

XII.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 19 NOVEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **FORTUNA**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,05.

PRESIDENTE. Proseguiamo la discussione sulle conclusioni dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile. Ricordo alla Commissione che nelle precedente seduta era stata data lettura della lettera *b*) del documento predisposto dal relatore, onorevole Masciadri, ed era stata formulata dall'onorevole Marzotto Caotorta la proposta - anche se non ancora formalizzata in apposito emendamento - di sopprimere il secondo capoverso, concentrando i vari poteri nel Consiglio superiore della aviazione civile.

MASCIADRI, Relatore. Una prima questione sollevata nella precedente seduta era prettamente nominalistica e riguardava il termine « snellimento »; un'altra questione riguardava invece la soppressione del secondo capoverso. A tali proposte non mi oppongo.

La terza questione era quella di concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile, oppure, in alternativa, di costituire un organo consultivo *ad hoc* come quello previsto dalla legge n. 825 del 1973. A questo proposito il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan, insisteva per la seconda soluzione; sono però convinto della opportunità di mantenere l'alternativa da me proposta, prevedendo, cioè, la possibilità sia della concentrazione dei pareri nel Consiglio superiore, sia della costituzione di un apposito organo. Circa la richiesta formulata nella scorsa seduta dall'onorevole Fioriello di un chiarimento sulla ristrutturazione del Consiglio superiore, preciso che di esso fanno attualmente parte il professor Santoro, presidente, due membri della direzione generale dell'aviazione civile, uno del Consiglio di Stato, uno dell'Avvocatura generale dello Stato, un membro per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, del tesoro, delle finanze, dei lavori pubblici, dell'industria del commercio e dell'artigianato, delle poste e delle telecomunicazioni, delle partecipazioni statali, della sanità, del turismo e dello spettacolo, nonché un membro del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, due del Ministero della difesa (aero-

nautica) e sei esperti (il professor Tomasi-no, l'avvocato Baccelli, il professor Gabriele, il comandante Staffieri, il dottor Pucci e il professor Nunziata). Non credo pertanto che l'inserimento nel Consiglio superiore dell'aviazione civile di qualche rappresentante sindacale, di un paio di rappresentanti delle gestioni aeroportuali e di uno o due rappresentanti dei vettori possa sconvolgere i compiti e mutare il quadro d'azione di detto organo. Sarei, quindi, del parere di specificare, alla lettera *b*) del paragrafo 1), dove si parla della ristrutturazione del Consiglio, che debbano farne parte, oltre ai tecnici, anche i rappresentanti delle categorie di che ho prima citato. Se si vuole, infatti, concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile, l'ultima parte del capoverso in discussione va opportunamente modificata, nel senso di specificare, puntualmente, il tipo di ristrutturazione che si vuole attuare.

Se la Commissione non fosse d'accordo con questa impostazione, non avrei, comunque, alcunché in contrario a mantenere la formulazione originaria del testo, con riferimento, cioè, solo alla generica indicazione della necessità di una adeguata ristrutturazione.

MAGLIANO. Se non sbaglio, l'onorevole Fioriello aveva avanzato una precisa proposta di ristrutturazione.

FIORIELLO. La mia proposta mirava soltanto a sottolineare l'esigenza di inserire nel Consiglio superiore dell'aviazione civile i rappresentanti sindacali ed imprenditoriali, ma non a specificare il numero e le modalità di inserimento.

MARINO. Contrariamente a quanto sostenuto dall'onorevole Masciadri, io credo che l'inserimento di rappresentanti dei sindacati di categoria ed imprenditoriali sconvolgerebbe il quadro d'azione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, che è un organo tecnico-consultivo, i cui quadri sono composti da funzionari ed esperti e che ha lo scopo di assistere l'amministrazione nell'esercizio delle sue funzioni. Se così facessimo, opereremmo una modificazione del Consiglio superiore dell'aviazione civile pa-

ri a quella che si verificherebbe nel Consiglio di Stato, se vi si introducessero alcuni rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Desidero, comunque, precisare che non sono contrario nel merito alla proposta del relatore; voglio solo far osservare che gli esperti sono già rappresentati in seno al Consiglio, come pure tutti i ministeri interessati e che, se l'ipotesi dell'inserimento di rappresentanti di settori diversi da quelli attuali fosse accettata, presteremmo il fianco a numerose critiche da parte di eminenti professori esperti in materia.

Infine, desidero far osservare ai colleghi che, se scegliamo di costituire un nuovo organo consultivo, secondo la legge n. 825 del 1973, non sarebbe probabilmente opportuno concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile.

Forse - mi scuso col relatore se rispondo solo ora in termini propositivi alternativi rispetto alla sua proposta - si potrebbe inserire nel Consiglio un rappresentante della Corte dei conti e nessun altro; altrimenti, come affermavo all'inizio del mio intervento, modificherebbe il quadro istituzionale del Consiglio stesso.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vorrei fare qualche considerazione, di carattere strettamente formale, riguardo al testo letto dal relatore. Quando si parla di snellimento delle procedure amministrative, espletate dalla direzione generale dell'aviazione civile, ci si riferisce a tutte le procedure amministrative e non soltanto a quelle inerenti ai problemi delle infrastrutture. Riterrei pertanto opportuno inserire, alla seconda riga della lettera b), dopo la parola « disposizioni », la parola « anche ».

Per quanto riguarda la questione della scelta tra la concentrazione o meno di tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile, sono favorevole alla prima ipotesi. Mi sembra, a questo proposito, emblematico l'esempio del Consiglio superiore della marina mercantile che, in seguito ad una presa di posizione in questo senso del ministero e del Comitato ristretto nominato per l'esame del relativo disegno di legge, è stato opportunamente ristrutturato, con la creazione di due distinte sezioni, di cui una per la programmazione portuale.

Poiché, quando si parla di aviazione civile, ci si riferisce a tutti i settori che a questo ineriscono, dalle infrastrutture ai vettori, sarei del parere che la creazione

di quel famoso organo consultivo *ad hoc*, in base alla legge n. 825, avvenisse secondo il principio dell'istituzione, nell'ambito del Consiglio superiore dell'aviazione civile, di una sezione speciale per la programmazione delle opere aeroportuali, che dovrebbe essere l'unico organo competente in materia.

Per quanto attiene alla composizione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, anche se non voglio entrare nel merito del problema, desidero far osservare ai colleghi che del consiglio di amministrazione fanno già parte alcuni rappresentanti sindacali e che, quindi, sarebbe opportuno che il Consiglio superiore dell'aviazione civile conservasse la sua attuale struttura, che ritengo sufficiente ed idonea, soprattutto per la presenza di tecnici altamente qualificati e per l'apporto di esperti esterni.

CATELLA. Pur non volendo entrare nel dettaglio, credo che la soluzione della concentrazione dei pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile sia la migliore e che - per quanto riguarda la ristrutturazione di quest'ultimo - sia meglio mantenere la formulazione generica originaria del documento del relatore, al fine di evitare, con decisioni affrettate, errori, rimandando la definizione dei particolari al momento in cui si discuteranno gli eventuali provvedimenti legislativi concernenti tale ristrutturazione.

BAGHINO. Il problema della ristrutturazione del Consiglio superiore dell'aviazione civile è oggetto appunto di un progetto di legge che verrà presentato fra breve alle Camere, per cui credo che sia quella la sede opportuna per decidere in merito. Penso, inoltre, che - per quanto attiene al problema della concentrazione di tutti i pareri nel Consiglio - sarebbe opportuno non operare una concentrazione arbitraria, provvedendo con una idonea ristrutturazione.

FIORIELLO. Credo che siamo tutti d'accordo sul fatto di concentrare i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile. Per quanto riguarda la ristrutturazione del Consiglio stesso, voglio ribadire che per noi comunisti è necessaria, comunque venga in seguito trasformato il Consiglio, la presenza dei rappresentanti sindacali ed imprenditoriali. La legge n. 141 del 30 gennaio 1963 definisce la struttura del predetto organismo, per cui, se già in questo do-

cumento introducessimo alcuni elementi di novità nella sua composizione, ciò potrebbe indurre in qualche modo il Governo a modificare tale legge. Pur senza entrare nel merito del problema, ritengo pertanto opportuno dare qualche indicazione, per dimostrare la nostra intenzione di mutare la struttura del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

MASCIADRI, *Relatore*. Non ho nulla in contrario a che sia soppresso il secondo capoverso della lettera *b*). Mi sono già fatto carico, inoltre, di ricordare che l'onorevole sottosegretario Degan aveva espresso l'opinione che sarebbe stato opportuno concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile; nulla in contrario a tale soluzione, come pure alla proposta dell'onorevole Fioriello di prevedere che del Consiglio facciano parte anche i sindacati e i rappresentanti delle forze imprenditoriali in genere. Sono infine favorevole alla seconda proposta dell'onorevole Lombardi, mentre sono contrario alla prima.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Lombardi ha presentato i seguenti emendamenti:

Alla lettera b), sostituire la parola: snellimento, con la parola: revisione.

dopo la parola: disposizioni, aggiungere la parola: anche;

sopprimere il n. 2).

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo capoverso della lettera b).

L'onorevole Fioriello ha presentato il seguente emendamento:

Al n. 1 della lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: con l'inclusione di tecnici specializzati e di rappresentanti dei sindacati, dei vettori e delle gestioni aeroportuali.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto l'emendamento Marzotto Caotorta, soppressivo del secondo capoverso. Sono contrario al primo emendamento dell'onorevole Giovanni Lombardi, mentre accetto il secondo e il terzo e l'emendamento dell'onorevole Fioriello.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del deputato Giovanni Lombardi, di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento del deputato Giovanni Lombardi, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo capoverso della lettera *b*), di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore.

(È respinto).

Il secondo capoverso della lettera *b*) s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Fioriello al n. 1, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione il n. 2 della lettera *b*), di cui il deputato Giovanni Lombardi, ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore.

(È respinto).

Il n. 2 della lettera *b*) s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione la lettera *b*) con le modifiche testé apportate.

(È approvata).

MASCIADRI, *Relatore*. Do ora lettura della lettera *c*), ultima del paragrafo 1: « *c*) considerato che l'assistenza al volo continua ad essere fornita al Ministero dei trasporti dal Ministero della difesa, in base all'articolo 3 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, raccomanda altresì la istituzione di un comitato interministeriale di coordinamento tra il Ministero dei trasporti e quello della difesa al fine di garantire le esigenze dell'aviazione civile, al cui servizio l'ITAV compie oltre l'80 per cento della propria attività e come primo passo verso la integrazione del sistema di assistenza al volo nella organizzazione dell'aviazione civile ».

MARINO. Mi sembra che questo comitato di coordinamento sia già previsto nel primo comma dell'articolo 6 della legge indicata. L'unica differenza è che, mentre il

relatore propone l'istituzione di un organo interministeriale, nel predetto articolo 6 è prevista l'istituzione di un organismo *ad hoc*.

PRESIDENTE. Si tratta di concetti diversi. Non si contesta minimamente l'istituzione di un comitato per lo studio di problemi tanto complessi, ma si suggerisce che, nell'attesa, si faccia un primo passo istituendo un comitato interministeriale.

MARZOTTO CAOTORTA. Onorevole presidente, vorrei soffermarmi su questo paragrafo, che riguarda l'azione dell'ITAV, con due osservazioni. Innanzitutto ritengo che sarebbe opportuno prevedere, alla fine della lettera c), il servizio per il coordinamento con l'*Eurocontrol*; ciò mi sembra sia da auspicare in previsione del distacco dell'ITAV dal Ministero della difesa e della sua integrazione nella organizzazione dell'aviazione civile. Non vedo perché il nostro paese non dovrebbe aderire all'*Eurocontrol*, che è un sistema internazionale che offrirebbe garanzie a livello europeo. Oltre alla istituzione di questo comitato, su cui sono d'accordo, vorrei poi che si prevedesse la autonomia di bilancio e di organizzazione del servizio ITAV, riconducendo tale servizio sotto la responsabilità del suddetto comitato. Infatti oggi questo servizio è frammentario ed è sottoposto ad una serie di autorità, per cui la sua iniziativa risulta spesso paralizzata. Poiché prevediamo l'introito di alcuni contributi come corrispettivo dell'assistenza al volo degli aerei che attraversano il territorio nazionale, potremmo usufruire di tali fondi per dotare l'ITAV di un bilancio autonomo che ne consentirebbe un maggiore sviluppo.

PRESIDENTE. L'onorevole Magliano ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole da: e come primo passo fino alla fine del periodo.

Gli onorevoli Fioriello e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Alla lettera c), aggiungere le seguenti parole:

« Raccomanda un riesame complessivo del problema della utilizzazione dello spazio aereo italiano in rapporto alla rilevante espansione che ha avuto negli ultimi tempi l'aviazione civile ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine della lettera c), aggiungere le seguenti parole:

« Raccomanda di giungere ad una autonomia di bilancio e di riorganizzazione del servizio ITAV unificandone le responsabilità in capo al suddetto comitato ».

