accordo sulla necessità prospettata dal presidente di giungere rapidamente alle conclusioni proprio perché si possa passare quanto prima alla parte effettiva del nostro lavoro che, non dimentichiamo, è quello di legislatori; il nostro compito

è quindi quello di portare in porto i provvedimenti che già sono sul tappeto ed eventualmente di presentarne di nuovi.

Condivido pienamente la preoccupazione espressa per la situazione dell'aviazione civile italiana; l'attenzione prestata ai provvedimenti in materia e le varie discussioni che più volte abbiamo intavolato anche con i rappresentanti del Governo ne fanno prova. Qualche perplessità avrei invece sulla continuazione di un nostro interesse per lo svolgimento di questo servizio al di fuori di quelli che sono i normali canali di azione del Parlamento. Noi abbiamo, oltre alla possibilità di legiferare, anche quella di interrogare il Governo e di chiedere all'amministrazione dello Stato tutti i ragguagli che dovessimo ritenere utili per quanto attiene all'espletamento delle sue funzioni. Il fatto di spingere o sollecitare come Commissione - forse non ho capito bene la proposta del presidente - l'azienda di Stato per le linee aeree o altri uffici pubblici per lo svolgimento del servizio di trasporto, desta in me qualche dubbio sia sul piano tecnico sia su quello dell'opportunità politica; non vorrei che questo poi significasse sostituirci a quelle che sono - ripeto - le competenze del potere esecutivo. Noi abbiamo il dovere di controllare se il Governo e la pubblica amministrazione fanno il loro dovere e se ottemperano alle direttive politiche del Parlamento. Non rifiuto l'invito del presidente ad usare una certa fantasia nella esecuzione del nostro mandato; sono anch'io un uomo pieno di fantasia, però non vi è dubbio che tengo anche molto a che ognuno faccia il suo mestiere, perché non vi è alcunché di peggio che confondere i ruoli in una società ben ordinata. Ritengo pertanto che dobbiamo dedicarci al nostro ruolo di legislatori e di controllori, lasciando ad altri quello di esecutori della nostra volontà politica.

FIORIELLO. Nella relazione dell'onorevole Masciadri vi sono alcuni aspetti positivi, ma altri meritano di essere ancora approfonditi. Inoltre dobbiamo anche rispondere ad alcuni problemi posti dall'onorevole presidente.

Le conclusioni dell'onorevole Masciadri richiedono una riflessione da parte della Commissione; più precisamente vorrei soffermarmi sul piano di ristrutturazione dell'ALITALIA, che va avanti in modo autonomo con il consenso del Governo e che non tiene conto, appunto, delle conclusioni dell'onorevole Ma-

sciadri e di tutti i membri della Commissione. Un altro problema è quello della contrattazione unitaria e del rapporto fra sindacati della gente dell'aria e della terra. Ritengo che in merito a quest'ultimo problema la Commissione dovrebbe invitare la presidenza dell'ALITALIA a riferire alla Commissione sul progetto di ristrutturazione che l'azienda si è dato; sarebbe altresì necessario l'intervento dei sindacati e dell'INTERSIND.

Quindi, prima di arrivare a conclusioni complete su questa indagine conoscitiva sull'aviazione civile, la Commissione dovrebbe dedicare alcune sedute all'ascolto dei rappresentanti dell'ALITALIA e dei sindacati.

MARZOTTO CAOTORTA. Se ho ben capito, l'onorevole Fioriello propone di invitare i rappresentanti sindacali e dell'azienda perché riferiscano in merito al problema della ristrutturazione della compagnia di bandiera.

FIORIELLO. È così; infatti i giornali parlano di riduzione della flotta aerea e di altre misure che sono in contraddizione con le conclusioni della relazione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma abbiamo già ascoltato i rappresentanti dell'ALITALIA e quindi non vorrei che, con il pretesto dello sciopero degli aderenti all'ANPAC, si confondesse un argomento con un altro.

FIORIELLO. L'ALITALIA ha accennato ad un progetto di ristrutturazione, ma esso non è stato approfondito; questo è il motivo della mia richiesta.

MARZOTTO CAOTORTA. Questo sarebbe giusto, ma solo a patto che fossero intervenuti fatti nuovi, altrimenti sarebbe solo un voler prolungare inutilmente l'indagine.

MARINO. Anch'io sono contrario ad invitare nuovamente i rappresentanti dell'ALITALIA e dei sindacati in quanto non mi sembra che siano intervenuti fatti nuovi tali da giustificare una ulteriore audizione. Proporrei pertanto di andare avanti nel nostro lavoro.

Desidero ora esporre brevemente la posizione del gruppo del MSI-destra nazionale.

Il documento conclusivo della Commissione dovrebbe contenere una specie di preambolo, inteso a segnalare la necessità di una politica organica dell'aviazione civile, che può avere il suo strumento immediato in una

CIVILAVIA riorganizzata e ristrutturata, ma da assicurarsi in prospettiva mediante l'istituzione di un Ministero dell'aviazione civile, così come abbiamo un Ministero della marina mercantile. Il trasporto aereo costituisce la terza grande branca delle comunicazioni, non meno importante del trasporto su strada e ferrovia e di quello marittimo. Non possiamo trascurare il fatto che l'attuale dicastero dei trasporti è - sostanzialmente - il Ministero delle ferrovie dello Stato, con l'ovvia conseguenza che l'aviazione civile viene a trovarsi in posizione del tutto subordinata, non rispondente alla sua enorme mole di traffico e di introito valutario. Anzi, sotto l'aspetto della modernità del mezzo e della prevalente internazionalità del servizio, il trasporto aereo può essere senz'altro considerato come la branca più importante, meritevole quindi di una sua autonoma strutturazione a livello ministeriale.

Propugniamo tale soluzione anche in relazione alla premessa fondamentale della relazione Masciadri, che intende « assicurare all'aviazione civile italiana una ordinata crescita, indipendentemente dagli aspetti contingenti dell'attuale crisi ».

Siamo del parere che a ben poco varrebbe la ristrutturazione di CIVILAVIA, se questo organismo dovesse continuare ad operare nell'ambito, per altro strutturalmente diverso, del trasporto terrestre.

Circa la ristrutturazione di CIVILAVIA concordiamo con i criteri suggeriti dalla relazione, fra i quali ci sembra preminente quello di migliorare il livello qualitativo dello staff dirigenziale, per assicurare l'assolvimento dei compiti essenziali della programmazione e del controllo.

Quanto al problema della gestione degli aeroporti, la relazione Masciadri evidenzia la eterogeneità del regime aeroportuale italiano, propugnandone la semplificazione mediante « una soluzione fra la situazione attuale e la unificazione delle gestioni in un'unica azienda ». La relazione non spiega però in che cosa dovrebbe consistere questa semplificazione, questa soluzione intermedia.

Troviamo logico l'accantonamento del progetto di costituzione di un'unica azienda aeroportuale, dopo l'attuazione del sistema aeroportuale romano, che convoglia oltre il 60 per cento del traffico aereo, e la stabilizzazione delle gestioni private di Milano e di Torino. Pensiamo che si debba prendere atto che la attuale situazione articolata e differenziata fra gestioni di Stato, gestioni IRI e gestio-

ni private non è modificabile finché durano, per queste ultime, le relative concessioni. Pertanto la ricerca di una soluzione intermedia per il momento non si pone.

