

X.

SEDUTA DI GIOVEDI' 6 NOVEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,10.

PRESIDENTE. Ricordo che nella precedente seduta il rappresentante del Governo, pur nel previo rispetto delle prerogative della Commissione, aveva richiesto che l'esecutivo fosse posto in grado di far conoscere il suo punto di vista in merito al documento predisposto dal relatore, e ciò anche ai fini di un utile contributo alla definitiva formulazione del documento medesimo. La Commissione aveva aderito a tale richiesta. Do ora la parola al sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come rappresentante del Governo vorrei apportare con alcune opinioni e notizie un contributo ai fini della migliore conclusione di questa indagine conoscitiva.

Esprimo intanto un vivo apprezzamento all'onorevole Masciadri per l'impegno con il quale ha portato avanti la sua relazione e credo inoltre che questo sia un momento importante per alcune scelte nel settore dell'aviazione civile; è un momento importante perché siamo in una fase di crisi e il contributo di tutti deve essere finalizzato ad un superamento di una situazione che ci preoccupa e che riguarda sia le strutture degli aeroporti, sia lo stesso trasporto aereo, sia anche le stesse strutture pubbliche di controllo, di programmazione e di incentivazione. Credo che l'indirizzo programmatico, che evidentemente sostiene tutta la relazione, così come predisposta dall'onorevole Masciadri, non possa non partire anche da questa considerazione: gli interventi che devono essere fatti in via legislativa ed amministrativa, se del caso, debbono quindi essere finalizzati ad alcune considerazioni di natura generale.

Il trasporto aereo è un comparto importante, in una società moderna, del settore generale dei trasporti ed è certamente un segno dello sviluppo - di cui è per altro conseguenza e causa - di un paese. Esso è aumentato notevolmente in questi ultimi anni ed è entrato in crisi per motivi eccezionali, certamente non ipotizzabili o non ipotizzabili in maniera concreta. L'aumento vertiginoso del costo dell'energia non era certo fra le ipotesi più attendibili; si riteneva inoltre che uno sviluppo del traffico aereo molto più elevato dello

sviluppo stesso della società potesse assorbire tutta una serie di decisioni non sempre coerenti o puntualmente programmate.

Siamo, quindi, in un momento difficile, e, secondo me, almeno due scelte devono essere fatte in via preliminare. La prima è di natura programmatica e non può non partire dalla ottimalizzazione delle strutture esistenti. Bisogna cioè ottimizzare queste strutture senza rinunciare, però, a crearne delle nuove: mi riferisco in particolare alle strutture fisse. Non dobbiamo correre il rischio di trovarci a gestire un patrimonio scarsamente dotato e nello stesso momento continuare a dotarci di ulteriore patrimonio che resterebbe ancora scarsamente dotato. Si tratta di una scelta di politica generale che non riguarda soltanto il trasporto aereo ma va applicata ad ogni settore.

La seconda scelta, politicamente molto rilevante, è la seguente: bisogna stabilire se il trasporto aereo, tenendo conto della sua utilità per il paese, debba - così come accade per il settore delle ferrovie o sta accadendo per il trasporto su strada - essere trasferito in via permanente nel settore dei trasporti sovvenzionati in considerazione della sua importanza sociale. Credo che il tema, posto in modo così generale, non possa avere una risoluzione in via immediata. Credo, però, che in una prospettiva di medio termine, qual è quella che ci è consentita, valga l'ipotesi che il paese debba perseguire un ritrovamento degli equilibri in questo settore; è necessario tenere conto degli aspetti economici del problema, rifiutando il sovvenzionamento ma accettando una politica di interventi pubblici che sostengano ed aiutino lo sviluppo del trasporto aereo.

Del resto, finora lo Stato si è mosso in questa direzione con la famosa legge n. 825 e con gli interventi per la costruzione degli aeroporti. È impensabile che in avvenire tali costruzioni possano essere inserite in un piano economico della gestione aeroportuale, in quanto si tratta di ammortamenti che, se dovessero essere caricati sul costo del biglietto, evidentemente realizzerebbero livelli insostenibili per i passeggeri.