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Ferdinando Russo hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo la lettera c), aggiungere le seguenti parole:

« Raccomanda la sollecita attuazione dei compartimenti di traffico aereo previsti dalla legge 11 gennaio 1963 n. 141, e dal decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, n. 438 ».

MAGLIANO. Non vedo alcun motivo per trasferire il servizio di assistenza al volo. Pertanto, propongo di sopprimere le ultime tre righe della lettera c), in quanto oggi non abbiamo neppure il personale civile specializzato per svolgere questo compito.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Occorre, a mio avviso, costituire un comitato interministeriale di coordinamento, o meglio ripristinarlo, perché esso in via informale c'era già. Ciò allo scopo di semplificare le procedure e l'attuale ordinamento del servizio nell'ambito stesso del Ministero della difesa per ottenerne il passaggio ad una organizzazione civile del settore. D'altra parte, sarebbe anche proponibile come alternativa quella di una partecipazione all'*Eurocontrol*.

BAGHINO. Per me esiste un problema di sicurezza di navigazione aerea e di assistenza, per cui occorre impedire che i vari organi addetti procedano in ordine sparso. Non basta, quindi, parlare di passaggio del servizio dal settore militare a quello civile, ma si dovrebbe anche aggiungere che l'assistenza al volo sia affidata, data la sua delicatezza, a personale preparato. Certo i concorsi non costituiranno il mezzo più idoneo per conseguire questo scopo, in quanto gli emolumenti non saranno poi tali da poter invogliare molti ad esercitare questo servizio civile.

Inoltre, mi pare utile il collegamento tra il settore militare e quello civile nel settore dell'assistenza al volo, per cui

anch'io sono contrario all'ultima parte della lettera c).

CATELLA. Sono favorevole ad una adesione all'*Eurocontrol*, e ad una regolamentazione del diritto di sciopero che garantisca la continuità del servizio aereo anche in caso di astensione dal lavoro di altre categorie.

MASCIARDI, *Relatore*. Dirò subito che non sono affatto d'accordo sull'emendamento proposto dall'onorevole Magliano e condiviso dagli onorevoli Catella e Giovanni Lombardi, in quanto credo non sia giusto considerare il comitato interministeriale di coordinamento, previsto alla lettera c) del paragrafo 1), solo come un organo consultivo, piuttosto che — come invece il testo suggerisce — un organo decisionale, quanto meno in un futuro non lontano. Il fine da perseguire deve essere quello di avviarci — pur senza fissare tempi precisi — verso una completa integrazione dell'assistenza al volo nell'organizzazione dell'aviazione civile.

Tredici anni fa abbiamo staccato l'aviazione civile dal Ministero della difesa, facendone una parte a sé stante e con piena autonomia. Pur non condividendo l'opinione di coloro che volevano fosse istituito addirittura un altro ministero, non capisco perché, nell'ambito della autonomia di cui gode l'aviazione civile, non possano essere istituiti servizi per l'assistenza al volo, dato, inoltre, che la tendenza generale è nel senso della precisa definizione dei compiti di assistenza. A conforto di tale tesi, desidero ricordare che in tutti i paesi europei è il Ministero della difesa che provvede all'assistenza al volo.

In merito all'emendamento degli onorevoli Fioriello e Pani, inteso a raccomandare un riesame complessivo del problema della utilizzazione dello spazio aereo, debbo dire che — pur essendo d'accordo in linea di principio — non credo sia opportuno affrontare in dettaglio tutti i problemi poiché, così facendo, non riusciremmo a fornire un documento sintetico ed esauriente ma, al contrario, non faremmo che complicare le cose.

Per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta, son lieto di constatare che in esso manca il riferimento che era stato da lui fatto all'*Eurocontrol* e su cui non concordavo. Sono d'accordo con lui, invece, sull'auspicata autonomia di bilancio e di riorganizzazione dell'ITAV.

Circa l'emendamento che riguarda l'attuazione dei compartimenti di traffico aereo, desidero ricordare agli onorevoli Ferdinando Russo e Marzotto Caotorta che sta per essere varato il regolamento del codice della navigazione. Sarei pertanto contrario all'emendamento. Desidero, infine, ricordare che scopo dell'indagine è quello di dare un indirizzo per la soluzione dei problemi dell'aviazione civile e non quello di formulare norme che disciplinino nel dettaglio i vari aspetti del settore.

MARZOTTO CAOTORTA. L'onorevole Giovanni Lombardi ha formulato una proposta analoga alla mia riguardo alla questione dell'*Eurocontrol*, anche se nel senso di un invito ad associare il nostro paese a questo organismo, fermo restando che tutte le competenze in tema di spazio aereo sono attribuite al Ministero della difesa. Pertanto, pur avendo io cancellato il riferimento all'*Eurocontrol* nel mio emendamento, in quanto pensavo non fosse opportuno inserirlo adesso, mi dichiaro d'accordo con il collega Lombardi.

MASCIARDI, *Relatore*. Anche se riformulata nei termini esposti dall'onorevole Giovanni Lombardi, sono contrario alla proposta di associare il nostro paese all'*Eurocontrol* ed esprimerei parere contrario ad un eventuale emendamento in tal senso in primo luogo perché sarebbe necessario udire il parere del Ministero della difesa ed, in secondo luogo, perché si tratta di una agenzia che regola lo spazio aereo in Europa, riscuotendo tariffe fissate in base a criteri che, secondo l'opinione di molti tecnici, sono per lo meno discutibili. Le tariffe, infatti, vengono calcolate in base alla distanza volata più la radice quadrata del peso dell'aeromobile, ed il 15 per cento degli utili viene incassato dall'*Eurocontrol* stesso.

Infine, desidero ricordare che lo stesso Ministero della difesa è contrario ad una adesione all'*Eurocontrol* dato che, da quando è stato istituito, tale organismo non ha funzionato in modo soddisfacente e perché, così facendo, introdurremmo un gravissimo onere per i vettori.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Si potrebbe collegare tutta la questione alla tassa di sorvolo; il punto fondamentale non è tanto quello di assumere i criteri d'azione dell'*Eurocontrol*, quanto quello di trovare un

appiglio per poter accedere alle scuole di specializzazione da quest'ultimo istituite.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ultima parte della lettera c) del paragrafo 1), di cui il deputato Magliano ha chiesto la soppressione, non accettata dal relatore.

(È respinta).

Il periodo s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'emendamento Fioriello e Pani, aggiuntivo alla lettera c), di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta, aggiuntivo alla lettera c), di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ferdinando Russo e Marzotto Caotorta, aggiuntivo alla lettera c), di cui ho dato lettura, non accettato da relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione la lettera c) con le modifiche testé apportate.

(È approvata).

MASCIADRI, *Relatore*. Do ora lettura del paragrafo 2):

2) In materia aeroportuale, considerata:

a) la insufficienza degli stanziamenti per la rete aeroportuale ed i ritardi con i quali viene messa in esecuzione la legge 22 dicembre 1973, n. 825;

b) la inutile proliferazione degli scali, con evidente sperpero delle già scarse risorse disponibili e scarso equipaggiamento degli aeroporti;

c) la mancata disponibilità da parte del Parlamento del piano dei 1.000 miliardi che risulta essere inviato al CIPE dal giugno 1974;

A) Per quanto concerne la rete aeroportuale nazionale:

1) invita il Governo ad adempiere fedelmente il dettato legislativo previsto dalla legge n. 825, disponendo per gli stanziamenti nei tempi previsti ed anche a provvedere al rifinanziamento della legge stessa in relazione ai risultati degli appalti concorso;

2) dichiara che è preliminarmente necessario conoscere non soltanto il criterio di ripartizione dei fondi previsti nella proposta di finanziamento di 1.000 miliardi, ma anche il piano generale degli aeroporti; in mancanza di tale piano la Commissione trasporti della Camera non sarà messa in condizione di provvedere agli stanziamenti.

In attesa di tale piano, che deve anche definire il livello degli aeroporti (e cioè intercontinentali, internazionali, nazionali e di terzo livello), la Commissione indica le seguenti direttive di carattere generale:

a) è preferibile un ristretto numero di aeroporti perfettamente efficienti piuttosto che un numero troppo elevato, come all'attualità, che denuncia le attuali carenze;

b) gli aeroporti intercontinentali debbono essere soltanto due e cioè quelli di Roma e Milano;

c) i sistemi aeroportuali (Roma, Milano) e gli aeroporti, eccezion fatta per quelli al servizio del lavoro aereo, degli aeroclubs, eccetera, così detti di terzo livello, non possono essere istituiti a una distanza minore di 100 chilometri, distanza che sul piano tecnico ed economico può essere più utilmente percorsa con i mezzi di superficie;

d) per il momento, in attesa dell'approvazione del piano generale degli aeroporti, deve essere sospesa l'apertura al traffico aereo civile di nuovi aeroporti;

e) dovrebbero essere potenziati gli aeroporti di terzo livello anche per l'aviazione generale, stimolando al riguardo le autorità locali e gli aeroclubs senza però che vi siano interventi finanziari da parte dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Catella ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera c), dopo le parole: minore di aggiungere la parola: circa.

Gli onorevoli Fioriello e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le lettere c) e d) con il seguente periodo:

Va affermato il principio che, stante l'attuale assetto aeroportuale nazionale, non si deve dar luogo all'apertura di nuovi aeroporti, concentrando e razionalizzando quelli esistenti su base regionale ed interregionale in relazione ai bacini di traffico e in un quadro d'integrazione dei vari sistemi di trasporti di persone e di mezzi, evi-

tando sprechi e concentrando le risorse disponibili.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi hanno presentato i seguenti emendamenti all'emendamento Fioriello e Pani di cui ho testé dato lettura:

Sostituire le parole: si deve con le parole: è opportuno;

dopo la parola: regionalizzando, *aggiungere le parole:* il trasporto aereo su;

sopprimere le parole: su base regionale ed interregionale;

aggiungere, in fine, le parole: con riferimento a un piano nazionale degli aeroporti.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera d), sostituire la parola: nuovi, *con la parola:* altri.

FIORIELLO. Rinunciamo allo svolgimento del nostro emendamento e accettiamo i subemendamenti degli onorevoli Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi.

MARZOTTO CAOTORTA. In linea di massima sono d'accordo sul testo del relatore. Le mie osservazioni saranno di carattere formale. Alla lettera c) dei considerando si fa riferimento al piano dei 1.000 miliardi. In realtà sappiamo che i miliardi sono 600, mentre 400 miliardi saranno dati ai gestori degli aeroporti. Non vorrei che facessimo credere che vi sono fondi disponibili mentre non ve ne sono e farei piuttosto riferimento al piano poliennale di cui alla legge n. 825 del 1973. Inoltre, al punto 1), mi sembrerebbe più opportuno limitare l'invito al Governo ivi contenuto a dare sollecita attuazione alla legge n. 825. Quanto al rifinanziamento di detta legge, non riterrei opportuno accennarvi, anche perché la questione è contemplata dal piano di sviluppo a medio termine. Comunque, se proprio lo si vuole, possiamo mantenere l'attuale formulazione. Altrettanto dicasi per il punto 2), ove il riferimento al finanziamento di 1.000 miliardi potrebbe essere espresso in forma più semplice, affermando che è opportuno che la proposta di rifinanziamento del piano poliennale sia accompagnata dal piano generale degli aeroporti.

Per quanto riguarda la lettera b), del punto 2), sono d'accordo sul principio che siano considerati intercontinentali soltanto gli aeroporti di Roma e di Milano, ma non so se sia il caso di escludere ogni tentativo di fare un terzo aeroporto intercontinentale. Circa, poi, il problema della distanza di 100 chilometri nutro le stesse perplessità del collega Catella.

In linea di massima sono inoltre d'accordo con l'emendamento Fioriello, che contiene il riconoscimento che dove esiste un sistema aeroportuale non possono esserne costruiti altri.

Quanto al mio emendamento alla lettera d), esso ha unicamente lo scopo di evitare ogni formulazione ambigua, che potrebbe rivelarsi pericolosa. Nutro anche alcune perplessità riguardo alla frase finale della lettera e), dove si afferma che per gli aeroporti di terzo livello non possono essere effettuati interventi finanziari da parte dello Stato. Dal momento che siffatti interventi esistono per gli aeroclubs, non si comprende perché dovrebbero essere esclusi per tali aeroporti.

MAGLIANO. Mi sembra di poter concordare con le osservazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta.