La relazione Masciadri afferma che, sul piano della gestione, i più gravi inconvenienti sono stati lamentati, per gli aeroporti gestiti direttamente dallo Stato, per le remore derivanti dalla catena dei pareri consultivi e dalle limitazioni della legge di contabilità di Stato e propone la semplificazione di tali formalità mediante due possibili alternative:

a) concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore della aviazione civile, sopprimendo sia il parere del Consiglio di Stato, sia quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) costituire un organo consultivo *ad hoc* come quello previsto dalla legge n. 825.

Siamo del parere che la seconda alternativa non sia valida, in quanto il comitato di cui alla legge n. 825 è stato costituito per « gli interventi indispensabili » di completamento ed ammodernamento degli aeroporti, e cioè in vista di provvedimenti urgenti e temporanei. Si tratta, con ogni evidenza, di un organo speciale, che non può essere preso a modello per una procedura consultiva normale, che deve essere sollecitata, ma non eccezionale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

MARINO. La prima alternativa (concentrazione di tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile) ci sembra più logica e più coerente col sistema attuale, considerando che, in base all'articolo 6 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, il Consiglio superiore dell'aviazione civile è « l'organo consultivo per tutte le questioni concernenti l'aviazione civile ed il traffico aereo ». In particolare, il parere di detto Consiglio è obbligatorio per la materia di cui trattasi, cioè per « la forma e modalità delle gestioni aeroportuali ».

Si rimane dunque nel giusto ambito, concentrando la procedura consultiva nel Consiglio superiore dell'aviazione civile, tanto più che del Consiglio stesso fanno parte i rappresentanti del Consiglio di Stato e del Ministero dei lavori pubblici. Poiché si vorrebbe sveltire anche la procedura della contabilità di Stato, sarebbe opportuno prevedere l'integrazio-

ne del Consiglio con un rappresentante della Corte dei conti.

Quanto ai problemi dell'assistenza al volo, concordiamo con le conclusioni della relazione, mentre per la rete aeroportuale nazionale condividiamo di massima le osservazioni contenute nel paragrafo 4 e in particolare l'affermazione secondo la quale occorre la tempestiva conoscenza del programma generale degli aeroporti previsto dalla legge n. 825, che, ai sensi dell'articolo 1, avrebbe dovuto essere presentato dal Governo al Parlamento entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge stessa.

In attesa di tale piano, le direttive di carattere generale tracciate dalla relazione (evitare la proliferazione aeroportuale; mantenere quelli di Roma e Milano come i soli aeroporti intercontinentali; assicurare una opportuna distanza fra gli aeroporti) possono essere approvate.

Si legge nella relazione che la politica dell'esercizio del trasporto aereo in Italia dalla fine della seconda guerra mondiale è stata caratterizzata da un indirizzo di concentrazione (nel 1958: fusione tra ALITALIA e LAI ed affidamento all'ALITALIA delle principali linee aeree nazionali; nel 1961 e nel 1968 sono sorte l'ITAVIA e l'ALISARDA, questa ultima con un traffico regionale che non interferisce con quello dell'ALITALIA e dell'ATI). L'ITAVIA è insorta contro la concentrazione delle principali linee aeree nelle mani di ALITALIA e dell'ATI e chiede che, in occasione del ritorno della concessione all'ALITALIA, scaduta nel maggio del 1974, si giunga ad una equa ripartizione del mercato, aumentando l'influenza delle imprese a capitale privato ed ammettendo la concorrenza di più vettori sulla stessa linea, nonché la concessione di tratte internazionali anche ad imprese diverse dall'ALITALIA.

Al riguardo la relazione ritiene che « debba essere nettamente distinto il problema del pluralismo delle compagnie aeree, ammissibile anche nel settore controllato dall'aviazione civile, dalla concorrenza sulle singole linee, che dovrebbe essere esclusa ». Approviamo questa distinzione; tuttavia il pluralismo delle compagnie aeree ammesso come principio deve essere circoscritto in pratica, per evitare il frazionamento del traffico aereo nazionale, che avrebbe conseguenze negative. Si dovrebbe stabilire un limite, per esempio che la concessione di nuove linee di esercizio, oltre quelle esistenti, non deve pregiudicare le esigenze connaturate al traffico aereo, cioè

la sicurezza e la rapidità dei percorsi. Nei limiti del possibile, e avendo sempre di mira l'interesse pubblico del servizio, dovrebbe essere tenuto presente l'assetto economico delle compagnie concessionarie già esercenti. In sintesi, il principio del pluralismo dovrebbe essere interpretato restrittivamente, anche in relazione al limitato ambito geografico del nostro paese.

Siamo altresì d'accordo sul principio che, per motivi di ordine giuridico oltre che pratico, debba escludersi la concorrenza di più vettori sulle singole linee, confermando la normale prassi di non affidare singole linee a più di un vettore. Ci sembra tuttavia estremamente difficile assicurare in pratica a ciascuna compagnia concessionaria una cosiddetta « sfera di influenza », che ne assicuri l'economia della gestione e la stessa sua sopravvivenza. Bisogna andar cauti in materia, per non scivolare di fatto nella prassi della sovvenzione di Stato. Per esempio: assicurare un certo coefficiente di traffico massimale a ciascuna compagnia, può significare che, se non viene raggiunto quel tale massimale, bisognerà indennizzare in qualche modo il concessionario.

Per quanto concerne i servizi aerei internazionali concordiamo sul principio che gli stessi debbano essere riservati ad una sola compagnia, che diventa pertanto la compagnia di bandiera. È quanto avviene nei maggiori paesi europei: vedi gli esempi della SABENA in Belgio, della LUFTHANSA nella Germania federale, dell'AIR FRANCE in Francia, eccetera. La concessione in esclusiva di tali servizi può agevolare, se del caso, l'equa ripartizione del traffico aereo nazionale fra più vettori.

Per quanto riguarda le tasse aeroportuali e le tariffe di *handling*, concordiamo circa l'opportunità di aumentare adeguatamente le attuali tariffe aeroportuali secondo un parametro che concili le esigenze di bilancio dei gestori degli aeroporti con quelle altrettanto rilevanti dei vettori aerei, e con esclusione dell'aumento automatico delle tariffe stesse in base agli indici ISTAT. In particolare, ad evitare arbitri, la Commissione dovrebbe confermare il principio stabilito dall'articolo 8 della legge 9 gennaio 1956, n. 24, secondo il quale la misura dei diritti aeroportuali viene determinata e variata per ciascun aeroporto in relazione « al volume del traffico dell'aeroporto e del costo di gestione dei servizi » (mediante decreto del Presidente della Repubblica, di concerto con i ministri delle fi-

nanze e del tesoro). Con il che si viene incontro, a nostro avviso, alla esigenza, tenuta presente dal relatore, di far rientrare gli oneri connessi alla utilizzazione dei pubblici servizi nella manovra politica del Governo e del Parlamento.

Circa i servizi *handling*, nella relazione Masciadri si legge che « la concentrazione dei servizi di assistenza aeroportuale da parte del gestore dell'aeroporto costituisce una esigenza tecnico-operativa intesa ad organizzare il servizio secondo un piano di organicità e a diminuire sensibilmente il costo ». Questo è esatto, ma bisogna altresì tener conto della vitale esigenza delle compagnie aeree di fruire di un servizio *handling* del tutto soddisfacente, senza di che esse vanno in perdita e sono svantaggiate sul piano della concorrenza.