A mio avviso le strutture del trasporto aereo sul piano gestionale non possono non essere stimolate attraverso una politica che le aiuti anche a superare la crisi in cui sono

coinvolte in questo momento, restando comunque vincolate ad una ipotesi di ricerca di riequilibrio. Credo sarebbe estremamente pericoloso, in questo momento, ipotizzare un sistema di trasporto aereo sovvenzionato, anche se organizzato in maniera analoga agli altri settori del trasporto. Quindi, interventi dello Stato sì, ma interventi sussidiari, al fine di un superamento della crisi che in questo momento coinvolge in maniera pesante il settore.

In linea generale credo che gli interventi possano essere suddivisi in tre aspetti: le strutture fisse, il trasporto aereo (compagnie aeree di linea, trasporto di merci, eccetera), le strutture pubbliche, in particolare quelle che sono sotto il diretto controllo del Ministero dei trasporti.

Per le strutture fisse (aeroporti) la linea generale che emerge anche dalla relazione Masciadri, e che non può non avere il mio consenso, è quella di una politica che sia programmata in funzione non solo di un piano degli aeroporti ma di un piano generale dei trasporti nel nostro paese; del resto questo corrisponde alla volontà del Parlamento che ipotizza, sia nell'ambito della legge n. 825 sia nell'ambito della legge sul piano degli interventi straordinari nelle ferrovie, un piano nazionale dei trasporti. E credo che vada auspicata in questa direzione una politica che avvii e introduca nell'ambito dello stesso trasporto aereo il concetto di « bacino di traffico », concetto che in qualche misura è già presente nella legge sul sistema aeroportuale di Roma; ne abbiamo anche discusso proprio la scorsa settimana, trattando dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio e di una sua possibile collocazione nel sistema aeroportuale lombardo; un concetto di immediata comprensione quando ci si riferisce agli aeroporti di Roma e di Milano, che sono le due strutture intercontinentali del nostro paese, ma che può esserci di aiuto anche quando si parla di programmazione degli altri aeroporti. Si tratta cioè di servire il paese attraverso una visione regionale intesa non tanto in senso giuridico-amministrativo, quanto in riferimento al traffico aereo; essa va correlata al piano nazionale dei trasporti e comporta un coinvolgimento di responsabilità dello Stato, sia a livello centrale, sia a livello delle strutture periferiche.

La legge predisposta per il sistema aeroportuale romano coinvolge una responsabilità politica più vasta; su quella strada si può svincolare il dibattito sul programma aeroportuale da un confronto non sempre possibile ed utile fra il potere centrale e istanze locali non

organizzate a medio livello attraverso l'esplicitazione, anche per ciò che riguarda gli aspetti gestionali, del concetto di « bacino di traffico ». Si tratta di una legge di non facile realizzazione, ma alla quale - penso - si possa vincolare un'azione politico-amministrativa che vada verso la direzione indicata.

Il problema degli squilibri economici attualmente gravanti sulle gestioni aeroportuali riporta il discorso sull'attività già esistente per la ricerca di un equilibrio, sia attraverso la riforma della legge che disciplina i diritti aeroportuali, sia attraverso una individuazione più attenta delle tariffe *handling* che escluda qualsiasi automatismo, ma sia basata su una reale considerazione dei costi.

Tale problema va inquadrato in una visione sufficientemente attenta del concetto di servizio aeroportuale, che non deve coinvolgere tutto ciò che grava sul bilancio degli aeroporti ma che non può essere qualificato servizio in senso stretto, lasciando agli enti di gestione la responsabilità di equilibrare le altre attività che si svolgono nell'ambito dell'aeroporto, contribuendo al decoro della aerostazione.

La tariffa *handling* ha attinenza ad un particolare settore del servizio aeroportuale e va esaminata con attenzione: è necessario valutare una politica tariffaria in ragione generale della politica tariffaria di un paese ma, in relazione alle indicazioni che ho fornito precedentemente, essa va gestita in funzione di un riequilibrio, da ricercarsi almeno a medio termine. In tale ambito generale vanno anche progressivamente rivisti, secondo le indicazioni della relazione Masciadri, i rapporti tra le autorità militari e civili, avendo una visione generale di indirizzi per quanto riguarda il settore del trasporto aereo.