L'unico punto su cui non sarei proprio drastico è sul divieto di costruzione di qualsiasi aeroporto. Sono d'accordo sulla esigenza di fare profonde economie per evitare di puntellare aeroporti soltanto per ragioni di prestigio, ma occorre lasciare qualche possibilità nel caso si presentassero particolari necessità.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. La soluzione del problema della distanza tra gli aeroporti non può essere limitata da una norma che stabilisca rigidamente una distanza di 100 chilometri gli uni dagli altri. Potrebbero essere molti se un sistema aeroportuale richiedesse installazioni più ravvicinate, potrebbero invece essere pochi per la conformazione geografica della regione di cui facessero parte.

La soluzione, a mio avviso, è che la distanza tra i diversi aeroporti deve essere considerata in funzione dei bacini di traffico, da stabilirsi mediante un piano nazionale degli aeroporti.

PRESIDENTE. Questo è lo stesso concetto espresso nell'emendamento degli onorevoli Fioriello e Pani; va, cioè, affermato

il principio di porre su basi regionali e interregionali i sistemi aeroportuali, evitando in tal modo sprechi e concentrando le risorse disponibili.

IPPOLITO. In una precedente seduta, avevo accennato al problema della « regionalizzazione »; penso, però, che stabilire che ogni regione debba avere un suo aeroporto sia una proposta che non sta in piedi. Mi trovo maggiormente d'accordo con l'onorevole Giovanni Lombardi, che parla di « bacini di traffico ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Si tratterebbe, in effetti, di aggiungere all'emendamento Fioriello e Pani, che parla di « bacini di traffico », il riferimento ad un piano nazionale degli aeroporti.

MASCIADRI, *Relatore*. Nella mia qualità di relatore ho avuto contatti con tecnici, rappresentanti sindacali, dirigenti ed imprenditori; tutti hanno concordato sul fatto che il numero degli aeroporti è eccessivo e deve essere ridimensionato. Poiché nelle mie conclusioni ho cercato di scendere nel dettaglio, pur essendo, *grosso modo*, d'accordo con l'emendamento presentato dagli onorevoli Fioriello e Pani, sono del parere che il loro emendamento sia un po' generico e contenga unicamente dichiarazioni di principio. Se lo accogliessimo così come è attualmente formulato, la direzione generale dell'aviazione civile potrebbe successivamente manipolare le cose a modo suo. Devo anche sottolineare che il concetto di bacino di traffico è molto elastico: vorrei che qualcuno provasse a definirlo e a spiegarlo. A me questa espressione sembra piuttosto una frase fatta. Qualsiasi località ha una certa quantità di traffico in arrivo e in partenza che può costituire un bacino di traffico di grandi, medie o piccole dimensioni. Se noi chiamassimo, ad esempio, il sindaco di Treviso, questi sosterebbe che la sua città ha realmente un certo bacino di traffico, anche se, poi, scendendo ad un'analisi più approfondita, scopriremmo che l'aeroporto di Treviso fa concorrenza a quello di Venezia-Tessera, che è distante appena 45 chilometri.

È necessario, perciò, stabilire le dimensioni dei bacini di traffico, usando dei criteri certi, fermi. Figuriamoci se Firenze non ha il suo bacino di traffico! Al limite lo stesso discorso potrebbe valere anche per la mia provincia di Novara, che ha un suo bacino di traffico, o, più in generale, per il

Piemonte che, pur essendo la seconda regione industriale dell'Italia, ha un solo aeroporto.

Ecco perché, al fine di evitare la proliferazione degli aeroporti, mi ero permesso di suggerire, essendo il concetto di « bacino di traffico » evanescente, un metro sicuro, costituito dalla distanza chilometrica. Vorrei scusarmi se sostengo questo concetto con una certa passione, ma lo faccio perché mi sembra che si tratti di un punto fondamentale dell'indagine; se non fosse accolto il parametro sicuro da me proposto, non avremmo fatto alcun passo avanti in un settore fondamentale qual è quello degli aeroporti.

Insisto quindi su tale punto e mi permetto di ribadire il concetto della distanza chilometrica, con le opportune correzioni che i colleghi ritenessero eventualmente opportune per quanto riguarda il numero preciso dei chilometri. Al riguardo dichiaro anzi di accettare l'emendamento dell'onorevole Catella.

Accetto anche l'emendamento Marzotto Caotorta alla lettera d).

Al fine di precisare ulteriormente le diverse categorie di aeroporti vorrei presentare anch'io alcuni emendamenti, di cui, con il permesso del presidente, do direttamente lettura:

Sostituire il n. 1 della lettera A) con il seguente:

1) ritiene opportuno che il Governo dia sollecita attuazione al dettato della legge 22 dicembre 1973, n. 825, accelerando i lavori dichiarati urgenti ed indispensabili sugli aeroporti presi in considerazione;

al numero 2) della lettera A), dopo le parole: In attesa di tale piano, aggiungere le parole: la Commissione suggerisce di suddividere gli aeroporti in quattro categorie: intercontinentali, internazionali, nazionali e quelli adibiti al lavoro aereo, aeroclubs, eccetera. All'uopo si suggerisce, anche al fine di dare priorità agli interventi finanziari dello Stato, di elencare nella prima categoria i sistemi aeroportuali di Roma e di Milano; nella seconda categoria gli aeroporti con traffico internazionale; nella terza categoria tutti gli altri aeroporti aperti al traffico regolare di linea nazionale e nella quarta categoria gli aeroporti addetti agli aeroclubs e al lavoro aereo in genere »;

alla lettera c) del punto 2) sopprimere le parole: di terzo livello;

alla lettera e) del punto 2) sopprimere le parole: di terzo livello;

Penso che, approvando questi miei emendamenti, potremmo realmente dare una priorità a certi tipi di finanziamenti - evitando così la solita « pioggerella » di interventi - ma, soprattutto, definiremmo meglio le strutture su cui tali interventi dovranno incidere.

CATELLA. Sono d'accordo su questa classificazione: bisognerebbe però chiarire se sugli aeroporti nazionali possono atterrare anche i velivoli *charter* provenienti dall'estero e come considerare gli aeroporti militari non soggetti a segreto militare, che eventualmente potrebbero essere inseriti dopo la quarta categoria.

FIORIELLO. Il nostro compito è quello di arrivare alla stesura di un documento riassuntivo delle risultanze dell'indagine e non di entrare specificatamente nel merito dei singoli problemi; dobbiamo quindi mantenerci sulle linee generali. In ogni caso con il nostro emendamento, riferendoci ai « bacini di traffico », abbiamo fissato alcuni limiti, e cioè il divieto di apertura di nuovi aeroporti e il riferimento al programma nazionale del trasporto aereo contenuto nel subemendamento Marzotto Caotorta, che abbiamo accettato. Sono comunque d'accordo con l'onorevole Masciadri sulla classificazione da lui proposta degli aeroporti in quattro categorie.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. L'attuale situazione di fatto denuncia l'esistenza di una proliferazione dei bacini di traffico che comporta ingenti spese. Per evitare questo occorre che i bacini di traffico debbano essere sufficientemente ampi per il futuro e riferiti a un piano nazionale degli aeroporti.

GUERRINI. Condivido la classificazione proposta dall'onorevole Masciadri, tuttavia è evidente che, quando ci troveremo di fronte a progetti di legge, dovremo tener presente precisi criteri.

Desideravo chiedere al relatore se, quando noi parliamo di aeroporti nazionali, intendiamo riferirci solo a quelli civili o anche a quelli militari aperti al traffico civile. Penso, infatti, che sia opportuno specificare bene, in quanto questi ultimi sono numerosi e non è possibile elencarli uno per uno.

MASCIADRI, *Relatore*. Credo sia possibile ovviare all'inconveniente rilevato dall'onorevole Guerrini aggiungendo le parole « o militari aperti al traffico civile ».

Per quanto riguarda il problema sollevato dall'onorevole Marzotto al punto 1) della lettera A), devo far notare che negli ultimi tre mesi il Governo ha provveduto agli stanziamenti nei termini previsti, nonché al rifinanziamento della legge n. 825 del 1973, stanziando la somma di 116 miliardi di lire, che abbiamo approvato circa un mese fa; pertanto, la questione non mi sembra più attuale.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato i seguenti emendamenti:

alla lettera c) delle premesse del paragrafo 2), dopo la parola piano, aggiungere: la parola: poliennale;

alla lettera A), n. 2), sostituire le parole: nella proposta di finanziamento con le parole: nel piano poliennale.

MARZOTTO CAOTORTA. Li ritengo già illustrati nel mio precedente intervento.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto questi emendamenti, raccomando alla Commissione l'approvazione dei miei e, quanto agli altri, mi rimetto alle considerazioni già svolte in precedenza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta alla lettera c) del paragrafo 2) di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore al numero 1) della lettera A), di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento Marzotto Caotorta al numero 2) della lettera A), di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del relatore al numero 2) della lettera A).

(È approvato).

Passiamo all'emendamento degli onorevoli Fioriello e Pani, sostitutivo delle let-

tere *c)* e *d)*, e ai relativi subemendamenti Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi di cui dianzi ho dato lettura, non accettati dal relatore.

MAGLIANO. Mi sembra che la formulazione di tale emendamento sia in contrasto con quanto affermato nella lettera *a)*, cioè che è preferibile un ristretto numero di aeroporti perfettamente efficienti.

PRESIDENTE. Non vi è contraddizione.

MASCIADRI, *Relatore*. Dichiaro che voterò contro l'emendamento Fioriello e Pani, anche se integrato dai subemendamenti Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi, perché il concetto di « bacino di traffico » non è accettabile, in quanto — potendo il bacino essere grande, piccolo o medio — esso indubbiamente ingenererebbe molta confusione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo subemendamento Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi all'emendamento Fioriello e Pani, di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione il secondo subemendamento Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi, non accettato dal relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione il terzo subemendamento Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi, non accettato dal relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione il quarto subemendamento Marzotto Caotorta e Giovanni Lombardi, non accettato dal relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento Fioriello e Pani, sostitutivo delle lettere *c)* e *d)*, non accettato dal relatore.

(*È respinto*).

Passiamo all'emendamento dell'onorevole Catella alla lettera *c)*, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

FIORIELLO. Il gruppo comunista voterà contro tale emendamento e contro le lettere *c)*, *d)* ed *e)*.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Catella.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la frase « di terzo livello » della lettera *c)* del punto 2), di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(*È respinta*).

La frase s'intende pertanto soppressa.

Pongo in votazione la lettera *c)* con le modifiche testé apportate.

(*È approvata*).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta alla lettera *d)*, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la lettera *d)* con la modifica testé apportata.

(*È approvata*).

Pongo in votazione la frase « di terzo livello » della lettera *e)*, di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(*È respinta*).

La frase s'intende pertanto soppressa.

Pongo in votazione la lettera *e)* nel testo modificato dall'emendamento testé approvato.

(*È approvata*).

Pongo in votazione il paragrafo 2) nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura del n. 1 della successiva lettera del paragrafo 2:

B) Per quanto concerne la gestione degli aeroporti ritiene:

1) negli aeroporti attualmente gestiti dallo Stato va stimolato il sorgere di consorzi tra enti locali, con particolare riferimento a regioni, province e comuni al fine di assicurare un più efficiente e democratico svolgimento dell'attività aeroportuale nel quadro del decentramento amministrativo sotto la vigilanza ed il controllo del Ministero dei trasporti. Tale controllo deve garantire l'unità di indirizzo nell'ambito della programmazione nazionale, evitando eventuali abusi e sperperi.

MARZOTTO CAOTORTA. Propongo di sostituire la prima parte del n. 1 sino alla

parola « riferimento » con le seguenti: « negli aeroporti attualmente gestiti dallo Stato va stimolata la concessione della gestione a consorzi o società a prevalente capitale pubblico con la partecipazione di, ecc. ».

MARINO. Sono contrario a tale proposta che creerebbe una situazione di disarmonia, in quanto gli aeroporti a gestione privata, che sono i più importanti, si sottrarrebbero a questo controllo amministrativo e democratico, che subirebbero invece gli aeroporti dello Stato. In secondo luogo questi consorzi che dovrebbero sorgere sarebbero enti pubblici che a loro volta dovrebbero controllare lo Stato. La gestione da parte di enti pubblici sarebbe possibile solo dove esiste una gestione privata, come nell'aeroporto di Roma. Non sottovalutiamo questa esigenza di controllo, ma riteniamo che sia in contraddizione con la ripartizione delle gestioni aeroportuali. Sarebbe opportuno, pertanto, sopprimere il n. 1.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Al n. 1) del paragrafo B) sostituire le parole: « negli aeroporti attualmente gestiti dallo Stato va stimolato il sorgere di consorzi tra enti locali, con particolare riferimento a », con le parole: « negli aeroporti attualmente gestiti dallo Stato va stimolata la concessione della gestione a consorzi o società a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione di ».

L'onorevole Antonio Mancini ha presentato il seguente emendamento all'emendamento testé letto:

Sostituire la parola « stimolata » con la parola « favorita ».

L'onorevole Marino ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il n. 1).