Ora, bisogna riconoscere che non tutti gli aeroporti sono in grado di assicurare un soddisfacente servizio di *handling*, sicché il principio della esclusiva di tale servizio a favore dei gestori di aeroporto non può non essere subordinato alla possibilità di soddisfacimento del servizio da parte dei gestori stessi, condizione la cui esistenza deve essere accertata dai competenti organi di CIVILAVIA. In altre parole, l'esclusiva dei servizi *handling* da parte dei gestori aeroportuali non può costituire una prerogativa assoluta, ma una facoltà mediata dall'intervento del potere pubblico, inteso a contemperare gli interessi di tutti gli utenti (compagnie aeree, operatori economici, passeggeri e pubblico in generale). Su questo piano si muove la recente raccomandazione del consiglio dell'OACI (Annesso IX) che esorta gli Stati a permettere ai vettori di provvedere direttamente ai propri servizi di scalo, o comunque ad assicurare le opportune consultazioni tra i vettori e i gestori aeroportuali. A parte la questione, tuttora controversa, della esecutorietà o meno degli annessi OACI, siamo dell'opinione che si debba tenere il massimo conto di tale raccomandazione per ragioni di uniformità, oltre che di adeguamento alla prassi internazionale.

Concordiamo circa l'opportunità di definire imperativamente le prestazioni che costituiscono oggetto del servizio *handling*, sceverando quelle prestazioni che attengono alla esclusiva competenza delle compagnie aeree e ne investono la diretta responsabilità; compito da attribuire, ovviamente, a CIVILAVIA.

Concordiamo altresì circa l'opportunità di potenziare ed unificare tutti i servizi aero-

portuali del sistema romano, mentre manifestiamo qualche perplessità in ordine alla proposta di potenziare l'*Air Terminal*, che potrebbe costituire un doppione, invece di contribuire a decongestionare il traffico presso l'aeroporto. Dissentiamo invece nettamente dalla proposta di aggiornare la costruzione della terza pista di Fiumicino.

Circa la crisi del trasporto aereo, fra le cause che hanno determinato l'attuale situazione va riconosciuta importanza preminente al gigantismo dell'industria aeronautica, che procede secondo propri modelli di sviluppo senza tenere il passo con le reali esigenze del traffico aereo. Sicché, come giustamente afferma la relazione, alla aumentata capacità ricettiva dei grandi aeromobili non ha corrisposto un proporzionale aumento della domanda. Per ovviare a tale inconveniente riteniamo che si debba agire sul piano internazionale più che su quello interno, in quanto l'industria delle costruzioni aeronautiche è gestita massimamente dagli Stati Uniti d'America. In materia la Commissione dovrebbe suggerire al Governo di prendere le opportune iniziative in sede OACI.

Circa gli interventi a favore delle compagnie aeree che si trovano in difficoltà a causa della presente crisi, respingiamo in via di massima il principio del servizio aereo sovvenzionato, come si pratica per altri rami di trasporto, per due ragioni principali: anzitutto perché è necessario moderare e non già estendere il principio delle sovvenzioni di Stato, e in secondo luogo perché, socialmente parlando, il servizio aereo non è propriamente un servizio di massa. Di esso, infatti, fruiscono in massima parte categorie produttive e comunque abbienti. Nel momento attuale sono giustificabili soltanto interventi eccezionali e temporanei, come mutui a tasso agevolato a simiglianza del credito navale, o misure similari che non importino eccessivi aggravii a carico della finanza statale, o sue corresponsabilità. L'esempio della voragine finanziaria cui purtroppo dette luogo in passato il protezionismo della flotta di Stato deve ammonirci a non seguire certi sentieri senza ritorno!

Ho così illustrato la posizione del gruppo del MSI-destra nazionale sui problemi dell'aviazione civile, e consegno alla presidenza della Commissione la relativa documentazione.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei formulare una proposta per un migliore svolgimento dei nostri lavori. Proporrò, cioè, di

dividere la relazione dell'onorevole Masciadri secondo i vari problemi e su ciascuno di essi ogni gruppo potrà esprimere la propria opinione in modo da arrivare ad una conclusione possibilmente unitaria, o comunque della maggioranza della Commissione. Quindi, affrontiamo prima il problema di CIVILAVIA, poi quello delle tariffe e così via.

PRESIDENTE. Anche questo sarebbe un metodo, ma ognuno dei commissari non vorrà rinunciare a formulare le proprie valutazioni politiche generali, come d'altra parte ha fatto l'onorevole Marino a nome del gruppo del MSI-destra nazionale.

MARINO. Ogni gruppo potrebbe presentare un proprio documento.

PRESIDENTE. Se i gruppi avessero voluto farlo, ne avrebbero avuto tutto il tempo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Non avrei alcuna difficoltà a presentare un documento del gruppo della democrazia cristiana. Ritengo però che ciò avrebbe un senso se, sui vari punti già indicati dall'onorevole Masciadri, la Commissione esprimesse il suo parere, all'unanimità o a maggioranza, dando eventualmente conto dei pareri dei gruppi dissenzienti. Ma se facessimo soltanto una collezione di documenti o la storia dell'indagine conoscitiva, non concluderemmo alcunché di positivo nei confronti dell'opinione pubblica e del Governo, cui è demandato il compito di intervenire nella politica della aviazione civile.

A nome del gruppo della democrazia cristiana desidero, pertanto, intervenire in merito agli argomenti trattati nella sua relazione dall'onorevole Masciadri, con riferimento non alla prima parte ma alla seconda, che riguarda le proposte della Commissione.

Circa la ristrutturazione di CIVILAVIA noi dobbiamo fare riferimento alla legge n. 141 del 30 gennaio 1963, istitutiva dello ispettorato dell'aviazione civile, successivamente modificato in direzione generale, con l'aggiunta dell'espressione « aviazione civile » alla denominazione del competente Ministero dei trasporti. Le competenze affidate a questa direzione generale sono purtroppo rimaste sulla carta a causa dei problemi sorti sul

piano organizzativo, finanziario e del personale. Che cosa vogliamo fare di questa direzione generale dell'aviazione civile? Ne vogliamo fare un settore decisamente operativo nel campo dei trasporti, una specie di « ferrovie dello Stato » dell'aria, oppure lasciamo che sia un organo di particolare specializzazione in ordine alla politica del trasporto aereo?

A questo interrogativo il relatore ha risposto scegliendo la seconda soluzione ed il gruppo della democrazia cristiana è perfettamente d'accordo, non volendo che CIVILAVIA si trasformi in gestore di aeroporti o in vettore. In qualche caso rarissimo essa potrebbe assumere la gestione di aeroporti che abbiano rilevanza sociale, come nel caso delle isole, dove nessun ente locale potrebbe accettare con convenienza la concessione della costruzione dell'aeroporto.

Naturalmente, spetta alla direzione generale dell'aviazione civile la competenza in materia di capacità tecnica di costruzione e noi siamo del parere che il personale dell'ufficio speciale del genio civile di Fiumicino possa essere trasferito, a tal fine, alla direzione generale dell'aviazione civile, dando un contributo notevole di esperienza.

Non possiamo entrare nel merito della struttura di CIVILAVIA, delle sue necessità: basta dire che l'esperienza fatta dal 1963 ad oggi, estremamente negativa, ha dimostrato che vi è assoluto bisogno di una riforma strutturale. Con questo non vogliamo addossare colpe al personale che ne fa parte, ma soltanto rilevare che ne è stata trascurata l'impostazione sin dall'inizio.