Circa il problema del trasporto aereo in senso stretto, sappiamo come in tutto il mondo si vada alla ricerca di un riequilibrio ma, contemporaneamente, come ciò richieda una serie di interventi da parte dello Stato. Su questo argomento mi associo, in definitiva, a quanto sostenuto nel documento del relatore, onorevole Masciadri, per una ricerca di interventi da parte dello Stato (ne parla molto bene Pietro Armani ne *Il Sole-24 ore* di domenica scorsa). Un intervento pubblico è certamente necessario e ritengo che anche qui vada fatta una scelta finalizzata al riequilibrio. Non sarei, pertanto, favorevole ad una serie di meccanismi che, direttamente o indirettamente, trasferissero questo settore nel settore dei trasporti sovvenzionati, ma piuttosto a quelle forme di incentivazione, come i

mutui agevolati, che obbligano in qualche misura le attività del settore ad una ricerca in senso imprenditoriale di nuovi equilibri.

È evidente che tutto questo richiede una coordinazione e programmazione del servizio del trasporto, soprattutto per quanto riguarda il trasporto di linea e, pertanto, si apre il discorso sulla compagnia di bandiera e sull'attività delle altre compagnie. Tale discorso, non ancora concluso, allo stato dei fatti è sostanzialmente recepito nel documento dell'onorevole Masciadri, in una ricerca di razionalizzazione che garantisca il pluralismo e, nello stesso tempo, eviti, nella ricerca della concorrenzialità - che di fatto non si realizzerebbe perché sempre estremamente controllata - di perseguire l'atomizzazione del patrimonio esistente. È anche da evitare, evidentemente, che si creino forme di monopolio non utilizzate. Del resto, lo stesso onorevole Masciadri ha parlato di « linee di portafoglio » non utilizzate, mentre nel corso del dibattito per la stesura della convenzione con l'ALITALIA si stanno cercando meccanismi che assicurino contro questi pericoli la compagnia di bandiera ma anche la stimolino affinché essa possa realizzare la propria attività in una visione politica generale guidata dal Governo.

In questo stesso quadro si pone la grande tematica dei voli *charter*, che hanno avuto e continuano ad avere una grande espansione che si riflette largamente sul mercato internazionale e nazionale. È doveroso quindi ricercare una regolamentazione che in qualche misura serva a dividere realmente il mercato. Non si può certo dire che il mercato dei voli di passeggeri di linea sia totalmente diverso, né si può dire che qualsiasi volo *charter* abbia un aspetto concorrenziale. Sulla scorta di esperienze fatte a livello internazionale, svoltesi soprattutto sul mercato americano - il quale in questo momento è notevolmente pressato a favorire una espansione in senso « *charteristico* », espansione che tendenzialmente è favorita attraverso una serie di ipotesi molto più numerose che non nel passato - si può utilmente capire che cosa si intenda per volo *charter*. Partendo da queste esperienze sarà possibile verificare fino in fondo la possibilità di espansione e si potrà sufficientemente tener conto della distinzione fra volo *charter* e volo di linea.

Per quanto riguarda il traffico merci il discorso è un po' più complesso, essendo oggi prevalente la tendenza a combinare il traffico merci con quello passeggeri. In questo momento una esplicita separazione non è in fase molto avanzata, anche se in questa dire-

zione probabilmente qualche sforzo va fatto al fine di evitare di essere solo ricettori di questo tipo di servizio, in quanto noi non siamo produttori di traffico.

Quanto all'aviazione generale sono convinto che vi siano grandi possibilità di espansione e che, quindi, sia opportuno e necessario, anche in questa direzione, snellire la normativa ed agevolarne l'attività relativa, naturalmente con cautela, per non trovarsi, poi, dinanzi all'avventurismo, molto facile in questo settore. Bisognerebbe agire attraverso controlli « a monte » sulla serietà di coloro che intraprendono questo tipo di attività, corrispondendo per altro alle richieste e alle esigenze, certamente crescenti, con snellezza e scorrevolezza maggiori delle attuali.