MARZOTTO CAOTORTA. Do per illustrato il mio emendamento e accetto il subemendamento Antonio Mancini.

MARINO. Anch'io do per illustrato il mio emendamento.

MASCIADRI, *Relatore*. Vi sono tre tipi di gestioni aeroportuali: anzitutto quello regolato dalla legge del 10 novembre 1973,

n. 755; un secondo tipo di gestione - negli aeroporti di Milano, Torino, Genova e Venezia - è quello che fa capo a comuni, province e regioni; il terzo tipo è quello dell'aeroporto di Palermo, gestito dallo Stato. Io intendevo arrivare ad una certa uniformità, indirizzandomi verso il secondo tipo: gli enti locali, infatti, gestirebbero molto meglio di quanto può fare lo Stato, in quanto sono organismi abbastanza snelli ed autonomi.

Certamente occorre poi il controllo dello Stato, proprio per attuare quella uniformità di indirizzo cui facevo riferimento. Lo Stato, insomma, controlla ma non gestisce in proprio, per rendere la gestione più snella e meno burocratica. Se però la formulazione che ho dato di questo punto fosse ritenuta poco esatta, aderirei senz'altro a quella proposta dall'onorevole Marzotto Caotorta con la modifica proposta dall'onorevole Antonio Mancini. Naturalmente sono contrario all'emendamento soppressivo dell'onorevole Marino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo presentato da Marino, non accettato dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Antonio Mancini all'emendamento Marzotto Caotorta di cui ho dato lettura, accettato dal presentatore dell'emendamento medesimo e dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta nel testo così modificato.

(È approvato).

MARINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro il n. 1) del paragrafo B).

PRESIDENTE. Pongo in votazione il n. 1) del paragrafo B) con le modificazioni testé apportate.

(È approvato).

Do lettura del numero successivo:

2) deve essere posto a carico dello Stato l'onere legato a servizi di natura squisitamente statale come il servizio antincendio, di dogana, di pubblica sicurezza, di sanità.

L'onorevole Carri ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire le parole: « natura squisitamente », *con la parola:* « competenza »;

sostituire le parole: « di sanità », *con le parole:* « di controlli sanitari ».

MANCINI ANTONIO. La locuzione « di sanità », al termine del n. 2), mi sembra alquanto vaga ed imprecisa. Occorrerebbe puntualizzare.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi dichiaro d'accordo con il secondo emendamento presentato dall'onorevole Carri, perché effettivamente la espressione « servizio di sanità » - che si propone di sostituire con « controlli sanitari » - non è altro che il controllo effettuato sui viaggiatori provenienti da paesi colpiti da epidemie. Nell'aeroporto di Fiumicino, ad esempio, esiste uno sbarco sanitario.

MAGLIANO. Forse si potrebbe chiarire che i servizi sanitari sono i controlli sanitari e, più in generale, le attività di polizia sanitaria.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono d'accordo sulla proposta soppressione della parola « squisitamente », perché non vorrei che tutte le attività sanitarie dovessero essere accolte allo Stato. Accetto anche il secondo emendamento dell'onorevole Carri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la parola al n. 2) di cui l'onorevole Carri ha chiesto la soppressione, soppressione accettata dal relatore.

(È respinta).

La parola è pertanto soppressa.

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Carri, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il n. 2) con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato alle ore 16. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 16,15.

PRESIDENTE. Do lettura del n. 3) del paragrafo B):

3) l'esenzione dal pagamento dei diritti di approdo e partenza non può essere concessa negli aeroporti che non sono direttamente gestiti dallo Stato.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il n. 3) del paragrafo B) con il seguente:

3) il pagamento dei diritti di approdo e partenza deve essere corrisposto su tutti gli aeroporti aperti al traffico civile.

FIORIELLO. Ma c'è una legge che non lo permette!

PRESIDENTE. Si tratta della legge numero 825 del 1973.

MASCIADRI, *Relatore*. Non dobbiamo dimenticare che vi è stata una vertenza tra la Società aeroporti di Roma e le compagnie aeree, che si sono rifiutate di pagare la dovuta tassa di approdo e partenza in quanto, quando gli aeroporti erano gestiti direttamente dallo Stato, detta tassa non era prevista. Oggi la situazione è diversa: esiste una legge del 1970 che esenta - per gli aeroporti statali - dal pagamento della tassa di approdo e partenza, prevista, invece, per tutti gli aeroporti a gestione diversa da quella statale, come quella della SEA.

PRESIDENTE. Su quest'argomento abbiamo ricevuto una serie di telegrammi e di promemoria relativi alla proposta di legge n. 2112 dei deputati Sangalli ed altri, che riguarda appunto i diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico civile. Questo progetto di legge si rifà alla legge numero 825 del 1973 ed, in particolare, all'articolo 1 prevede, all'entrata in vigore della legge stessa, l'estensione della riscossione della tassa di imbarco e sbarco a tutti gli aeroporti, anche a quelli dati in concessione ad enti speciali e società ed ai consorzi che gestiscono aerostazioni su cui si svolge comunque un'attività commerciale, anche se non formalmente aperte al traffico civile, dato che si tratta pur sempre di impianti addetti a servizi non militari.

La mia proposta è, quindi, di sopprimere il n. 3) del paragrafo B), dato che esiste già in materia una proposta di legge

tutt'ora all'esame di un apposito Comitato ristretto.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono molto preoccupato per il fatto che, anziché sgravare i vettori nazionali da tutta una serie di oneri finanziari, non stiamo facendo altro che oberarli di nuovi oneri: se facciamo pagare ai vettori dell'ALITALIA, dell'ITAVIA e dell'ALISARDA la tassa di approdo e partenza anche sugli aeroporti direttamente gestiti dallo Stato, il *deficit* di 30 miliardi, già esistente, aumenterà notevolmente.

MARINO. Il n. 3) del paragrafo B) secondo me deve rimanere così come è stato formulato dal relatore, in quanto tende a salvaguardare i vettori nazionali.

PRESIDENTE. Nel documento dell'onorevole Masciadri non si fa cenno ai vettori nazionali ma solo alla impossibilità di esenzione dalla tassa di imbarco e sbarco negli aeroporti non direttamente gestiti dallo Stato.

MARINO. La legge attualmente vigente in materia, che è del 1956, riconosce questo diritto solo agli aeroporti statali; mi sembra invece di aver capito che l'onorevole Marzotto Caotorta, con il suo emendamento, intenderebbe raccomandare la estensione di tale diritto a tutti gli aeroporti. Non mi pare che vi sia alcunché che lo vieti.

MASCIADRI, *Relatore*. Nel mio documento si parla di esenzione dal pagamento di questi diritti in tutti gli aeroporti gestiti dallo Stato, mentre in tutti gli altri la tassa va pagata; il problema rimane, comunque, quello di non oberare i vettori di nuovi oneri finanziari.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei chiarire il significato del mio emendamento: si tratta solo di equiparare le tariffe vigenti nei vari aeroporti in base a quanto previsto dal citato progetto di legge n. 2112, che è in corso di esame da parte di un Comitato ristretto. Comprendo il punto di vista del relatore, che si preoccupa di non gravare ulteriormente i bilanci dei vettori nazionali: non è possibile però introdurre discriminazioni fra compagnie nazionali ed internazionali: lo vieta un accordo IATA. Però, dato che non è possibile operare di-

scriminazioni, se noi prevediamo alcune esenzioni dal pagamento delle tasse di approdo e partenza, al fine di agevolare alcune nostre compagnie, rischieremo di perdere gli introiti derivanti dal pagamento di questi diritti da parte di tutte le compagnie straniere. Penso, pertanto, per evitare eventuali inconvenienti, che sia meglio stabilire che la tassa di imbarco e sbarco sia null'altro che la controprestazione di un servizio. Lo Stato affronta ingenti spese per la gestione degli aeroporti, per cui, se potrà contare su maggiori entrate, potrà facilitare in altro modo le compagnie nazionali.

Concludendo, voglio ripetere che non si può introdurre alcuna discriminazione tra aeroporti perché altrimenti, come minimo, saremmo danneggiati dal mancato introito di valuta estera: inoltre, nascerebbero rivalità e contestazioni che andrebbero a tutto discapito della razionalità del servizio aeroportuale.

FIORIELLO. Non credo che si possa entrare nel merito di una questione così delicata in un documento che non ha certo la natura né di una legge né di una risoluzione; concordo quindi con il presidente sull'opportunità di sopprimere questo punto 3) del documento.

MANCINI ANTONIO. Non sono di questo parere, anche se non credo che il valore del contenuto di questo documento sia in alcun modo paragonabile ad un provvedimento legislativo. Noi stiamo discutendo sui mali che affliggono l'aviazione civile e sulle responsabilità delle società addette al trasporto aereo e in questo consiste lo scopo dell'indagine che stiamo conducendo.

In merito all'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta, debbo dire che sono nettamente favorevole. Non possiamo sostenere con sovvenzioni invisibili le gestioni in cui lo Stato è interessato per la necessità di assicurare certi servizi. La chiarezza dei documenti contabili, il principio della responsabilità e della economicità e la possibilità di controllare attraverso i bilanci i risultati delle gestioni, vengono gravemente compromessi dalla concessione di esenzioni da tasse che si riferiscono all'utilizzazione di servizi pubblici: infatti lo Stato finisce così per erogare somme a titolo di concorso nelle spese senza trarne alcun beneficio. Le aziende che funzionano bene, invece, praticano tariffe che sono re-

munerative e lo Stato, avendo imposto ad esse di assicurare un servizio sociale, alla fine interviene per pagare loro un certo corrispettivo.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Anch'io sono d'accordo sull'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta, in quanto il documento conclusivo deve essere organico ed è necessario semplificare affinché il confronto delle gestioni a livello internazionale avvenga in condizioni di parità.

IPPOLITO. Vorrei maggiori precisazioni circa le spese delle gestioni aeroportuali e la situazione in cui si vengono a trovare le nostre compagnie di bandiera, che hanno tutto l'interesse a trovarsi su livelli di competitività rispetto alla concorrenza internazionale.

MARINO. Questo punto riguarda i vettori nazionali, e il beneficio dell'esenzione dai diritti in questione è riconosciuto solo a questi vettori, mentre non ne godono quelli stranieri. Quindi, il problema centrale è di vedere se vogliamo riconoscere ai vettori nazionali questo beneficio.

GUGLIELMINO. Sono dell'opinione che tutti i vettori debbano pagare; se poi c'è un modo per rimborsare queste spese, dando contributi o altro, occorrerà specificarlo.

BAGHINO. Onorevole Marzotto Caotorta, vorrei conoscere il parere del relatore in merito al problema che è stato ora sollevato, perché ho sentito parlare di aeroporti nazionali ed internazionali e confesso che non ho capito a chi vanno i vantaggi, qualora si tratti di un aeroporto gestito dallo Stato. Infatti, se il vantaggio riguardasse solo i vettori nazionali, noi ci dovremmo limitare a decidere se raccomandarne l'abolizione o meno; il problema invece, se siano implicati anche i vettori internazionali, sarebbe del tutto diverso.

Comunque, a parte questo chiarimento, che sono certo di ricevere, io proporrei di decidere circa la proposta del presidente in merito all'opportunità o meno di mantenere questo punto del documento. Mi sembra chiaro, però, a prescindere da qualunque considerazione, che, nel momento in cui noi svolgiamo una indagine conoscitiva, non possiamo preoccuparci eccessivamente delle leggi che si faranno o che, comunque, sono

in fase di elaborazione, come appunto il progetto n. 2412 prima citato. Nel corso della nostra indagine conoscitiva sono scaturiti indirizzi, orientamenti e principi: tanto meglio se essi potranno contribuire all'elaborazione definitiva dei provvedimenti legislativi del cui esame la nostra Commissione dovesse essere in futuro investita.

MASCIADRI, Relatore. Penso che innanzitutto sia necessario fare una distinzione fra i diritti di approdo e di partenza: lo *handling*, infatti, si paga in qualunque tipo di aeroporto. Ho ritenuto di dover aggiungere questo n. 3) perché tutti sanno che è pendente davanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio una grossa vertenza fra l'ALITALIA e la Società aeroporti di Roma: l'ALITALIA, infatti, sostiene che, prima della entrata in vigore della legge n. 755 del 10 novembre 1973, non pagava alcun diritto di approdo o di partenza negli aeroporti romani e vorrebbe continuare ad usufruire dello stesso privilegio anche dopo l'entrata in vigore di quella legge. Io sostengo che l'ALITALIA in questo caso ha torto. Mi pare, però, che, approvando l'emendamento Marzotto Caotorta, noi non faremmo altro che peggiorare la situazione dell'ALITALIA e delle altre compagnie italiane, le quali, fino a questo momento, pagano questi diritti su tutti gli aeroporti a gestione non statale: con le nuove norme, insomma, si troverebbero a dover pagare anche sugli aeroporti statali. D'altronde, la legge del 1970 esentava dal pagamento solo i vettori nazionali, non certo quelli internazionali, perché ciò avrebbe, senza ombra di dubbio, rappresentato un'assurdità.