Il relatore ha poi accennato alle procedure riguardanti i pareri che devono essere dati sugli atti dell'amministrazione. Non avremmo alcuna difficoltà ad accettare la soluzione di un Consiglio superiore dell'aviazione civile, opportunamente ristrutturato rispetto alle varie competenze, cioè con qualche sezione che assorba le competenze in materia di pareri anche di organi che sono estranei a CIVILAVIA, quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato. L'esigenza di maggiore snellezza delle procedure ci porta a preferire un solo centro con funzioni consultive.

Vi è poi il problema della gestione degli aeroporti. Ho già detto che noi siamo dell'opinione di arrivare al massimo alla gestione cosiddetta in concessione, dove il concessionario deve essere, naturalmente, una società o un ente in cui il capitale pubblico

è in maggioranza, e con l'invito a tutti gli enti locali a partecipare, per gli interessi che essi possono rappresentare. Con questa soluzione si ottiene il massimo uso delle energie interessate al problema, la presenza particolare dei più diretti interessati, così come è richiesto oggi dal progresso tecnologico.

Non è questo il momento di prospettarla, ma io credo opportuna una riforma del codice della navigazione, che ormai non è più conforme alla situazione attuale, poiché prevede ancora aeroporti statali e aeroporti privati. La realtà che si è creata dall'epoca in cui fu emanato tale codice non è più compatibile con questa classificazione degli aeroporti, che non è riscontrabile in alcun'altra infrastruttura analoga, quali i porti. Il trasporto aereo di linea è una attività dello Stato, non dei privati, e si può soltanto ammettere che lo Stato, non potendo esercitare questa funzione, la dia in concessione; ma ciò non costituisce un'attività privata. Il codice, considerando la possibilità di concessioni su aeroporti privati, si riferiva al fatto che il gestore non fosse lo Stato, anche se l'aeroporto insisteva sul demanio statale. La nostra impostazione è quella di ammettere aeroporti gestiti direttamente dallo Stato solo in pochissimi casi. Per quanto riguarda gli aeroporti gestiti da enti o da società concessionarie in cui ha la maggioranza il capitale pubblico (si tratta, perciò, di aeroporti a concessione statale esercenti un servizio di interesse pubblico), io credo sia necessario far decadere definitivamente la definizione di « aeroporti privati ». Per ora si potrebbe, comunque, accettare il principio che le gestioni aeroportuali che fanno servizio di trasporto pubblico di linea siano in concessione.

Per quanto riguarda il terzo punto toccato dalla relazione dell'onorevole Masciadri e cioè il problema dell'assistenza al volo, accetto la proposta circa il comitato interministeriale per l'assistenza al volo, per le ragioni già espresse in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1975. Mi preme, però, aggiungere qualche osservazione. Noi sappiamo che le competenze proprie del Ministero della difesa sono plurime; tra queste rientrano anche quelle per l'autorizzazione all'acquisto di *radar* o di altro macchinario. Sappiamo anche che per qualunque tipo di spesa riguardante gli aeroporti è necessaria tutta una trafila burocratica attraverso gli uffici di vari ministeri. Premesso tutto questo,

io credo che bisognerebbe applicare il concetto portato avanti dall'onorevole Masciadri e cioè la massima semplificazione all'interno del servizio di assistenza al volo. Inoltre, l'affidamento delle competenze di tale servizio ad un comitato interministeriale mi sembra una soluzione molto giusta. Poiché molti difetti sono stati segnalati a proposito della prontezza dell'intervento e del bilancio, in special modo attinenti ai capitoli di spesa del Ministero della difesa e di altri ministeri, sono del parere che sarebbe opportuna una concentrazione dei finanziamenti *ad hoc* in una gestione fornita di una propria autonomia, in modo da poter risolvere i problemi con la massima rapidità, soprattutto quando interviene qualche cambiamento o quando viene fatta qualche nuova proposta. Per quanto riguarda il problema di assicurare all'aviazione civile una propria assistenza al volo fatta da civili, lo prenderò in esame in un momento successivo.

Circa la legge aeroportuale nazionale, giustamente l'onorevole Masciadri ha fatto riferimento alla classificazione e alla funzione degli aeroporti. Sono anch'io del parere che sia necessario limitare al massimo la funzione degli aeroporti intercontinentali, essendo sufficienti gli aeroporti di Roma e di Milano. Inoltre, bisognerebbe classificare gli aeroporti secondo un nuovo piano che si basi sui compiti che tali aeroporti debbono svolgere (compiti di interesse internazionale, nazionale, regionale o locale). Sulla base di tale distinzione di funzioni si pone il problema della distribuzione degli aeroporti nella loro quantità e nella loro localizzazione. Anch'io mi dichiaro, come già in altre occasioni ho fatto a nome del gruppo al quale appartengo, contrario alla proliferazione del numero degli aeroporti.

Circa il problema delle distanze, cui ha accennato anche l'onorevole Marino, credo che prima di tutto sia necessario definire il bacino di traffico dell'aeroporto. È chiaro, infatti, che un bacino di traffico molto intenso, come può essere quello di Roma o quello che fa capo alla zona milanese, non può essere soddisfatto da un solo aeroporto (vedi il caso di Linate). Né si può pensare che l'aeroporto della Malpensa possa risolvere il problema della centralità di un bacino di traffico molto denso com'è quello lombardo. Il problema di una distanza minima di cento chilometri non si pone nei casi degli aeroporti di Londra o di Parigi, perché la funzione di un aeroporto gigante

è un problema che deve essere ben pesato nella sua portata e ben risolto, anche perché nel caso in cui un aeroporto, a causa di un qualunque incidente o di un fatto di carattere calamitoso, dovesse essere inagibile, il bacino di utenza dovrebbe avere sempre la sua alternativa. Detto questo, sono del parere di non fissare il bacino di utenza all'interno dei cento chilometri.

Riguardo all'apertura di nuovi aeroporti, concordo con il relatore circa l'opportunità di soprassedere ad ogni decisione, dal momento che esiste già un numero sufficiente di aeroporti.

Sono anche d'accordo con le osservazioni dell'onorevole Masciadri a proposito del comma quarto dell'articolo 1 della legge n. 825, anche perché siamo in notevole ritardo nella sua attuazione.

Riguardo al regime di concessione per i vettori, l'onorevole Masciadri sostiene la tesi che la compagnia di bandiera non sia più unica, ma affiancata da una pluralità di concessionarie a determinate condizioni. Le condizioni sarebbero due, la prima delle quali è che questi ed altri concessionari non abbiano la concessione per il trasporto internazionale. La seconda è che la concessione sia legata ad una certa spartizione del traffico, senza duplicazioni sul medesimo percorso. Io non avrei alcuna difficoltà ad accettare questa tesi, non essendo ad essa contrario in via di principio, come l'oratore che mi ha preceduto, anche perché essa darebbe la possibilità a qualche altra compagnia (sappiamo, infatti, che le compagnie possono essere molte) di avere un unico punto di riferimento. Mi rendo però conto del fatto che ciò impedirebbe alle compagnie di avere un valido riscontro con i costi di una compagnia straniera.

Circa la tesi che sul medesimo percorso non possa agire più di un concessionario, essa è valida per le ferrovie dello Stato, in quanto le stazioni sono in mano dello stesso ente che è, allo stesso tempo, gestore del vettore e delle infrastrutture. La tesi è però un po' meno valida per quanto riguarda le aerovie, in quanto sono ipotizzabili numerosi percorsi aerei e l'applicazione rigorosa di un tale concetto potrebbe condurre a risultati non felici.