Riguardo alle strutture pubbliche, credo che vadano rimate in una visione più generale di indirizzo sotto la diretta responsabilità del Ministero dei trasporti anche per quanto attiene agli impianti fissi e alle gestioni del trasporto aereo. Si tratta, evidentemente, di applicare tutta una serie di controlli e di programmazioni, aventi pur sempre come fine lo snellimento delle attuali strutture, allo scopo di far uscire l'azione dello Stato da quel tanto di eccessivamente puntuale e frantumato che oggi esiste, sia nei confronti delle gestioni aeroportuali sia nei confronti delle gestioni delle attività di volo. Esiste realmente, infatti, una frantumazione nell'attività pubblica che va ricondotta ad un filone generale di indirizzo attraverso opportune normative, anche a livello amministrativo, prescindendo da quanto è altresì necessario realizzare attraverso modifiche legislative.

Riguardo alla proposta, avanzata dall'onorevole Masciadri, per una ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile, debbo dire che ci troviamo di fronte a numerose difficoltà nell'elaborazione di un disegno di legge *ad hoc*, anche in considerazione del fatto che è stato realizzato lo stralcio dalla legge n. 382 di tutta la parte riguardante la normativa della pubblica amministrazione.

Per quanto riguarda lo snellimento delle procedure di amministrazione, debbo dire che il comitato previsto dall'articolo 2 della legge n. 825 ha dato buona prova (lo dico con cognizione di causa perché l'onorevole ministro mi ha delegato a presiederlo). Perciò, se si decide di parlare di Consiglio superiore dell'aviazione civile, se ne deve parlare in termini diversi da quelli attuali. Nello stesso tempo, almeno per la durata della fase di passaggio, che si prevede piuttosto lunga, appare certamente utile la costituzione di un or-

gano di coordinamento fra Ministero dei trasporti e Ministero della difesa.

Per quanto riguarda i rilievi sul servizio trasporti devo dire che non mi pare si possano puntualizzare *ad officium*. Se mai, bisognerà fare un discorso generale, tenendo ben presenti alcune finalità di fondo sulla ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile. Voglio chiarire che i funzionari della direzione generale dell'aviazione civile svolgono la loro attività in un quadro generale che certamente non li agevola, non solo sul piano legislativo ma pure su quello funzionale, anche in considerazione del fatto che non è stato ancora possibile soddisfare la nostra richiesta di avere, ad esempio, l'unità logistica delle strutture. Ciò non è stato ancora realizzato a causa di difficoltà di bilancio in cui si trovano lo Stato in generale e il Ministero dei trasporti in particolare. È chiaro che stiamo già operando nel tentativo di ottenere qualche risultato positivo.

Per quanto riguarda la legge n. 825, il recente disegno di legge di conversione del decreto-legge 15 agosto 1975, n. 377, concernente, tra l'altro, interventi per i trasporti, anche se ha decurtato alcuni fondi, ha però assicurato tutto ciò che era necessario per portare a conclusione i programmi della stessa legge n. 825. Posso dire che entro l'anno saranno consegnati i lavori di cui ai noti cinque appalti-concorso e saranno controfirmate le convenzioni di Milano, Genova, Torino, Venezia e Palermo. Se questi enti ci risponderanno in tempi brevi, sarà possibile procedere, anche per essi, all'appalto dei lavori.

Per quanto riguarda il piano generale degli aeroporti, la distanza dei 100 chilometri può avere anche un certo valore, ma in ogni caso « bacini regionali di traffico » potrebbero rappresentare un disegno più razionale per il trasporto aereo nel territorio dello Stato.

Circa il problema della gestione penso di aver già dato sufficienti indicazioni; faccio d'altro canto presente che vi sono alcune interessanti esperienze di forme di concessione intermedie di aerostazioni che sembrano dare buoni risultati (mi riferisco alle gestioni parziali delle aerostazioni di Rimini e di Pisa).