Devo poi dire che non ho ancora compreso quali siano i provvedimenti che vorremmo adottare in favore delle gestioni aeroportuali e quali a favore dei vettori: non vorrei, cioè, che, in ultima analisi, fossero questi ultimi a pagare i costi dei mutamenti.

FIORIELLO. Il problema non è quello di vedere se le compagnie internazionali pagano o no: noi possiamo anche dare alcuni contributi alle compagnie nazionali, ma, per fare questo, bisogna che, da parte loro, vi sia una chiarezza di bilancio che fino ad ora è mancata.

MASCIADRI, Relatore. Debbo allora farle notare, onorevole Fioriello, che non com-

prendo come mai in aeroporti come quello di Milano debba essere posto a carico dello Stato l'onere, ad esempio, del servizio antincendio e dell'organizzazione delle dogane. Voglio dire, cioè, che la materia è quanto mai discutibile: basti per tutti l'esempio dei vigili del fuoco, che sono sempre stati pagati dalle gestioni aeroportuali.

Comunque, non voglio insistere su questo mio punto di vista e non mi opporrò ad una eventuale soppressione del numero 3). Devo però ricordare che finora negli aeroporti statali non si pagavano i diritti di cui discutiamo, e che, se ho introdotto il n. 3), è stato per dirimere la questione relativa agli aeroporti romani. Approvando l'emendamento Marzotto Caotorta, infine, peggioreremmo la situazione attualmente esistente, oberando ulteriormente i vettori, che saranno costretti un domani a pagare questi diritti non solo sugli aeroporti romani, ma anche su tutti gli altri aeroporti.

MARINO. Per quanto riguarda l'aeroporto di Roma, il relatore ci ha detto a suo tempo che l'amministratore delegato dell'ALITALIA ha dichiarato di aver presentato ricorso al tribunale amministrativo regionale tanto per fare qualche cosa. Noi siamo a favore del mantenimento del n. 3), inteso limitatamente ai vettori nazionali, come di fatto è. Il relatore ci ha anche ricordato la situazione dell'ITAVIA e le condizioni di bilancio dell'ALITALIA, che sono preoccupanti: di queste cose dobbiamo tener conto nel prendere le nostre decisioni.

MASCIADRI, *Relatore*. Viste le varie posizioni che sono emerse in seno alla Commissione su questo argomento, faccio mia la proposta del presidente di sopprimere il n. 3).

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il n. 3) del paragrafo B).

Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta interamente sostitutivo del n. 3) del paragrafo B), di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(È approvato).

Do lettura del numero successivo del paragrafo B):

4) i diritti aeroportuali di approdo e partenza meritano di essere elevati, tenendo conto del costo dei servizi, del loro livello, che non sempre raggiunge lo *standard* degli altri aeroporti in campo internazionale, nonché della capacità contributiva degli utenti riferita all'onere globale derivante dal pagamento sia delle tariffe di atterraggio e partenza che da quello delle tariffe di *handling*.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'inciso: « che non sempre raggiunge lo standard degli altri aeroporti in campo internazionale ».

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « meritano di essere elevati, tenendo conto del costo », con le parole: « debbono essere adeguati al costo reale ».

MARZOTTO CAOTORTA. Con il mio emendamento vorrei eliminare un inciso che non mi sembra opportuno mantenere in un documento di questo tipo. Si tratta infatti di una valutazione che potrebbe essere omessa.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. È un giudizio che va posto, caso mai, in un'altra sede, non nell'ambito di questo documento.

CARRI. Dei costi dei servizi si parla in altri punti di questo paragrafo B), nei quali si danno anche indicazioni a proposito dei diritti aeroportuali: perché, dunque, anticipare a questo punto la questione se tali diritti meritano di essere elevati o meno? Riteniamo pertanto sia più opportuna la formulazione proposta con il nostro emendamento.

FIORIELLO. Concordo con il collega Carri e mi associo all'emendamento soppressivo dell'inciso presentato dall'onorevole Marzotto Caotorta. Tale inciso contiene infatti un giudizio comparativo circa il rapporto tra livello dei nostri aeroporti e quelli degli altri paesi che sarebbe da verificare.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto senz'altro l'emendamento soppressivo presentato dal-

l'onorevole Marzotto Caotorla. Circa l'emendamento dell'onorevole Carri, debbo esprimere alcune perplessità, perché non vorrei che le tariffe aeroportuali fossero portate alle stelle e andassimo a punire sempre il vettore e a garantire invece sempre alla gestione aeroportuale la chiusura in pareggio del proprio bilancio. Ciò è inconcepibile e questo è il motivo della mia contrarietà a questo emendamento. Che cosa significa, poi, «costo reale»? Sono parole molto pericolose: significa forse che un Fassina può assumere altro personale? O raddoppiare gli stipendi del personale? E noi dovremmo prendere per buono quel costo reale? Significa invece quello che si spende? Ma chi controlla le spese? Mi sembra, ripeto, che così appariremmo stranamente di manica larga nei confronti dei gestori aeroportuali, e di manica stretta riguardo ai vettori. Approvando l'emendamento presentato dall'onorevole Carri, dovremmo porci il problema, inoltre, di controllare puntualmente le singole voci dei costi di gestione, il che sarebbe una questione molto seria; dovremmo consentire una certa larghezza di vedute, senza controlli, essere gli ufficiali pagatori. Ricordo poi che questi argomenti sono già stati largamente dibattuti. Vi è stata, ad esempio, un'accesa polemica a proposito del comune di Milano che, relativamente alle spese per i trasporti in superficie, subisce complessivamente una perdita di più di cento miliardi di lire all'anno. Quando però deve erogare alcuni miliardi per la gestione aeroportuale, non vuole darli. Se noi introducessimo questo riferimento al costo reale, rischieremo di tagliare fuori il comune di Milano dal sistema di contribuzione alla SEA, mentre anche i comuni come Torino, Napoli, e Milano debbono sopportare un minimo di onere per contributi. La formulazione «costo reale», quindi, potrebbe essere insidiosa e sarebbe perciò più opportuno non introdurla.

FIORIELLO. Vorrei chiarire il nostro concetto di «costo reale». Con questa formula noi comunisti intendiamo evidenziare l'opportunità di porre la società aeroportuale in condizione di avere un confronto con le autorità ministeriali per definire un controllo sul bilancio: è questo l'obiettivo che vorremmo raggiungere grazie all'emendamento dell'onorevole Carri.

CARRI. Al n. 6) si stabilisce che «non essendo ammissibile né il dissesto degli

enti gestori, né lo strangolamento dell'esercizio del trasporto aereo, trattandosi in ambedue i casi di servizi pubblici, il Governo potrà dosare opportuni interventi finanziari a beneficio del trasporto aereo o degli aeroporti o di entrambi, accompagnando ad essi un penetrante controllo sui risultati e sui metodi di gestione»: è in questo quadro che va interpretata l'espressione «costo reale», che non significa amministrazione allegra, né condiscendenza alla assunzione di questo o di quell'elemento, ma esattamente l'opposto.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Purtroppo, la situazione dei trasporti aerei non può essere confrontata a quella esistente nel settore dei trasporti marittimi. Il codice della navigazione stabilisce una distinzione tra aeroporti statali e aeroporti privati: ad esempio, l'aeroporto di Milano svolge un servizio pubblico i cui oneri sono a carico dello Stato. Ora, la soluzione migliore sarebbe quella di modificare il codice, e dire che esistono solo aeroporti aperti al traffico civile di linea, che sono tutti statali e vengono gestiti direttamente dallo Stato, oppure sono dati in concessione ad enti locali o a consorzi di enti locali. A questo punto, l'onere delle spese deve gravare sul comune di Milano perché si tratta di un servizio statale dato in concessione, mentre il servizio di trasporto pubblico svolto dal comune di Milano è di interesse preminentemente locale.

Premesso questo, sono del parere che l'emendamento dell'onorevole Carri debba essere approvato. Successivamente si potrà accennare alla politica tariffaria: dobbiamo però tener presente anche la media del livello internazionale delle tariffe perché esistono accordi ed avvengono incontri in merito ai criteri di formazione di queste tariffe. Ad esempio, in una riunione dell'OACI, è stato stabilito che gli introiti derivanti dalla riscossione dei diritti aeroportuali debbono anche consentire, sia pure parzialmente, investimenti aeroportuali. La legge n. 825 del 1973 e quelle eventualmente successive metteranno sempre a carico dello Stato lo sviluppo aeroportuale, ma il problema della manutenzione ordinaria e straordinaria potrà essere risolto solo con il contributo degli utenti delle piste.

MAGLIANO. Mi permetto di dissentire da quanto hanno sostenuto alcuni autorevoli colleghi. L'introduzione del criterio del

costo reale non implica affatto la necessità di un controllo: il costo è reale quando è rapportato agli oneri effettivamente sostenuti; quindi, se l'organo competente dichiara di dover spendere una certa somma per il personale, nessuna indagine può essere effettuata in quanto si tratta di una voce reale e non fittizia.

FIORIELLO. Ma il Ministero dei trasporti potrebbe ben effettuare una verifica!

MAGLIANO. Il ministero può fare quello che vuole in sede di concessione, ma non quando si trova di fronte a dichiarazione di costi reali, non fittizi!

CARRI. Perché dovremmo legittimare costi fittizi?

MAGLIANO. Allora inseriamo pure questo concetto, ma non diamogli quella interpretazione. Vorrei anche che l'onorevole Giovanni Lombardi chiarisse il concetto espresso poc'anzi, perché, a mio avviso, non è esatto dire che...

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Se l'aeroporto svolge un servizio pubblico, le infrastrutture sono a carico dello Stato: la distinzione del codice della navigazione fa sì che la spesa sia accollata allo Stato. Se una città come Milano destina i suoi capitali alla realizzazione di queste infrastrutture...

MAGLIANO. Ma il vettore rimane al di fuori da questo gioco. La mia preoccupazione è che non si proceda gradualmente. Comprendo la necessità che il vettore debba denunciare il costo reale, però bisogna fare attenzione a non calcare troppo la mano su questa parte, per non pregiudicare lo sviluppo del servizio, che in Italia lascia ancora molto a desiderare.

CARRI. L'opportunità di procedere gradualmente è messa in evidenza dai successivi numeri 6) e 7).

MAGLIANO. Sì, ma in modo del tutto generico: non vorrei che si adombrasse un intento punitivo (uso questo termine in senso benevolo). Tutti conosciamo la situazione deficitaria del settore: abbiamo scarsissime linee e molte ne sono state soppresse recentemente. Bisogna quindi operare affinché il nostro paese possa in breve abban-

donare la posizione di retroguardia che occupa in questo settore.

MARINO. Noi siamo favorevoli al mantenimento dell'attuale formulazione del n. 3) per le ragioni esposte dal relatore, che condividiamo pienamente. Per quanto riguarda l'inciso: « che non sempre raggiunge lo *standard* degli altri aeroporti in campo internazionale », riterremmo opportuno mantenerlo, perché i gestori debbono essere impegnati in questa opera di miglioramento del servizio di trasporto aereo del nostro paese. Non vorremmo, cioè, che i gestori si limitassero a ricevere aiuti senza dare alcuna contropartita. Mi pare che in una precedente seduta si sia accennato, oltre che al costo dei servizi aeroportuali, anche al volume del traffico e che le tariffe dei primi siano state adeguate al secondo.

MARZOTTO CAOTORTA. Secondo me la questione di costi non è poi così rilevante: credo, infatti, che la formulazione originaria del testo, e cioè « tenendo conto del costo dei servizi », rappresenti una garanzia sufficiente. Insisterei piuttosto sul mio emendamento tendente a sopprimere le parole « che non sempre raggiunge lo *standard* degli altri aeroporti in campo internazionale », in quanto esse si prestano a strumentalizzazioni di parte.

Da ultimo, desideravo chiedere al relatore se non ritiene opportuno unificare i numeri 4) e 5) del paragrafo B) che, secondo me, si riferiscono ad un medesimo aspetto del problema.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono d'accordo su quest'ultima proposta.

PRESIDENTE. Do quindi lettura del n. 5) del paragrafo B):

deve tuttavia essere assolutamente esclusa ogni forma di aumento automatico dei diritti aeroportuali, appartenendo tale prerogativa alla programmazione economica del Governo;

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Al n. 5) del paragrafo B), aggiungere le parole « sentite le gestioni aeroportuali ».

CARRI. Rinuncio allo svolgimento, signor presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Unificare i numeri 4) e 5) del paragrafo B).