Dal punto di vista pratico, accetto la proposta dell'onorevole Masciadri a proposito della distinzione tra diritti aeroportuali e diritti di *handling*, in quanto si tratta di concetti

completamente diversi che non è bene confondere, anche se l'autorità statale (CIVILAVIA e ministero) deve tenere ben presente un certo equilibrio della situazione. Perciò, nell'affermazione che si fa circa l'istituzione di una tariffa e le procedure per la sua revisione, bisogna anche tenere presente tutte le realtà che confluiscono nel fenomeno del trasporto aereo: la compagnia di bandiera, il gestore dell'aeroporto e l'utente definitivo del servizio. Dobbiamo però riconoscere che nel campo dei diritti aeroportuali siamo ad un livello eccessivamente basso, tanto che saremo costretti a far chiudere la SEA ed altri enti gestori, che pure hanno avuto il merito di dare impulso alla nascita del trasporto aereo in carenza di iniziative dello Stato e con capitale del comune di Milano e cioè di un ente locale molto sensibile a questi problemi. Infatti, l'attuale introito dei diritti aeroportuali e di *handling* non riesce a risolvere il problema della gestione, al punto tale che le società sono costrette a rivedere, in base al codice civile, il problema del loro capitale azionario.

Sono anch'io d'accordo con il relatore, onorevole Masciadri, sul fatto che non si dovrebbe applicare, per la revisione delle tariffe, un sistema automatico; e questo anche per una ragione di ordine pratico, per il fatto, cioè, che il sistema automatico potrebbe sortire effetti positivi solo se fosse applicato in modo molto ordinato e se l'andamento dell'inflazione fosse lento, piuttosto che galoppante com'è ora. Bisogna poi considerare il fatto che, nel momento in cui si venisse a sapere che vi è una formula matematica che fa scattare la revisione delle tariffe, qualora questa si applichi ai parametri che fanno riferimento al personale, è chiaro che il personale stesso non farebbe altro che chiedere nuove revisioni, alle quali la compagnia potrebbe sempre rispondere di sì, dal momento che otterrebbe, appunto, la revisione automatica.

Circa la definizione dello *handling*, si propone di fissarla in modo imperativo. Ho molto riflettuto su questo problema e mi sono domandato se convenga definire positivamente o negativamente lo *handling*, perché, fatto l'esame di tutti i casi possibili dei servizi di assistenza alle persone, alle merci ed ai bagagli, essi sono in numero talmente elevato nei confronti dei pochissimi casi che interessano direttamente le compagnie vettori, da far dubitare se convenga appunto dare una definizione dello *handling*. Questa è comun-

que una considerazione che sottopongo alle riflessioni del relatore.

Circa i diritti aeroportuali, sono del parere che l'esenzione fatta per gli aeroporti statali nei confronti del pagamento di tali diritti sia ormai da abbandonare e che ad essa vada sostituito un trattamento uguale per tutti gli aeroporti. Uno degli oratori che mi hanno preceduto ha ricordato, facendo riferimento ad una legge particolare, la questione che riguarda la fissazione dei diritti in ragione della quantità del movimento del traffico in ogni singolo aeroporto. Non so se questo sia l'equivalente di quello che piace molto all'ALITALIA, il fatto, cioè, che in base al numero dei voli vi sia un diritto in diminuzione, cioè abbuoni o qualche cosa di simile. Anche questo è un aspetto sul quale bisognerà riflettere, perché io ritengo che l'operazione sarebbe molto più semplice se non si attuassero queste differenziazioni; fra l'altro, su questo punto i pareri, anche in campo internazionale, sono molto discordi: il Belgio, ad esempio, attua questo sistema, ma altri paesi preferiscono regolarsi diversamente.

Per quanto riguarda gli aeroporti di Roma, mi trovo d'accordo col relatore, onorevole Masciadri, a proposito dello spirito della legge n. 775, che ha unificato le responsabilità dell'aeroporto nell'attuale società concessionaria. L'esperienza dirà se, in base soprattutto alle possibilità di bilancio di questa società, noi abbiamo indovinato la formula giusta, formula che, fra l'altro, fa molto gola ad altre società concessionarie, ed in modo particolare a quella di Milano.

Sul problema dell'ALITALIA ho già espresso in precedenza il mio parere nei riguardi della gestione e, quindi, del bilancio di quella società; mi rendo conto che il passato è passato e che continuare a formulare critiche può risultare inutile: facciamo in modo, però, che l'esperienza passata torni utile, nel senso di non far commettere di nuovo gli errori che sono stati commessi in precedenza.

Per quanto riguarda l'attuale gestione dell'ALITALIA, sorge un problema di bilancio che è fondamentale. In Italia non sono state ancora attuate le provvidenze che, a fronte di situazioni analoghe, sono state già poste in atto in Germania e in altri paesi. Fra le tante proposte, quella che riterrei maggiormente idonea a risolvere il problema del bilancio dell'ALITALIA è quella di un mutuo agevolato a lungo termine, a condizione di

conoscere tutto il piano di attività della società in funzione dell'equilibrio del bilancio. Sono però del parere che, nonostante le informazioni acquisite in sede di indagine conoscitiva dai rappresentanti dell'ALITALIA, sarebbe opportuno che la Commissione tenesse un'audizione *ad hoc*, perché è chiaro che, se verrà approvata la concessione di un mutuo agevolato, essa comporterà per lo Stato un onere di molti miliardi di lire.

Per tutto il resto mi rimetto a quanto affermato dal relatore, onorevole Masciadri, soprattutto per ciò che si riferisce alla riforma del codice della navigazione e alla stesura del relativo regolamento di esecuzione.

FIORIELLO. Credo che il documento presentato dal relatore, onorevole Masciadri, abbia tenuto conto dell'interessante dibattito che si è svolto nella nostra Commissione in occasione dell'esame del bilancio dello Stato.

Vorrei solo sottolineare alcuni aspetti che sono riguardati con una certa attenzione da parte del gruppo comunista; mi riferirò, perciò, nel corso del mio intervento, non tanto ai lati positivi del documento Masciadri, quanto a quelli che il gruppo comunista ritiene ancora discutibili.

Per quanto riguarda, in primo luogo, il problema della gestione degli aeroporti, mi sembra quanto mai giusta l'affermazione secondo la quale essa deve interessare gli enti locali (regione, provincia e comune), come ha ribadito il collega democristiano che mi ha preceduto, in modo tale che venga attuato il rapporto fra territorio ed infrastrutture aeroportuali, rapporto che è importante salvaguardare, perché è chiaro che ogni singolo aeroporto opera in una regione, con tutti i riflessi di carattere economico che questo comporta. Però si richiede un momento di coordinamento della gestione: oggi siamo in una situazione in cui circa il 90 per cento è gestito con partecipazione degli enti locali, mentre il restante 10-15 per cento è gestito direttamente dallo Stato. Ma quale tipo di coordinamento si richiede? L'onorevole Masciadri si è richiamato all'ipotesi di un ente, di un'azienda nazionale: noi escludiamo qualsiasi possibilità di accentramento della gestione in un ente o in una azienda nazionale; accentramento che, a nostro giudizio, eliminerebbe il dato nuovo, il dato positivo rappresentato dalla partecipazione degli enti locali ad un servizio che è, sì, di valore regionale, ma che conserva sempre

anche un valore nazionale. Noi comunisti escludiamo dunque questo tipo di coordinamento che, oltretutto, non potrebbe essere attuato perché gli uffici del Ministero dei trasporti risultano già oggi inadeguati. È quindi necessario individuare un momento diverso di coordinamento, che valorizzi sempre più il momento dell'autonomia e della partecipazione degli enti locali.