Al punto n. 6 di pagina 5 del documento del relatore si parla degli interventi finanziari: a questo proposito si fa una ipotesi di dosaggio di benefici sia al trasporto aereo sia agli aeroporti. Come rappresentante del Governo sarei grato al Parlamento se desse un indirizzo più preciso perché tutto ciò si riflette evidentemente sulla gestione di alcuni strumenti (ad esempio, le tariffe *handling*, i la-

vori e i mutui agevolati). Aggiungo anche che in questo campo sarebbe meglio semplificare piuttosto che, attraverso altre sovvenzioni, procedere ad agevolazioni molto diffuse che non avrebbero poi la possibilità di sottostare ad un reale controllo.

Per quanto riguarda la tassa sul servizio di radioassistenza, sono stati risolti alcuni contrasti e un disegno di legge, in via di predisposizione, sta per essere sottoposto al Consiglio dei ministri, con il totale rispetto delle indicazioni di cui al punto n. 7) di pagina 5 del documento del relatore Masciadri.

Circa la definizione delle tariffe *handling*, essa esisteva già nel 1969 per l'aerostazione di Fiumicino, ma di fatto è stata dilatata a tutti gli aeroporti in gestione dello Stato. È stato anche comunicato all'associazione che riunisce i gestori di aeroporti un nuovo regolamento, per il cui esame è richiesto il parere sia della stessa associazione dei gestori aeroportuali, sia del Consiglio superiore dell'aviazione civile. Per quanto riguarda in particolare l'aeroporto di Roma, vengono ipotizzate alcune questioni che richiedono modifiche legislative. Il rinvio della costruzione della terza aerostazione richiede appunto una modifica legislativa, anche perché il contributo - che dovrebbe essere stabilito con nuova legge ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 775 - è subordinato proprio alla realizzazione della nuova aerostazione. Allora, se questo è l'indirizzo - e a me pare che sia un indirizzo che meriti di essere perseguito - vorrei pregare la Commissione di valutare se sia il caso di addentrarsi in tutta una serie di puntualizzazioni, in particolare per quanto concerne la questione del *catering*, che è ancora *sub iudice* soprattutto per quanto riguarda i rapporti tra l'INTERSIND, la Società aeroporti di Roma e i sindacati; si tratta di una questione ancora « in ebollizione » e in merito alla quale risaliamo addirittura ad accordi intervenuti il 9 agosto 1974 o l'11 gennaio di quest'anno. Ci troviamo, ad onore del vero, a dover affrontare una serie di questioni interpretative che non emergono casualmente, ma per una certa discrepanza di valutazioni generali sul modo di gestire l'aeroporto.

Credo che, anche in questo settore, sia necessario aver conoscenza di che cosa sia il servizio aeroportuale e di che cosa, invece, sia bene che venga realizzato negli aeroporti per agevolare il passeggero ed anche per agevolare la stessa economicità della gestione aeroportuale ma che non è definibile, in senso strettissimo, come servizio aeroportuale. D'altra parte, vorrei pregare la Commissione di

lasciare al Governo la cura di alcuni aspetti che attengono a questioni di natura gestionale, che possono provocare o sciogliere alcune questioni di principio, le quali potrebbero a loro volta avere riflessi pesanti sul *catering* in altri aeroporti, o danneggiare gli stessi lavoratori che sulla base di quegli accordi hanno ottenuto determinate conquiste che non vogliamo per alcun motivo disattendere.

Mi sembra di aver già trattato la materia relativa ai servizi di trasporto aereo. Forse va chiarito che cosa s'intenda per « carattere prevalentemente generale » per il trasporto non effettuato dall'ALITALIA, che è una espressione eccessiva o troppo modesta a seconda della interpretazione che si può dare; come anche l'espressione « carattere frontaliero » potrebbe essere eccessiva o troppo modesta a seconda dei punti di vista.

Per quanto riguarda gli interventi di natura finanziaria, ho già accennato all'indirizzo, che fondamentalmente sarebbe più gradito, di evitare che vi sia tutta una serie di interventi che surrettiziamente possano dar luogo ad un sovvenzionamento di natura generale, se siamo, come siamo, convinti della opportunità di un riequilibrio in questo settore.