MASCIADRI, Relatore. Ribadisco la mia contrarietà al primo emendamento dell'onorevole Carri, in quanto deve essere esclusa ogni forma di aumento automatico. Sono contrario anche al secondo emendamento Carri, mentre accetto gli emendamenti Marzotto Caotorta.

CARRI. Il gruppo comunista voterà a favore dell'emendamento Marzotto Caotorta, inteso ad unificare i numeri 4) e 5) del paragrafo B).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'inciso del n. 4) di cui ho dato lettura, di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha proposto la soppressione, accettata dal relatore.

(È respinto).

L'inciso s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Carri al n. 4), di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

CARRI. Ritiro l'altro mio emendamento al n. 5) del paragrafo B).

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta inteso ad unificare i numeri 4) e 5) del paragrafo B), accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione i numeri 4) e 5) nel testo unificato e modificato dagli emendamenti approvati.

(Sono approvati).

Do lettura del numero successivo del paragrafo B):

6) nel quadro di quest'ultima, non essendo ammissibile né il dissesto degli enti gestori, né lo strangolamento dell'esercizio del trasporto aereo, trattandosi in ambedue i casi di servizi pubblici, il Governo potrà dosare opportuni interventi finanziari a beneficio del trasporto aereo o degli aeroporti o di entrambi, accompagnando ad essi un penetrante controllo sui risultati e sui metodi di gestione.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole: « interventi finanziari » aggiungere le parole: « per particolari congiunture ».

MARZOTTO CAOTORTA. Il mio emendamento tende ad evitare che gli interventi finanziari siano indiscriminati.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. È necessario distinguere i settori, dato che oggi l'intervento è sistematico.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il n. 6) del paragrafo B).

(È approvato).

Do lettura del numero successivo:

7) l'onere derivante allo Stato per assicurare il servizio di radioassistenza alla navigazione aerea deve essere equamente ripartito tra gli utenti, come del resto avviene nella maggioranza degli altri paesi del mondo secondo gli indirizzi affermati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, anche a tutela degli interessi nazionali nei confronti degli altri paesi che impongono tasse in proposito.

Dovono, tuttavia, nell'attuale congiuntura sfavorevole del trasporto aereo, essere adottati strumenti flessibili che consentano di recuperare i costi con criteri di gradualità, esaminando eventualmente formule alternative rispetto a quelle della distanza volata e del peso dell'aeromobile, esprimendo una politica nazionale autonoma anche in materia di riscossione, al fine di ridurre al minimo i costi amministrativi. In ogni caso il gettito derivante da eventuali tasse di radioassistenza deve avere nel bilancio dello Stato, al momento della sua costituzione, la specifica destinazione ai bisogni dell'aviazione civile.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo capoverso del n. 7) con il seguente:

« Per tale radioassistenza siano adottate le tariffe e i criteri di esazione in uso negli altri paesi europei, associando anche l'ITAV all'Eurocontrol ».

MARZOTTO CAOTORTA. Credo che entrare nel dettaglio dei sistemi di riscossione delle tariffe non sia compito della nostra Commissione, per cui mi è parso più semplice il riferimento generico a quanto avviene negli altri paesi europei, al fine di evitare contestazioni da parte dei vettori stranieri, ed invitando l'ITAV a delegare l'*Eurocontrol* per la riscossione delle tariffe.

CARRI. Bisogna valutare i costi che tale operazione comporterebbe; non credo sia utile sollecitare l'intervento dell'*Eurocontrol*.

MARZOTTO CAOTORTA. Evidentemente la gestione attraverso l'*Eurocontrol* non comporta soltanto un costo ma anche benefici. Riconosco però che l'ITAV ha una struttura del tutto diversa dall'*Eurocontrol*.

MASCIADRI, Relatore. L'adesione all'*Eurocontrol* veniva adombrata con tre caratteristiche cautelative: quella della gradualità, quella delle formule alternative e quella della riscossione (anche perché rischieremmo veramente di sobbarcarci costi amministrativi troppo elevati).

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. È mia opinione che il problema dell'ITAV potrà essere esaminato successivamente.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al n. 7), dopo le parole: « del trasporto aereo » aggiungere le parole: « con l'obiettivo finale di adesione all'Eurocontrol »;

sopprimere le parole da: « esaminando eventualmente » fino alle parole: « costi amministrativi ».

MASCIADRI, Relatore. Questi emendamenti si illustrano da soli, dopo i chiarimenti da me forniti in precedenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il periodo del n. 7 di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

Il periodo s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il n. 7 del paragrafo B) con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura del numero successivo:

8) 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 ed a diminuirne sensibilmente il costo.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Unificare i numeri 8) e 9).

MARZOTTO CAOTORTA. Si tratta di un emendamento meramente formale.

MARINO. Sono favorevole all'unificazione dei due punti, in quanto riconosco esalta l'esigenza tecnico-operativa del gestore.

PRESIDENTE. Dò lettura del numero successivo del paragrafo B):

« 9) appare tuttavia necessario definire imperativamente, secondo gli aeroporti, le prestazioni che costituiscono oggetto dell'assistenza aeroportuale, regnando in materia la più grande confusione ed essendo opportuno consentire ai vettori le operazioni che investono la loro responsabilità diretta nei confronti del pubblico o possano comportare conseguenze sul piano della concorrenza. La Commissione raccomanda quindi che l'amministrazione, come già fece nell'aeroporto di Fiumicino con circolare del 1969, stabilisca quali sono le prestazioni che costituiscono oggetto dell'assistenza aeroportuale ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vorrei far osservare che al numero 8) noi abbiamo concentrato tutta l'assistenza aeroportuale sulla gestione dell'aeroporto; può accadere, però, che vi siano aeroporti aperti al traffico nei quali vi sia una distinzione tra soggetti gestori: ad esempio, il gestore dell'aeroporto e quello dell'aerostazione. Sono del parere che bisognerebbe introdurre un apposito inciso per quanto riguarda i gestori di aerostazioni, altrimenti essi, in base a questa impostazione, dovrebbero scomparire.

Per quanto riguarda il numero 9), ritengo che, essendo i diritti di *handling* per loro natura numerosi, in quanto riferiti ai bagagli, alle persone ed agli aeromobili, sarebbe molto più chiaro se elencassimo i diritti che rimangono alle compagnie ed ai vettori, piuttosto che fare una elencazione di tutti i tipi di *handling*. Per quanto riguarda, poi, l'aeroporto di Fiumicino, debbo dire che, a mio avviso, esso non è un aeroporto privato, ma un aeroporto statale in concessione.

FIORIELLO. Sono d'accordo sulla formulazione del documento Masciadri anche perché esso affronta il problema in termini generali, afferma una esigenza tecnico-operativa e precisa i termini all'interno di questa affermazione e quindi mette in luce quali sono i servizi che possono non essere espletati dalla gestione aeroportuale.

MARZOTTO CAOTORTA. Per quanto riguarda il numero 10 - visto che la materia da esso trattata è strettamente connessa a quella dei punti in discussione - vorrei far presente, così anticipando un emendamento che presenterò al momento opportuno, che il primo comma mi sembra superfluo, anche perché ripete i concetti già espressi sull'*handling* nei punti precedenti.

Per quanto attiene poi la gestione dello aeroporto di Fiumicino, sono d'accordo sul fatto che l'ALITALIA non debba gestire l'aerostazione per i voli nazionali. In ordine, poi, alla lettera b) del n. 10, ritengo che essa tratti di un'annosa questione, più volte dibattuta, e che sia comunque difficile pensare che la Società aeroporti di Roma possa mettersi a gestire il *catering*. Per questa ragione, forse sarebbe meglio sopprimere la lettera b).

Infine, nutro alcune perplessità anche sulla lettera d) del n. 10 e precisamente sul secondo capoverso, perché penso che il fatto di consentire il *ceck-in* anche presso l'*Air Terminal* comporterebbe gravissimi oneri per le società aeroportuali romane, oneri non so fino a che punto giustificati.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Lombardi ha presentato il seguente emendamento:

Al numero 9), sostituire la parola: imperativamente con la parola: tassativamente.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto l'emendamento, così come quello dell'onorevole Marzotto Caotorta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Giovanni Lombardi di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione i numeri 8) e 9) nel testo unificato e modificato dagli emendamenti approvati.

(Sono approvati).

Do lettura del numero successivo del paragrafo B):

10) anche se non appare legittimo il tentativo dei vettori aerei di sottrarsi in Italia alle prerogative dei gestori aeroportuali in materia di *handling*, lo Stato deve seriamente intervenire affinché non solo siano stabilite eque tariffe, ma anche che il servizio sia effettivamente prestato in maniera soddisfacente, evitando le attuali gravi disfunzioni che pregiudicano lo sviluppo del trasporto aereo.

In particolare, per quanto concerne la gestione della infrastruttura aeroportuale romana, destinata a smaltire il 45 per cento circa del traffico aereo italiano, la Commissione ritiene che:

a) l'ALITALIA non può gestire l'aerostazione per i voli nazionali, rientrando tale gestione nella competenza della Società aeroporti di Roma. Gli investimenti compiuti dall'ALITALIA, che ha provveduto a proprie spese alla costruzione dell'aerostazione, sostituendosi allo Stato, dovranno essere valutati ai fini di un equo indennizzo;

b) è altresì competenza della Società aeroporti di Roma la gestione dei ristoranti, mense e bar all'interno della zona demaniale aeroportuale. In tale pertinente prospettiva, il *catering* deve essere considerato come servizio aeroportuale rientrante nella responsabilità della Società aeroporti di Roma.

Se la Società aeroporti di Roma, malgrado le attuali difficoltà di organizzare il sistema aeroportuale, è in condizioni di assicurare, nei tempi tecnici, un servizio ade-

guato alle esigenze degli utenti, non c'è motivo a trasferire, sia pure sotto la sua responsabilità, il servizio ad una subconcessionaria;

c) l'aeroporto di Ciampino va adeguatamente potenziato sia come scalo alternativo rispetto a Fiumicino, sia per l'attività dei voli regolari e dei *charters* ai quali tale aeroporto è destinato in maniera precipua;

d) la costruzione della terza aerostazione di Fiumicino va congruamente rinviata nel tempo, tenuto conto dell'attuale congiuntura sfavorevole. Occorre invece potenziare adeguatamente l'*Air Terminal* esistente presso la stazione Termini per consentire di decongestionare il traffico presso l'aeroporto.

A tal fine occorre anche consentire, come nei principali scali europei, il *ceck-in* presso l'*Air Terminal*, evitando che l'operazione debba essere compiuta solamente in aeroporto;

e) occorre affrettare i tempi per assicurare un rapido collegamento tramite rotaia tra l'*Air Terminal* e l'aeroporto di Fiumicino ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato i seguenti emendamenti:

Sopprimere il primo capoverso;

Sostituire la lettera a), con la seguente:

a) sia trasferita dall'ALITALIA alla Società aeroporti di Roma l'aerostazione per i voli nazionali, rientrando tale gestione nella sua competenza. Gli investimenti compiuti dall'ALITALIA, che ha provveduto a proprie spese alla costruzione dell'aerostazione, sostituendosi allo Stato, dovranno essere valutati ai fini di un equo indennizzo;

sopprimere la lettera b);

sopprimere il secondo periodo della lettera d);

alla lettera e), aggiungere, in fine, le seguenti parole: essendo assolutamente inadeguato l'attuale collegamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Li do per illustrati, onorevole presidente.

MARINO. Devo dire che non sono d'accordo con la soppressione del primo capoverso proposta dall'onorevole Marzotto Caotorta, perché questa parte del n. 10 mi sembra in logica connessione con le suc-

cessive. Bisognerà, certo, trovare un modo per indennizzare l'ALITALIA. Per il resto sono d'accordo con l'onorevole Marzotto Caotorta per quanto concerne l'aggiunta da lui proposta alla lettera e). Nulla da osservare, infine, a proposito del *ceck-in*.

IPPOLITO. Sono d'accordo sulle modificazioni proposte dall'onorevole Marzotto Caotorta alle lettere a), d) ed e) del n. 10 che stiamo esaminando, ma non sulla soppressione della lettera b). Questa è infatti importante, perché, purtroppo, all'aeroporto di Fiumicino dobbiamo registrare una situazione caotica, e se non si affronta il problema radicalmente, si corre il rischio di farsi trascinare in un'infinità di contese. Mi sembra quindi che la soluzione prefigurata dalla legge, e trascritta nella lettera b) in questione, sia la migliore.