Per quanto riguarda l'assistenza al volo, sono d'accordo sulle conclusioni del relatore, mentre, quanto alla rete aeroportuale nazionale, occorre precisare meglio il concetto del pluralismo delle compagnie. Oggi in Italia vi è pluralismo ma vi sono anche molte contraddizioni che occorre sciogliere.

Il concetto di pluralismo in Italia è degli anni '50, degli anni subito dopo la guerra, del primo momento della formazione di una aviazione civile nel nostro paese. Occorre precisare meglio se alle compagnie è affidata una funzione di servizio pubblico; se le compagnie assolvono una funzione di servizio pubblico — e quindi sociale — allora è chiaro che il pluralismo in questo campo non può esistere. Vi è quindi il problema di chiarire a noi stessi, a distanza di venti anni, che cosa s'intende per aviazione e per compagnie di bandiera. Allo stato attuale vi è pluralismo ed è quindi chiaro che bisognerà tenere conto di questa realtà; naturalmente, se siamo tutti d'accordo sul concetto di servizio pubblico, è chiaro che l'ALITALIA non potrà che esercitare il proprio ruolo in termini di monopolio, ma vi sono anche fasi intermedie. Naturalmente, non si può permettere che una compagnia di bandiera utilizzi un certo privilegio per stabilire un proprio monopolio senza che vi sia una definizione legislativa in questo senso. Anche qui è necessario un momento di coordinamento e il Ministero dei trasporti deve trovare il mezzo per far convivere nella realtà di oggi più compagnie di bandiera.

Non entrerei ora nel merito di proposte concrete; mi limiterei a suggerire criteri generali, dando un indirizzo di massima all'esecutivo e lasciando ad esso il compito della regolamentazione di dettaglio.

Per quanto riguarda la gestione aeroportuale, vi è il problema concreto del servizio di bar-ristorante; in questo momento si è aperto un grosso dibattito nell'ambito delle forze sindacali, del Governo, tra la società IRI e l'ALITALIA e vorrei chiedere all'onorevole sottosegretario se il ministro abbia già dato la concessione alla SEARN per la

gestione del servizio di bar-ristorante, perché qualche giorno fa, da un telegramma dell'onorevole Degan, sembrava che tutto fosse stato già fatto. Comunque, su questo punto io direi di non precisare alcunché, lasciando all'esecutivo il compito di decidere in base a valutazioni sue proprie e che noi potremo poi valutare come Commissione.

Per quanto riguarda l'ALITALIA, manca invece nella relazione un giudizio sulle sue responsabilità nella crisi attuale che, oltre che gestionale, è anche funzionale. Vorrei anche puntualizzare che la ristrutturazione che l'ALITALIA si sta dando è in contrasto con quanto è emerso dalla relazione dell'onorevole Masciadri, che prevede una espansione dell'azienda nel settore del trasporto civile e non un ridimensionamento. Da qui la necessità che l'ALITALIA venga ad illustrare in Commissione il suo progetto di ristrutturazione.

IPPOLITO. Nell'esprimere l'adesione del gruppo socialdemocratico al capitolo conclusivo della indagine conoscitiva sulla situazione della aviazione civile in Italia, desidero porre in rilievo la preoccupazione generale diffusa nel nostro paese per la grave crisi scoppiata nel settore del trasporto aereo e per il persistente grave disagio che colpisce il personale occupato in tutte le attività connesse al traffico aereo.

In verità, occorre constatare che in Italia è mancata purtroppo ogni concreta ed organica attuazione di una politica di programmazione del trasporto aereo: non è stato predisposto un piano degli aeroporti ed i mezzi disponibili continuano ad essere impiegati irrazionalmente e con evidenti dispersioni, duplicazioni e sprechi: il trasporto aereo non riesce ancora a conquistare il riconoscimento di servizio pubblico essenziale e non ottiene le garanzie connesse in tutti i paesi democratici e moderni con la attribuzione della qualifica di servizio pubblico; gli stessi organi della pubblica amministrazione preposti alla aviazione civile attendono una sistemazione adeguata; infine, il codice della navigazione del 1942 resta privo, dopo trentatré anni, del regolamento di attuazione, senza voler far cenno a qualche indispensabile aggiornamento.

In questo contesto, l'indagine conoscitiva sull'aviazione civile registra doverosamente le carenze della politica aeronautica del nostro paese, accentuate ed esasperate dalla crisi petrolifera, con il conseguente spaventoso aumento dei costi del carburante e con i for-

tissimi squilibri di bilancio diffusi tra quasi tutte le compagnie aeree.

A mio avviso occorre però compiere un qualche ulteriore sforzo di precisazione e di chiarezza nella formulazione delle conclusioni dell'indagine. Intendo riferirmi, in primo luogo, alla politica degli aeroporti. Mentre concordo con la proposta di sospendere l'apertura al traffico di nuovi aeroporti in attesa della definizione di criteri validi per la formazione di un piano degli aeroporti, credo necessario respingere una terminologia (che il rapporto conclusivo peraltro non accoglie) come quella avanzata in alcuni documenti della programmazione di « aeroporti regionali », se questa definizione dovesse essere strettamente legata alle circoscrizioni regionali anche quando in realtà queste gravitano in tutto o in parte verso altri bacini aeroportuali. Credo anche non possa essere fissato validamente il criterio un po' semplicistico della distanza minima di 100 chilometri tra un aeroporto e l'altro. Se tale criterio può costituire una remora all'addensamento di diversi aeroporti nella stessa area, come si è verificato in Puglia, è facile osservare che non ha senso applicare il limite dei 100 chilometri ad un sistema aeroportuale complesso, come quello previsto dalla programmazione regionale del Lazio ed articolato su Fiumicino, Ciampino ed, in una fase successiva, su un terzo aeroporto nella pianura pontina.

Ritengo perciò che opportunamente si potrebbe richiedere, per evitare la proliferazione degli scali, che il piano degli aeroporti venga riferito ai piani di assetto territoriale e dimensionato alle esigenze di sviluppo economico ed alla entità degli insediamenti industriali, oltre che alla consistenza del traffico.

Altro tema importante, sul quale una maggiore precisazione sembra opportuna, è quello dei rapporti tra le compagnie aeree e le gestioni aeroportuali, con particolare riguardo alla situazione determinatasi a Fiumicino, nel quale aeroporto (e non vedo perché le conclusioni dell'indagine non possano essere più esplicite e chiare) la gestione di parte dei servizi aeroportuali da parte della SEARN, filiazione dell'ALITALIA, costituisce una aperta violazione della legge n. 755 e può gravemente pregiudicare i rapporti con le compagnie estere che operano sul nostro maggiore aeroporto intercontinentale.