Per quanto riguarda il sovvenzionamento, vi sono certamente alcune linee che meritano di essere considerate come sociali; sono le linee che tutti conosciamo, quelle per le piccole isole, che evidentemente hanno bisogno di questo tipo di rapporto di traffico, che è, per altro, ineluttabilmente passivo.

In materia di aviazione generale, mi pare di aver dato alcune indicazioni. Per quanto riguarda il codice della navigazione, l'onorevole Masciadri sa meglio di me come il lavoro della commissione che sta rielaborando il regolamento sia ormai giunto ad uno stadio avanzato e come, dai lavori della commissione, sia emersa l'esigenza di una modifica dello stesso codice.

Era stato fatto un rilievo per quanto riguarda alcune questioni all'ordine del giorno relativamente all'aumento dei massimali assicurativi; in merito vi è un disegno di legge, già approvato dal Senato, che reca il n. 2611 e che credo sia ora all'esame congiunto di questa e della IV Commissione giustizia della Camera: mi premurerò io stesso di sollecitare tale esame. Inoltre, il 24 marzo scorso è stato assegnato alla XII Commissione industria, commercio e artigianato, un disegno di legge per la riassicurazione a carico dello Stato dei rischi che non sono coperti dalle compagnie di assicurazioni private.

Per il resto mi pare di aver affrontato in qualche modo quasi tutti gli argomenti che mi ero riproposto di toccare e quasi tutto quello che in via incidentale o particolare poteva necessitare, a mio parere, di qualche chiarimento in ordine alle conclusioni che la Commissione deve trarre da questa indagine conoscitiva.

Ringrazio dunque l'onorevole presidente e tutta la Commissione e mi scuso per eventuali lacune della mia esposizione.

PRESIDENTE. Credo di interpretare il sentimento della Commissione nel ringraziare il rappresentante del Governo per la sua partecipazione alla conclusione dell'indagine conoscitiva.

Proporrei ora di continuare i lavori in materia procedendo all'esame del testo delle conclusioni del relatore e quindi ad una loro valutazione ed alla conseguente votazione, poiché non ritengo opportuno un ulteriore rinvio dell'*iter* del procedimento. A tal fine propongo di aggiornare la seduta a questo stesso pomeriggio alle ore 16,30.

MARINO. Propongo che la Commissione sia posta prima in grado di valutare le dichiarazioni testè rese dal rappresentante del Governo.

È possibile avere oggi stesso il resoconto stenografico dell'intervento del sottosegretario Degan ?

PRESIDENTE. L'onorevole Marino ha avanzato la richiesta di attendere la distribuzione del testo stenografico delle dichiarazioni del sottosegretario di Stato per i trasporti prima di proseguire nell'*iter* dell'indagine conoscitiva. Personalmente credo che tutti abbiamo ben presente quanto ha detto oggi l'onorevole sottosegretario; tuttavia la Commissione è libera di decidere in merito a questa richiesta.

FIORIELLO. Tenuto conto che già si è svolta una discussione sul documento Masciadri, ritengo che oggi la Commissione potrebbe continuare a discuterne, tenendo conto delle osservazioni fatte dal sottosegretario onorevole Degan. In seguito l'onorevole Masciadri avrebbe la possibilità di tener conto di quanto ogni gruppo potrebbe esprimere oggi per poi presentare, nella settimana prossima, un documento definitivo.

MARZOTTO CAOTORTA. Eravamo tutti d'accordo che questa indagine, perché non

perdesse efficacia, dovesse essere la più rapida possibile. Abbiamo dovuto rinviare la discussione, e ne sono lieto, per ascoltare il ponderoso giudizio del Governo, senz'altro indispensabile. A questo punto, poiché ritengo che il Governo sarà presente anche durante l'ulteriore fase dell'indagine e potrà quindi essere richiesta la sua opinione e il suo apporto per chiarire eventuali dubbi, credo sia urgente passare all'esame dei singoli punti della relazione dell'onorevole Masciadri.