FIORIELLO. Siamo d'accordo sulle lettere a), b) e d). Circa la lettera a), per altro, preannunciamo la presentazione di un nostro emendamento. Riteniamo che vi sia l'esigenza di assicurare alla compagnia di bandiera una sua presenza nello scalo di armamento e un rapporto diretto con gli utenti, così come avviene per tutte le compagnie di bandiera in qualsiasi paese del mondo. Questa esigenza, in termini di autonomia rispetto alla gestione aeroportuale, diventa però un fatto negativo. Noi vogliamo riaffermare innanzitutto il valore della legge n. 755 del 1973, che stabilisce la gestione unitaria dell'aeroporto di Roma, nel senso di gestione unitaria dell'aerostazione nazionale e di quella internazionale; insomma, di tutto il sistema aeroportuale romano. Però, vi sono anche le esigenze della ALITALIA, che deve avere una propria prospettiva, nei termini cui accennavo prima, e quindi affermiamo il diritto, da parte dell'ALITALIA, di continuare a gestire la propria aerostazione nazionale in subconcessione rispetto alla gestione del sistema aeroportuale romano. In questo modo si assicurerebbe l'omogeneità della gestione aeroportuale romana, e contemporaneamente si darebbe alla compagnia di bandiera, tramite la gestione di una propria aerostazione, la possibilità di assolvere ad una ben precisa funzione in termini di rapporto con gli utenti.

Quanto alla lettera b), noi comunisti riteniamo che le attività concernenti i servizi di bar, ristorante, mense, *catering* e le attività commerciali possano essere gesti-

te da società diverse da quelle aeroportuali, purché esse non siano private, ma a partecipazione pubblica. Siamo, ad esempio, d'accordo sul fatto di aver affidato questi servizi alla SEARN, che è una società a capitale totalmente pubblico, il che assicura l'esclusione dei privati dalla gestione del sistema aeroportuale romano.

Per quanto riguarda, poi, la lettera d), noi pensiamo sia necessario che, sulla base delle previsioni di traffico per i prossimi anni e tenendo conto della grave situazione economica del paese, sia accantonata l'ipotesi della costruzione della terza aerostazione di Fiumicino. Qualora si decidesse in questo senso, si dovrebbe procedere a modificare la legge n. 755 del 1973, essenzialmente nei titoli secondo e terzo. Anche il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan, ha affermato la necessità di modificare la citata legge n. 755, se si vuole in concreto evitare la costruzione della terza aerostazione di Fiumicino: ora, una modifica del genere non può che avvenire proprio attraverso la decisione di non costruire la nuova aerostazione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Poiché in base a quella legge si è obbligati ad effettuare tale costruzione entro un certo termine, anche un semplice rinvio richiederebbe una modifica della legge stessa.

FIORIELLO. La nostra proposta è che non si debba autorizzare la società a costruire la nuova aerostazione di Fiumicino.

MAGLIANO. Sono d'accordo sull'espressione « non può gestire », di cui alla lettera a); per quanto riguarda la lettera e), non so se si potrebbe dare qualche indicazione più incisiva, dato che il disservizio nel collegamento tra l'*Air Terminal* e l'aeroporto di Fiumicino sta diventando veramente insopportabile, con riflessi negativi sul già congestionato traffico di Roma, e non garantisce agli utenti italiani e stranieri quell'efficienza che un servizio del genere dovrebbe avere. Tra l'altro, si tratta di un collegamento anche molto costoso, mentre a Torino, ad esempio, non costa nulla, ed in altre città europee costa poco. Insisterei dunque maggiormente su questo punto, che affronta un argomento molto sentito dall'opinione pubblica, che attualmente fruisce di un servizio lento e fastidioso, come dicevo, in quanto spesso dura più il viaggio dall'aeroporto di Fiumicino

all'*Air Terminal*, che quello aereo vero e proprio. Penso, ripeto, che l'opinione pubblica gradirebbe molto un nostro intervento su quest'argomento. Tra l'altro, tale servizio di collegamento è particolarmente costoso perché nasconde una grossa speculazione, su cui era stato già sollevato anni fa un grande clamore; i prezzi sono così elevati perché chi gestisce questo servizio vuole guadagnare eccessivamente. Insisto pertanto a che si provveda ad un collegamento con l'aeroporto di Fiumicino tramite rotaia; tutti sappiamo, del resto, che è facile allungare l'attuale tracciato della linea metropolitana, e ciò facendo si avrebbe un servizio rapido, ed un collegamento sotterraneo con la rete delle ferrovie dello Stato. Vi sono in proposito alcuni progetti, ma l'opera non si realizza perché evidentemente vi sono, sotto, sotto, interessi che prevalgono su quelli della collettività.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vi è una pregiudiziale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per quanto attiene alla sistemazione di queste linee che vanno verso il Tirreno.

MAGLIANO. Non esiste progetto che non incontri obiezioni da parte delle ferrovie dello Stato. Ma il cittadino, che vede trattarsi di una zona pianeggiante, che c'è già il tronco di metropolitana che arriva fino ad Ostia e lambisce l'aeroporto, non comprende perché non si possa stabilire questo collegamento tramite rotaia con l'aeroporto di Fiumicino. Se vi fosse una precisa volontà politica di procedere alla realizzazione di un'opera del genere, si supererebbero tutti gli ostacoli. Approfittiamo dunque dell'occasione che ci è offerta da questo documento per dare all'opinione pubblica la sensazione che anche su questo terreno qualche cosa si sta muovendo.

CARADONNA. Richiamo l'attenzione della Commissione sulla necessità di potenziare i collegamenti tra la città di Roma e l'aeroporto di Ciampino. Al riguardo presenteremo un apposito emendamento. Dobbiamo infatti tener presente che, purtroppo, il traffico sulla via Appia, soprattutto in certi giorni, è particolarmente congestionato e caotico. Riteniamo quindi che sia opportuno potenziare la linea ferroviaria Roma-Ciampino, tenendo soprattutto conto del fatto che la relativa spesa non sarebbe eccessiva, essendo questo tronco vicino all'*Air Terminal*.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Qual è la frequenza dei convogli su questa linea?

CARADONNA. È molto scarsa: occorrerebbe invitare l'Azienda delle ferrovie dello Stato ad attrezzare convenientemente anche questo percorso che, tra l'altro, è molto breve.

MASCIADRI, *Relatore*. Cercherò di rispondere esaurientemente alle osservazioni sollevate dai colleghi.

Per quanto concerne la lettera a) della pagina 6 del n. 10 del paragrafo B), mentre accetto l'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta, desidero far presente che, se fosse accolta la proposta dell'onorevole Fioriello, ci troveremmo nella seguente situazione: l'aerostazione internazionale verrebbe ad essere gestita dalla Società aeroporti di Roma, mentre l'aerostazione nazionale, che dista dalla prima soltanto una quarantina di metri, sarebbe gestita dall'ALITALIA, cui spetta anche di provvedere allo *handling* che, come i colleghi sanno, si articola in una pluralità di servizi. Noi abbiamo approvato il provvedimento che è poi divenuto la legge n. 755 del 1973 per due ordini di motivi. Innanzitutto per realizzare l'unità di gestione dei servizi dell'aeroporto di Fiumicino, ed è per questo che è sorta la Società aeroporti di Roma, alla quale debbono partecipare anche i comuni, la provincia e la regione. Il nostro spirito era quello di farvi entrare gli enti locali con il 49 per cento del capitale, mentre il 51 per cento sarebbe stato detenuto da questa società « irizzata ». L'ALITALIA, invece, è completamente a capitale IRI, mentre gli enti locali sono assolutamente esclusi; quindi, anche per ragioni politiche, il gruppo socialista non può accettare questa proposta. Inoltre, la legge prima ricordata tendeva anche alla realizzazione della terza aerostazione, che ormai si afferma non debba essere più costruita. Se salta anche questo motivo, non ci resta che sciogliere la Società aeroporti di Roma che, così stando le cose, dovrebbe provvedere soltanto alla gestione della metà dell'aerostazione internazionale. Va inoltre ricordato che è già stata subconcessa all'ALITALIA una serie di *catering* (mense, ristoranti, bar) che contribuisce al frazionamento della gestione dei servizi, contrariamente a quanto, come ripeto, ci eravamo proposti con la legge n. 755. Non dobbiamo poi dimenticare che la provveditoria di bordo è nelle mani di

un privato, il quale fornisce i tabacchi, i profumi e gli altri articoli che vengono venduti a bordo degli aerei. Mi è pervenuta da alcuni sindacati una nota in cui si protesta vivacemente per la SEARN: abbiamo una serie di noie perché i lavoratori dell'aeroporto di Fiumicino sono in subbuglio. Per realizzare l'unità, siamo del parere che si debba stabilire un'unica gestione delle due aerostazioni contigue da parte della Società aeroporti di Roma, a meno che non si decida di vanificare la legge n. 755 e, in tal caso, all'amministrazione dell'aeroporto provvederà l'ALITALIA oppure lo Stato. Va però rilevato che, in ogni caso, il servizio di biglietteria deve rimanere affidato all'ALITALIA, perché in questo settore esiste una legittima concorrenza; anche altri particolari servizi debbono restare nelle mani del vettore, mentre tutti gli altri dovranno essere gestiti dalla SAR, per non spezzare l'unità della conduzione.

Per i motivi che ho esposto, annuncio la presentazione di un apposito emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fioriello, Carri e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera a), con la seguente:

a) l'ALITALIA può continuare a gestire l'aerostazione per i voli nazionali così come l'attività di *handling* nella stessa aerostazione in un rapporto di subconcessione con l'attuale sistema aeroportuale romano (Società aeroporti di Roma), tenuto conto che spetta, in virtù della legge n. 755 del 1973, alla SAR il compito di gestire il sistema aeroportuale in questione; assicurando così all'ALITALIA, nell'ambito di una gestione unitaria e pubblica degli aeroporti, una sua immagine nello scalo di armamento e un suo rapporto diretto con gli utenti.

Il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera b) del numero 10 con la seguente:

b) la fornitura dei pasti a bordo, come anche la gestione dei ristoranti, mense e bar, ed inoltre la provveditoria di bordo (che costituisce un utile per chi la gestisce) nel sistema aeroportuale romano, rientrano nel quadro dei servizi aeroportuali che debbono essere assicurati dalla Società

aeroporti di Roma, in base all'articolo 4 della legge 10 novembre 1973, n. 755. Fermo tale principio di carattere generale, tuttavia, la scelta tra la gestione diretta da parte della Società aeroporti di Roma e la subconcessione consentita dallo stesso articolo 4 è condizionata al risultato del servizio reso al pubblico. Ove si ponesse il problema della subconcessione dei servizi cui si è fatto riferimento, in tal caso essi dovrebbero essere assicurati da una o più società a partecipazione statale, altamente specializzate nel settore per rispettare lo spirito della legge n. 755, con esclusione assoluta dei privati. Naturalmente la società subconcessionaria dovrebbe operare secondo criteri di economicità e sotto il controllo della Società aeroporti di Roma.

Gli onorevoli Carri, Fioriello e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento alla lettera b):

Sostituire la lettera b) con la seguente:

b) le attività che concernono i servizi bar, ristorante, mense, *catering* e le attività commerciali possono essere gestite da società diverse da quelle aeroportuali, a condizione che si tratti di aziende a totale partecipazione pubblica, come è avvenuto a Roma, dove opera la SEARN, società a capitale totalmente pubblico.

Gli onorevoli Marino, Baghino, Caradonna e Turchi hanno presentato il seguente emendamento alla lettera c):

Aggiungere, alla lettera c), le parole: si raccomanda l'adeguamento della esistente linea ferroviaria.

Il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera d) con la seguente:

d) la costruzione della terza aerostazione di Fiumicino va congruamente rinviata nel tempo, tenuto conto dell'attuale congiuntura sfavorevole, e modificando opportunamente la legge n. 755 del 10 novembre 1973. Occorre invece affrettare i tempi per assicurare un rapido collegamento tramite rotaia con l'*Air Terminal* esistente presso la stazione Termini, per consentire di decongestionare il traffico presso l'aeroporto. A tal fine occorre anche consentire, come nei principali scali europei, il *ceck-in* presso *Air Terminal* evitando che l'operazione debba essere compiuta soltanto in aeroporto.

L'onorevole Magliano ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera d) con la seguente:

d) deve essere realizzato il collegamento tramite rotaia tra l'aeroporto di Fiumicino e l'*Air Terminal*, allungando l'attuale tracciato della linea metropolitana.

Gli onorevoli Carri, Fioriello e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera d) con la seguente:

d) sulla base delle previsioni di traffico per i prossimi anni e della grave situazione economica del paese, va assolutamente esclusa l'ipotesi della costruzione della terza aerostazione di Fiumicino. Si richiederebbe inoltre la modifica della legge n. 755, del 1973 essenzialmente nei titoli II e III.

Il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere la lettera e).

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento.

Dopo la lettera e) aggiungere la seguente:

f) sono da escludere concessioni e subconcessioni a società che non abbiano presenza di capitale pubblico.

MASCIADRI, *Relatore*. Mi associo allo emendamento dell'onorevole Carri, relativo alla aggiunta di una lettera f).