Penso che il riferimento fatto dalla indagine al ricorso presentato dall'ALITALIA

al tribunale amministrativo del Lazio contro la esclusiva dello *handling* da parte della Società aeroporti di Roma meriti qualche riflessione. Vero è che l'ALITALIA è giuridicamente una società privata (e non tenuta perciò a sentire l'Avvocatura dello Stato); ma poiché il danaro con cui funziona è pubblico, è da chiedersi se la contesa giurisdizionale possa essere accettata come la via più idonea e se il ministero non possa intervenire per una rapida definizione dei rapporti prima del rinnovo della concessione, evitando una inutile e grottesca contesa tra società entrambe con partecipazione IRI e comunque alimentate con denaro del contribuente.

Circa la politica dell'esercizio del trasporto aereo, concordo con gli indirizzi prospettati e cioè di operare, pur in un riconoscimento, in via di principio, di una pluralità di imprese, per la concentrazione delle principali linee e di escludere, in via di massima, la concorrenza sulle singole linee tra società diverse. Il riconoscimento della funzione dell'ALITALIA come compagnia di bandiera non può, per altro, a mio avviso, determinare una politica protezionistica a favore della compagnia di bandiera sia per i voli *charter* sia per le tariffe aeroportuali.

A quanto è detto nella relazione conclusiva in merito ai voli *charter* vorrei aggiungere che sarebbe bene aver chiara la idea che tali voli, per la maggior parte, creano una domanda aggiuntiva di trasporto aereo, per altro concentrata nel periodo di traffico più intenso, sicché non possono e non devono essere considerati in competizione diretta con il traffico normale. Più che cercare di escludere dal nostro territorio le compagnie estere che esercitano i voli *charter* si tratta di abilitare le compagnie italiane a prestare servizi *charter* nelle occasioni richieste.

È ormai generalmente riconosciuta la necessità di un aggiornamento e di una rivalutazione delle tariffe aeroportuali, anche allo scopo di sollevare, almeno in parte, le gestioni aeroportuali dai gravi oneri ai quali sono soggette. Desidero rilevare che anche per questa materia è inesplicabile ed ingiustificato il ricorso al tribunale amministrativo da parte dell'ALITALIA, tanto più se si vorrà orientare, come ritengo necessario, la politica aeronautica verso forme di cooperazione internazionale, evitando un trattamento preferenziale per la compagnia di bandiera. Il nostro paese, che in tutte le sedi internazionali si è battuto e si batte per la libera circolazione degli uomini, delle merci e dei

capitali, non può non adottare una analoga politica anche per quel che concerne i servizi aeroportuali, escludendo il ricorso a pratiche preferenziali e protezionistiche.

Desidero, infine, esprimere adesione alle considerazioni del relatore in materia di ristrutturazione dell'ALITALIA, mentre mi riservo di esaminare le conclusioni cui si perverrà circa i modi del finanziamento dei deficit di bilancio o della erogazione di sovvenzioni per l'esercizio di linee aeree.

Concordo, infine, con la relazione circa le proposte in essa contenute per la riorganizzazione e lo sviluppo dell'amministrazione preposta ai servizi aerei.

CATELLA. Vorrei anzitutto ringraziare l'onorevole Masciadri per la sua relazione veramente interessante, con cui concordo.

Desidero ricordare alla Commissione che gli inconvenienti di oggi risalgono tutti al fatto che la direzione generale dell'aviazione civile, il Consiglio superiore dell'aviazione civile e il Registro aeronautico non sono mai stati strutturati in modo adeguato alle necessità. Gli errori di oggi dell'ALITALIA, di cui tanto parliamo, si sarebbero potuti attenuare se la direzione generale dell'aviazione civile avesse avuto una organizzazione di funzionari in grado di essere consultati e non messi davanti al fatto compiuto; lo stesso vale per il Registro aeronautico, il quale al massimo controlla, ma non viene mai consultato né svolge mai una indagine per proprio conto sulle possibilità del mercato della offerta di aeroplani, ad esempio. Nostro compito di legislatori è invece quello di mettere gli organi dello Stato in condizione di funzionare. La direzione generale dell'aviazione civile, ad esempio, dovrebbe esercitare il controllo sui piloti di linea, ma in pratica non può farlo. Infatti tutti i piloti controllori, che, pur essendo molto bravi, guadagnano circa 700 o 800 mila lire al mese, finiscono per andare a fare i piloti di linea. Questo non è uno degli inconvenienti maggiori, ma mostra come sia difficile la situazione.

Non deve più accadere che l'ALITALIA faccia il bello ed il cattivo tempo per quanto riguarda l'aviazione civile del nostro paese. Noi dobbiamo appoggiare l'ALITALIA in quanto compagnia di bandiera, aiutarla a funzionare nel modo migliore perché rappresenti qualche cosa di valido per il nostro paese, anche per quello che rappresenta come servizio nei confronti della collettività che

usufruisce del trasporto aereo. Dobbiamo però, nello stesso tempo, metterla in condizione di funzionare in accordo con gli organi dello Stato che devono controllarla, mentre tutti sappiamo che finora il Consiglio superiore dell'aviazione non ha fatto alcunché di concreto. Ora, se vogliamo tenerlo in piedi per accontentare un certo numero di persone, è un fatto, ma se vogliamo che funzioni seriamente, bisogna che sia organizzato in modo che possa avere voce in capitolo ed esprimere giudizi ed indirizzi e possa, altresì, trarre conclusioni adeguate, altrimenti è perfettamente inutile che esso esista.

Per quanto riguarda il problema della pluralità delle società aeree in Italia, io sarei contrario a far nascere nuove compagnie di trasporto aereo perché mi sembra che ve ne siano già abbastanza per fronteggiare la situazione. È necessario, però, fare alcune distinzioni fra le compagnie di trasporto aereo e le compagnie o le organizzazioni di lavoro aereo, che possono svolgere un trasporto di collegamento limitato con le isole o in zone montane. Tre legislature fa abbiamo varato una legge che però non è stata ancora attuata. Infatti, tutti coloro che, per esempio, debbono svolgere una qualunque attività in alta montagna, debbono ricorrere a servizi aerei che si trovano in Francia, in Svizzera o in Austria. Lo stesso discorso si potrebbe fare per i collegamenti con le isole, fatti da piccole compagnie aeree, che assumerebbero così una grande importanza.

Vorrei richiamare l'attenzione del relatore sul fatto che non si è messo abbastanza in evidenza lo sviluppo del lavoro aereo. Infatti, esso si può sviluppare sempre di più sia attraverso l'attività degli *aeroclubs* sia attraverso l'iniziativa delle scuole di pilotaggio. Noi abbiamo sempre avuto una tradizione di questo tipo, che ha dato numerosi piloti non solo italiani ma anche stranieri. Questi ultimi, infatti, vengono a conseguire il brevetto in Italia. Si tratta di un tipo di lavoro che potrebbe assumere aspetti molto interessanti nei confronti dei paesi del terzo mondo, che non sono organizzati in questo senso.

Lo stesso discorso può essere fatto riguardo alla manutenzione e revisione, tenuto presente che ogni ora di volo richiede dalle dodici alle quindici ore di lavoro di manutenzione e un numero imprecisato di ore di lavoro di revisione. Tutti i paesi mediterranei e africani, mentre raggiungono ra-

pidamente la possibilità di creare un numero di piloti e di specialisti in grado di garantire l'attività giornaliera di volo, normalmente non sono attrezzati per la manutenzione e la revisione degli aerei. Io credo che si potrebbe prendere in attenta considerazione la possibilità di creare, specie nel sud, un centro per la manutenzione e la revisione, dove potrebbero affluire decine e decine di aerei. In pratica questo centro rappresenterebbe quello che in tema di cantieristica navale rappresenta il bacino di carenaggio. Se si fa un rapido calcolo, ci si accorge che si tratta di miliardi e miliardi di lire che possono affluire ogni anno nel nostro paese. Questo è un punto che va sviluppato adeguatamente e che occorrerà tener presente.