L'attesa per questo documento è piuttosto viva e perciò o noi traiamo le conclusioni, giungendo ad una definizione del testo conclusivo dell'indagine, oppure continueremo a far sì che il settore permanga in una situazione di grave incertezza che finirà per nuocere ad esso seriamente.

Sono pertanto d'accordo con la proposta di continuare l'esame del documento anche nel pomeriggio di oggi.

GUERRINI. Sono anch'io dell'opinione che sia necessario arrivare al più presto ad una votazione. Non giova certamente al prestigio della Commissione continuare a rinviare la conclusione di questa indagine conoscitiva che, partita all'insegna della celerità, rischia di impantanarsi.

Ritengo che noi tutti dobbiamo impegnarci nell'esame del documento del relatore, proseguendo i nostri lavori nel pomeriggio e cercando di concludere in giornata, senza aspettare il resoconto stenografico del pregevole intervento dell'onorevole sottosegretario. Tali mie conclusioni sono motivate anche dalla consapevolezza del momento particolarmente scabroso che sta attraversando la nostra aviazione civile.

BAGHINO. Formalmente tutti dichiariamo di essere d'accordo per fare presto; però vi è stato un solo gruppo - quello del MSI-destra nazionale - che ha chiesto esplicitamente che non si rinviasse ulteriormente l'iter dell'indagine, anche se riteneva giusto attendere il preannunciato intervento del Governo, pur nel timore che esso rappresentasse un ennesimo motivo di ritardo. Gli altri gruppi hanno invece accettato *tout court* di rinviare ad oggi il prosieguo della discussione e quindi ora non è necessario avere sotto mano il resoconto stenografico delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario perché tutti abbiamo capito quello che è stato detto.

Adesso riprendiamo pure l'iter interrotto, ma si tratta di un ribaltamento della situa-

zione poiché riprendiamo la discussione dove l'avevamo lasciata, cioè alla lettura della relazione Masciadri, anche se non si ha il coraggio di dirlo. Avevamo rinviato il dibattito per un senso di riguardo nei confronti della richiesta del rappresentante del Governo ed anche per un certo interesse che nutrivamo per le preannunciate dichiarazioni: ma ora si vorrebbe andare avanti punto per punto, senza dar modo di riflettere. Va bene, si legga il primo punto della relazione Masciadri, poi ognuno esprimerà il parere su questo e così via; ma non so se questo modo di procedere farà guadagnare tempo.

Il relatore dovrà farci avere il testo che dobbiamo considerare definitivo: questo è il punto, altrimenti si perde soltanto tempo.

PANI. Noi comunisti siamo del parere che si possa già in mattinata continuare l'esame del documento Masciadri al fine di avviarci concretamente alla conclusione di lavori della Commissione.

Riguardo alla proposta avanzata dal presidente per una riunione pomeridiana della Commissione, debbo dire che il nostro gruppo non potrà essere presente a causa di un impegno di partito ormai improrogabile. Mi dichiaro pertanto contrario a tale proposta. È chiaro però che queste mie dichiarazioni non hanno il fine di ritardare il regolare prosieguo dei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. L'iter dell'indagine, dopo i chiarimenti resi oggi dal rappresentante del Governo, può dirsi concluso, almeno per la parte riguardante la discussione. A questo punto noi dovremmo passare all'esame del documento conclusivo sul quale sarà, ovviamente, possibile a ciascun gruppo esprimere parere favorevole o contrario e presentare proposte di modificazioni, che dovranno essere poste in votazione. A questo punto si pone il problema se iniziare subito tale esame, come richiesto dal gruppo comunista, o se rinviarlo ad una prossima seduta, come richiesto dal gruppo del MSI-destra nazionale, in attesa che possa essere distribuito il resoconto stenografico dell'intervento del sottosegretario Degan.

MASCIADRI, Relatore. Vorrei dire ai colleghi che se iniziamo subito l'esame dei singoli punti del documento sono in grado di tenere conto delle osservazioni interessanti e numerose del Governo, essendo stato attento all'esposizione dell'onorevole sottosegretario.