Per quanto riguarda la lettera b) mi pare risulti chiaramente - anche da quanto sostenuto dai colleghi con gli altri emendamenti - che deve essere esclusa ogni forma di gestione privata per i servizi bar, mense e ristoranti. La gestione di tali servizi è affidata alla Società aeroporti di Roma, che deve risponderne e che può affidare tale gestione ad un'altra società specializzata (SEARN), appartenente al gruppo IRI, in base alla legge n. 755 del 1973, che ha come scopo la ricerca dell'unità in materia di gestione aeroportuale.

Per quanto riguarda la lettera c), non ho nulla in contrario ad accettare un emendamento mirante a potenziare l'aeroporto di Ciampino e il suo collegamento con la città.

Sarei, invece, del parere, per quanto si riferisce alla terza aerostazione di Fiumi-

cino, di non essere categorici fino al punto di escluderne la possibilità di attuazione, come ha proposto l'onorevole Fiorello, così come sono contrario ad ogni proposta tendente a realizzare subito tale aerostazione, data la congiuntura sfavorevole in cui si trova il paese. Credo che la soluzione migliore sia quella di trovare una formula che ne escluda, per il momento, la costruzione ma che non ne precluda, per il futuro, la possibilità.

Concordo, comunque, sulla sostanza dello emendamento presentato dai colleghi comunisti.

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dall'onorevole Magliano in merito all'*Air Terminal* e al collegamento tramite rotaia, penso sia preferibile la formulazione del mio emendamento alla lettera d), fermo restando che sono d'accordo in linea di principio con tale emendamento.

È in quest'ottica, dato che l'argomento viene esaurito dal mio emendamento alla lettera d), che ho altresì proposto la soppressione della lettera e).

MARZOTTO CAOTORTA. Il *ceck-in* è troppo gravoso per la Società aeroporti di Roma.

MAGLIANO. Ritiro il mio emendamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritornando un attimo indietro, vorrei chiedere al relatore la sua opinione in merito al primo capoverso del n. 10) di cui ho chiesto la soppressione.

MASCIADRI, Relatore. Sono del parere che la prima parte del capoverso del numero 10) debba essere soppressa, mentre sarei per il mantenimento della seconda, dove si fa riferimento all'*handling*. A questo fine l'emendamento soppressivo dell'onorevole Marzotto Caotorta dovrebbe intendersi limitato alla soppressione delle parole: « anche se non appare legittimo il tentativo dei vettori aerei di sottrarsi in Italia alle prerogative dei gestori aeroportuali ». Non ho difficoltà a dichiarare che la frase relativa all'*handling* si riferisce a tutti gli aeroporti, ed in particolare a quello di Roma; ritengo, infatti, che sia utile muovere una critica al metodo con cui viene gestito questo servizio, e che lo Stato non può non intervenire.

MARZOTTO CAOTORTA. Concordo sulla nuova formulazione data dal relatore

al primo capoverso del n. 10) e ritiro il mio emendamento soppressivo.

IPPOLITO. A mio avviso la nuova formulazione della lettera b) capovolge la situazione quale risultava dal documento predisposto dal relatore. Il problema non è solo di sistemazione del personale, che determina le note prese di posizione dei sindacati, ma è anche di reddito. Faccio rilevare che il *catering* fino ad ora è stato considerato un servizio redditizio. Non bisogna vanificare la possibilità di gestione autonoma della Società aeroporti di Roma. Infatti, noi dobbiamo preoccuparci di un problema di gestione del denaro pubblico, altrimenti creiamo in Italia servizi che vengono gestiti dalle compagnie di bandiera con conseguenze che hanno avuto poi come risultato quello di far togliere dalla società BEA i servizi di *catering* in Italia.

MARINO. La responsabilità della gestione implica anche il fatto che la Società aeroporti di Roma debba gestire questi servizi. Pertanto il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro per una ragione di principio.

FIORIELLO. La legge n. 775 del 1973 prevedeva l'unitarietà della gestione, visti gli inconvenienti del passato. Con il nostro emendamento prevediamo infatti che tutti gli aeroporti della capitale debbano essere gestiti dalla Società aeroporti di Roma.

Per quanto riguarda l'aerostazione ALITALIA, per le considerazioni che facevo prima, e cioè la necessità che la compagnia di bandiera assolva ad una certa funzione in rapporto all'utenza ed anche in rapporto alle altre compagnie, intendiamo assicurare l'unitarietà della gestione, ma anche la sub-concessione all'ALITALIA. In tal modo, insomma, assicuriamo prestigio alla compagnia di bandiera e, nello stesso tempo, salvaguardiamo l'unitarietà della gestione degli aeroporti di Roma.

Per quanto riguarda la SEARN, bisogna precisare quali debbono essere i servizi: quindi, anche in questo caso vi è la possibilità che la gestione venga affidata ad una società a partecipazione statale: questo sempre al fine di evitare l'immissione dei privati, che sono stati la causa di tutte le disfunzioni che oggi registriamo, almeno fino a che non è entrata in vigore la legge n. 755 del 1973.

Per quanto concerne la nuova aerostazione di Fiumicino, non è solo per motivi

di traffico, ai quali ho fatto brevemente cenno, che non si può costruirla, ma ve ne sono anche altri. È per queste ragioni che sostengo la necessità di sostituire il secondo e il terzo paragrafo della relazione.

CARRI. Dal momento che la materia trattata in questa parte della relazione è molto complessa, sarebbe forse opportuno, per giungere ad una decisione unitaria, incaricare un Comitato ristretto di svolgere un lavoro di temperamento delle varie posizioni.

MASCIADRI, Relatore. Voglio dire, con molta lealtà, che, se la Commissione ritiene utile nominare un Comitato ristretto, io sono d'accordo, ma non vedo in che modo, a questo punto, si possano conciliare le posizioni contrastanti.

Per quanto riguarda la lettera *a*), debbo dire che il gruppo socialista non intende assumere la responsabilità di vedere una aerostazione spaccata in varie parti: una in mano agli aeroporti di Roma, l'altra che scomparirebbe e la terza affidata all'ALITALIA.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta, che ha ritirato il suo emendamento soppressivo del primo capoverso del n. 10), ha presentato il seguente altro emendamento:

Al primo capoverso, sopprimere le parole: « anche se non appare legittimo il tentativo dei vettori aerei di sottrarsi in Italia alle prerogative dei gestori aeroportuali ».

MASCIADRI, Relatore. Accetto questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione le parole del capoverso del n. 10) di cui ho dato lettura, di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore.

(Sono respinte).

La frase s'intende pertanto soppressa. Pongo in votazione il secondo capoverso del n. 10).

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo della lettera *a*) degli onorevoli Fio-

riello, Carri e Guglielmino, non accolto dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo della lettera *a*) dell'onorevole Marzotto Caotorta, accolto dal relatore.

(È approvato).

MASCIADRI, Relatore. Per quanto riguarda la lettera *b*) avevo l'intenzione di insistere per il mantenimento del testo originario, però bisogna tener conto delle osservazioni che sono state fatte e di alcuni fatti che sono accaduti: indipendentemente dalla mia e dalla vostra volontà è fuori di dubbio che oggi esiste la SEARN e che essa è stata accettata anche dai sindacati. In questa ottica, la formulazione originaria della mia relazione rappresenta un tentativo di compromesso al quale penso sia possibile scendere.

MARZOTTO CAOTORTA. Dichiaro di ritirare il mio emendamento soppressivo della lettera *b*) e di aderire all'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento degli onorevoli Carri e Guglielmino, sostitutivo della lettera *b*), non accettato dal relatore.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento del relatore, sostitutivo della lettera *b*).

MARINO. Non è possibile che noi obblighiamo a procedere alla subconcessione: dovremmo dire che « si può porre il problema » della subconcessione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Il concetto è quello di mantenere inalterati i termini della legge, salvo che, se si decide di ricorrere ad una subconcessione, dovrà trattarsi di subconcessione ad una società a partecipazione statale. Se la Società aeroporti di Roma deve concentrare i suoi sforzi nel miglioramento dei servizi di carattere tecnico-operativo, si pone il problema in questione.

MARINO. La formulazione prospettata dall'onorevole Giovanni Lombardi non mi sembra accettabile.

MASCIADRI, Relatore. Ripeto che con la seconda parte del mio emendamento in-

tendo dire che, ove si ponga il problema della subconcessione dei servizi cui si è fatto riferimento, essi dovrebbero in tal caso essere assicurati da una società altamente specializzata nel settore, a partecipazione statale, con esclusione assoluta dei privati.

MARINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale è contrario a questa seconda parte dell'emendamento. Non è infatti opportuno escludere in questa materia l'iniziativa privata.

IPPOLITO. Anche il gruppo socialdemocratico è contrario.

PRESIDENTE. Porrò allora in votazione l'emendamento Masciadri sostitutivo della lettera *b*) del n. 10) del paragrafo B) per divisione.

Do lettura della prima parte:

«La fornitura di pasti a bordo, come anche la gestione dei ristoranti, mense, bar, ed inoltre la provveditoria di bordo - che costituisce un utile per chi la gestisce - nel sistema aeroportuale romano, rientrano nel quadro dei servizi aeroportuali che debbono essere assicurati dalla Società aeroporti di Roma in base all'articolo 4 della legge 10 novembre 1973, n. 755. Fermo tale principio di carattere generale, tuttavia, la scelta tra la gestione diretta da parte della Società aeroporti di Roma o la subconcessione, consentita dallo stesso articolo 4, è condizionata al risultato del servizio reso al pubblico ».

La pongo in votazione.

(*È approvata*).

Do lettura della seconda parte dell'emendamento:

«Ove si ponesse il problema della subconcessione dei servizi cui si è fatto riferimento, essi dovrebbero in tal caso essere assicurati da una o più società a partecipazione statale, altamente specializzate nel settore, per rispettare lo spirito della legge n. 755, con esclusione assoluta dei privati.

Naturalmente la società subconcessionaria dovrebbe operare secondo criteri di economicità e sotto il controllo della Società aeroporti di Roma ».

FIORIELLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sulla seconda parte dell'emendamento Masciadri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la seconda parte dell'emendamento Masciadri.

(*È respinta — Proteste dei deputati Ippolito e Turchi*).

MASCIADRI, *Relatore*. Dopo l'esito di questa votazione è evidente che il capitale privato parteciperà alla gestione dell'aerostazione!

IPPOLITO. Dipende dalla interpretazione che diamo alla legge: se questa è nel senso di un'esclusione della subconcessione, allora non vi potrà essere partecipazione né di capitale privato né di capitale pubblico.

MARZOTTO CAOTORTA. Non abbiamo escluso la subconcessione, in quanto abbiamo stabilito che, se richiesta, la SAR può operare in tal senso.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento aggiuntivo alla lettera *c*) degli onorevoli Marino, Turchi, Baghino e Caradonna.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

MARZOTTO CAOTORTA. Anch'io sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marino ed altri di cui ho dato precedentemente lettura, accettato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la lettera *c*) con la modificazione testé apportata.

(*È approvata*).

Passiamo agli emendamenti presentati alla lettera *d*), di cui ho dato precedentemente lettura. L'onorevole Fioriello ha presentato il seguente emendamento all'emendamento del relatore:

Dopo la parola « sfavorevole » aggiungere le parole: « modificando opportunamente la legge n. 755 del 1973, condizione ritenuta indispensabile, come per gli altri aeroporti, per una espansione del trasporto aereo ».

FIORIELLO. Rinunciamo all'illustrazione e ritiriamo il nostro emendamento sostitutivo della lettera *d*).

MARZOTTO CAOTORTA. A mio avviso i due concetti del rinvio della costruzione

della nuova aerostazione e del potenziamento dei collegamenti dovrebbero essere mantenuti distinti. Comunque ritiro il mio emendamento soppressivo del secondo periodo della lettera *d*) e quello aggiuntivo della lettera *e*).

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Sono favorevole all'emendamento presentato dal relatore, modificato dal subemendamento dei colleghi comunisti, tendente, nel caso di rinvio, a raccomandare la modificazione della legge n. 755 del 1973.

IPPOLITO. Sono contrario all'emendamento.

MARINO. Anch'io sono contrario.

MASCIADRI, Relatore. Accetto il subemendamento dell'onorevole Fioriello.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Fioriello all'emendamento del relatore di cui ho precedentemente dato lettura, accettato dallo stesso relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore nel testo modificato dal subemendamento testé approvato.

(È approvato).

Pongo in votazione la lettera *e*), di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinta).

La lettera *e*) s'intende pertanto soppressa.

Passiamo alla lettera *f*), di cui l'onorevole Carri ha chiesto l'inserimento, accettato dal relatore.

MARINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro la lettera *f*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Carri, firmato anche dal relatore, di cui ho dato precedentemente lettura, aggiuntivo di una lettera *f*).

(È approvato).

Pongo in votazione il n. 10) del paragrafo *B*) nel suo complesso, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato a domani mattina alle ore 9.

La seduta termina alle 18,45.