Riguardo al servizio antincendi in Italia, le responsabilità del suo svolgimento sono « palleggiate » tra l'aviazione civile e l'aviazione militare. L'Italia è uno dei pochissimi paesi dove, pur registrandosi un numero enorme di incendi nei boschi, non si è in grado di fronteggiarli e di spegnerli rapidamente e con tempestività. Io credo che, tramite una serie di accordi tra il Ministero dell'interno e gli *aeroclubs*, si potrebbe organizzare un efficiente servizio di avvistamento e di segnalazione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Ovviamente, senza dover pagare questi servizi degli *aeroclubs* !

CATELLA. Certamente. Io credo che tre grandi aeroplani-cisterna sarebbero sufficienti ad effettuare un minimo servizio di intervento tempestivo. Secondo le necessità potrebbero anche essere utilizzati gli elicotteri. A queste osservazioni non ne aggiungerei altre, anche perché intendevo solo richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni punti che erano stati trascurati, certo non volutamente ma semplicemente perché la materia è molto vasta.

Per quanto riguarda il numero degli aeroporti, io credo che non dobbiamo fare alcunché, dal momento che anche in altri paesi più ricchi del nostro esistono pochissimi aeroporti internazionali. Io credo che i due che abbiamo, quelli di Roma e di Milano, vadano benissimo. Essi debbono essere gestiti direttamente dallo Stato, possibilmente, mentre tutti gli altri debbono essere dati in concessione. È chiaro, però, che non dobbiamo definire l'aeroporto di Milano, che è gestito dalla SEA, come « aeroporto privato »,

in quanto si tratta di un aeroporto (come quello di Bruino, presso Torino) che serve la collettività. Si tratta di aeroporti che svolgono un'attività regionale, se non addirittura locale, ma che indubbiamente servono la collettività a tutti gli effetti.

Lo Stato, a mio modo di vedere, deve dare a questi aeroporti un appoggio fondamentale, pur continuando a concentrare i suoi sforzi sugli aeroporti internazionali.

Per quanto riguarda il problema della distanza tra un aeroporto e l'altro, sono anch'io dell'opinione che non si possa stabilire in 100 chilometri il limite fisso, anche perché, date le particolari condizioni geografiche del nostro paese, la distanza di 100 chilometri a volte comporta situazioni molto diverse, come è il caso del braccio di mare da superare per il collegamento tra Pisa e l'isola d'Elba. Invece, si dovrebbe organizzare un sistema aeroportuale ben coordinato con Roma e Milano.

Questi sono i punti sui quali ho ritenuto opportuno richiamare l'attenzione della Commissione, al fine di dare un piccolo contributo alla soluzione di problemi che presentano risvolti interessanti sotto diversi punti di vista.

BAGHINO. L'onorevole Marino ha presentato una relazione che illustra l'orientamento del gruppo del MSI-destra nazionale nei confronti della relazione Masciadri, orientamento che pensiamo porterà ad eventuali ampliamenti e precisazioni nel documento che dovrà essere sottoposto alla nostra approvazione. Non mi resta pertanto che trattare alcuni aspetti particolari che non potevano essere contemplati dalla relazione.

A questo punto, però, dopo aver ascoltato le osservazioni fatte dai vari colleghi, ritengo di non essere preparato a questa puntualizzazione, anche perché dai precedenti interventi mi sono reso conto che si è già ampliato il numero dei temi da trattare. È anche vero che noi dobbiamo ringraziare l'onorevole Masciadri per il lavoro che ha svolto e che non so quanti sarebbero stati in grado di compiere (io certamente no) e che è stato minuzioso ed analitico in ogni sua parte, tanto da permettere a noi di discutere con cognizione sull'argomento, anche se non siamo, a volte, del suo stesso parere.

Ho dunque avvertito che si è ampliata la discussione e si è toccato un argomento che doveva forse rappresentare il preambolo della relazione e cioè il problema di quale

politica si vuole assegnare all'aviazione civile. Questo è il punto. Bisogna trovare un principio e da esso far derivare le varie impostazioni; ed il principio parte dalla polemica - a condurre la quale mi trovai isolato - sorta quando l'allora ministro dei trasporti, onorevole Preti, ottenne l'inserimento di un certo articolo in un provvedimento che prevedeva il finanziamento delle ferrovie dello Stato, articolo con il quale si mutò la denominazione del ministero, che da allora si chiamò semplicemente Ministero dei trasporti e non più Ministero del trasporto e dell'aviazione civile; questo per significare in quale considerazione fosse fin da allora tenuta l'aviazione civile. Vi fu qualcuno che sostenne che, assolvendo anche l'aviazione civile ad un compito di trasporto, il cambiamento di denominazione poteva significare la volontà di approntare un programma organico, in modo che ne potesse derivare una certa concezione del servizio pubblico e che il ministero potesse assumere su di sé tutta l'attività degli aeroporti. Non mi pare che questo sia oggi il nostro orientamento, anzi tendiamo a rivolgere numerose critiche al ministero proprio per lo stato di assoluta disfunzione che si registra nell'ambito dell'aviazione civile.

Perché ho fatto tutta questa premessa? Per avanzare una richiesta: vorrei, cioè, chiedere, se fosse possibile, di rimandare i lavori della Commissione senza chiudere la discussione, per dar modo a tutti di intervenire, affinché al termine del dibattito scaturiscano uno o più documenti che prendano in esame - così come ha proposto anche l'onorevole Marzotto Caotorta - il problema argomento per argomento, fermo restando il fatto che vi dovrà essere unanimità sul principio dal quale dovrà derivare ogni altra considerazione dell'indagine.

PRESIDENTE. La discussione che si è svolta stamattina ha portato notevoli contributi ed apporti alla relazione; vi è ora il

problema di concluderla il più presto possibile per permettere al relatore, tenendo conto di tutti gli aspetti e suggerimenti emersi dal dibattito, di tradurla in una bozza di documento che poi, ovviamente, dovremo votare. Per far questo il relatore, onorevole Masciadri, avrà bisogno di qualche giorno di tempo, per cui penso che per mercoledì della prossima settimana si possa concludere il dibattito e votare il documento finale, ferma restando la possibilità, per chi lo ritenesse opportuno, di effettuare nuovi interventi. Se non vi sono obiezioni, può rimanere così stabilito.

(Così rimane stabilito).

BAGHINO. La ringrazio, onorevole presidente; vuol dire allora che io cercherò di inserirmi il più possibile nel prosieguo del dibattito.

MASCIADRI, Relatore. Nella mia qualità di relatore, potrei prendere contatti informali con i rappresentanti dei gruppi, in modo che la bozza di documento conclusivo sia, per quanto è possibile, concordata. Per quanto riguarda poi i punti nodali del problema dell'aviazione civile, potrei anche preparare alcune soluzioni alternative che possano andare incontro alle varie esigenze e, nello stesso tempo, essere conciliabili con quelle del relatore.

BAGHINO. Vi è, ad esempio, il problema della pluralità delle compagnie, che deve essere considerato attentamente, perché debbono essere garantiti tutti i servizi e non bisogna permettere che essi si riducano, come invece sta avvenendo.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione sulle conclusioni dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,20.