Sinteticamente posso dire che il Governo non si è dichiarato contrario alla sostanza della mia relazione, anzi ne ha seguito il filo logico sul quale, del resto, da parte dei singoli componenti la Commissione, era già stato espresso un parere in linea di massima positivo, salvo alcuni piccoli rilievi sui singoli problemi.

Quanto al proseguimento dei nostri lavori, visto l'andamento della discussione e l'indisponibilità di alcuni gruppi, ed essendo anch'io, come altri colleghi, desideroso di sciogliere sollecitamente i nodi che ancora sussistono, penso che in mattinata si potrebbe, da parte dei vari gruppi, chiarire le posizioni fondamentali di assenso o di dissenso. In questo modo potremmo già sgomberare ampiamente il campo dalle questioni pregiudiziali più importanti.

PRESIDENTE. Indubbiamente le osservazioni dell'onorevole Masciadri hanno fatto sorgere in me alcune perplessità che prima non avevo, in quanto pensavo che la Commissione fosse pronta ad affrontare l'esame e la votazione dei singoli punti del documento conclusivo.

MARZOTTO CAOTORTA. Ora non si tratta di votare ma di discutere i singoli punti del documento per evitare di sollevare un polverone senza poi concludere alcunché.

BAGHINO. Noi non siamo in grado di valutare al momento quanto ha dichiarato il rappresentante del Governo.

MARZOTTO CAOTORTA. Le faccio osservare, onorevole Baghino, che su questo punto il relatore è stato esplicito ed è già pronto a riferire sulle osservazioni del Governo. A mio avviso ritengo che la discussione possa proseguire punto per punto.

MARINO. Di fronte a questa proposta dell'onorevole Marzotto Caotorta, sarei disposto a ritirare la mia per non intralciare i lavori della Commissione. Ritengo tuttavia che sarebbe più opportuno meditare sulle dichiarazioni del rappresentante del Governo per poi arrivare alla conclusione dell'indagine - eventualmente con una seduta-fiume - nella prossima settimana.

CATELLA. Partendo dalla considerazione che la Commissione è sovrana, e quindi può

anche non condividere le considerazioni del Governo, debbo dire però che, udito l'ampio intervento del sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan, sarebbe, a mio modo di vedere, più opportuno poter rileggere e meditare le sue considerazioni, dando facoltà a ciascuno di noi di farsi un'idea precisa al riguardo, se effettivamente vogliamo avere una collaborazione dialettica e utile ai fini dell'indagine.

MASCIADRI, Relatore. Potremmo rinviare il seguito della discussione a mercoledì prossimo, in attesa che sia pronto il resoconto stenografico della seduta odierna e concludere in tale seduta l'indagine, magari ricorrendo anche ad una seduta-fiume.

IPPOLITO. Premetto che se il prosieguo dell'indagine conoscitiva dovesse essere rinviato a oggi pomeriggio, io mi troverei nell'impossibilità di essere presente. Comunque, anche se sono d'accordo con coloro che vogliono chiudere al più presto questa indagine, a mio avviso sarebbe più opportuno non chiudere ora la discussione e riflettere sulle osservazioni fatte oggi dal rappresentante del Governo; proporrei, quindi, di rinviare il seguito dell'indagine alla prossima settimana.

FIORIELLO. Il gruppo comunista, non prevedendo una seduta pomeridiana per oggi, aveva già preso alcuni impegni; comunque, poiché è viva anche in noi comunisti l'esigenza di concludere al più presto la indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile, aderiamo alla proposta dell'onorevole Masciadri di rinviare il seguito della discussione a mercoledì prossimo, a condizione che l'ordine del giorno della relativa seduta rechi unicamente la conclusione dell'indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Tenendo conto del fatto che per il prossimo mercoledì potremo già disporre del testo stenografico dell'odierno intervento del sottosegretario Degan, ed auspicando che per tale data siano pervenuti anche i testi degli emendamenti che si vorranno apportare alla relazione dell'onorevole Masciadri, pongo in votazione la proposta di proseguire la discussione mercoledì 12 novembre.

(È approvata).

La seduta termina alle 12,45.