

XIII.

SEDUTA DI GIOVEDI' 20 NOVEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,05.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile ». Ricordo che nella precedente seduta abbiamo concluso la discussione del secondo paragrafo del dispositivo del documento predisposto dal relatore, con la votazione dei relativi emendamenti.

Do ora lettura del terzo paragrafo:

« 3) In materia di servizi di trasporto aereo:

a) per quanto concerne la concorrenza tra vettori, la Commissione, nella salvaguardia di una programmazione ordinata del trasporto aereo nazionale che deve essere attuata dal Ministero dei trasporti anche al fine di evitare sovrapposizione di linee ritiene che:

1) deve essere consentito il pluralismo delle compagnie aeree;

2) deve essere evitata la concorrenza sulle singole linee concesse;

3) il traffico internazionale deve essere affidato ad una sola compagnia, quella di bandiera ALITALIA, salvo i servizi di carattere "frontaliero" diversi da quelli sui quali opera l'ALITALIA e che possono essere affidati anche ad altre compagnie;

4) l'ALITALIA deve occuparsi soprattutto dei voli internazionali nei quali opera in concorrenza di altre agguerrite compagnie straniere, mentre la consorella ATI deve dedicarsi essenzialmente e sempre più al traffico interno;

5) alle compagnie private deve essere assegnato un certo coefficiente di traffico di carattere prevalentemente regionale (e cioè quello avente l'epicentro in singole regioni del nostro paese) che consenta loro di assicurare la economicità e l'autonomia della gestione.

La Commissione comunque sconsiglia vivamente una ulteriore proliferazione delle compagnie aeree per non esasperare la concorrenza e giustapporre programmi in un mercato che deve rispondere anche sul

piano tariffario a precise esigenze pubblicistiche;

b) per quanto concerne l'attuale crisi finanziaria del trasporto aereo tenuto conto dell'origine e delle dimensioni della crisi, la Commissione ritiene giustificato l'intervento, sia pure temporaneo, da parte dello Stato a favore degli esercenti nazionali del trasporto aereo.

Tali interventi, tuttavia, sono condizionati ad una precisa programmazione da parte degli esercenti il trasporto aereo perché la loro azione non può svolgersi in maniera unilaterale, ma deve consentire precise scelte da parte del Parlamento e del Governo.

Per quanto concerne in particolare la compagnia ALITALIA la Commissione ritiene indispensabile:

1) che la compagnia ALITALIA presenti al più presto i programmi di sviluppo poliennale che diano l'esatta nozione, sul piano della globalità secondo lo spirito della formula IRI, di quello che la compagnia è in grado ed intende svolgere nel prossimo futuro anche al fine di mettere gli organi competenti in condizioni di assumere decisioni in materia di programmazione generale per quanto concerne i trasporti in genere ed il trasporto aereo in particolare, procedendo anche alla ripartizione dei compiti tra le compagnie esercenti. Dovrà essere indicato:

a) quali linee aeree la compagnia ALITALIA (e le sue consociate) intende ottenere in concessione ed inoltre effettivamente esercitare in un ragionevole programma di sviluppo nazionale;

b) quali sono le misure concrete che l'ALITALIA intende assumere in materia di traffico *charter* e di trasporto delle merci anche a tutela degli interessi turistici del nostro paese. È da tener presente che il traffico *charter* e merci non presenta i connotati essenziali del pubblico servizio di passeggeri e per questo può essere affidato anche ad altre compagnie nazionali in un programma di sviluppo articolato del servizio aereo.

La Commissione ritiene indispensabile l'elaborazione di un regolamento dei voli *charters* per evitare che vengano autorizzati sotto tale forma voli che presentano invece caratteristiche proprie dei servizi di linea, ai quali altrimenti si creerebbe dannosa e sleale concorrenza.

Uguale richiesta di programmazione deve essere fatta anche alle altre compagnie aeree.

A tale programma la Commissione condiziona l'intervento finanziario dello Stato a favore degli esercenti il trasporto aereo che può articolarsi sui seguenti principi:

a) concessione di mutui a tasso agevolato mediante estensione al settore aeronautico dell'attività del credito navale sezione autonoma dell'IMI;

b) misure per consentire l'uso del carburante a prezzo agevolato come già avviene per altri servizi pubblici di superficie;

c) assunzione a carico dello Stato, sul piano assicurativo, di rischi per la navigazione aerea derivanti da episodi di guerra, di cattura illecita, di sabotaggio;

d) erogazione di sovvenzioni riferite a singole linee quando per ragioni sociali si ritiene opportuno istituire o mantenere una linea deficitaria.

La Commissione raccomanda vivamente l'adozione di tali misure per stimolare il trasporto aereo dei lavoratori dal meridione verso i centri dell'Europa.

In proposito è da rilevare, tuttavia, che l'attuale strumento regolamentare che disciplina la erogazione di sovvenzioni e cioè il decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65, applicativo della legge 31 gennaio 1926, n. 753, va riconsiderato al fine di evitare speculazioni e per attribuire alla sovvenzione una funzione incentivante della linea, ed anche al fine di una sua possibile estensione a quei servizi aerei internazionali che pur non consentendo una gestione economica, come quelli recentemente soppressi, rispondono a precise esigenze politiche e commerciali del nostro paese.

Esaminiamo gli emendamenti presentati alla lettera a).

L'onorevole Magliano ha presentato il seguente emendamento:

Premettere alla lettera a) le seguenti parole: « Il trasporto aereo deve trovare la massima efficienza, sia sul piano nazionale sia sul piano internazionale, attraverso la

ricerca ed il potenziamento dei mezzi indispensabili per l'espletamento di un servizio così essenziale per il paese ».

L'onorevole Antonio Mancini ha presentato i seguenti emendamenti:

Alla lettera a), sostituire il n. 2) con il seguente:

« 2) deve essere di massima evitata la concorrenza sulle singole linee »;

Alla lettera a), sostituire il n. 3) con il seguente:

« 3) il traffico internazionale deve essere affidato ad una sola compagnia, l'ALITALIA, salvo che non si tratti di linee con prevalente sviluppo interno che ragioni di opportunità consiglino di prolungare fino ad un aeroporto appartenente a Stato confinante con l'Italia »;

Alla lettera a), sostituire il n. 5) con il seguente:

« 5) alle compagnie private deve essere assegnato il coefficiente di traffico che consenta loro di assicurare l'economicità e l'autonomia della gestione ».

Gli onorevoli Carri, Pani e Fioriello hanno presentato i seguenti emendamenti:

Alla lettera a), n. 1), sostituire le parole: « deve essere consentito », *con le parole:* « nel consentire »;

Alla lettera a), n. 3), sopprimere dalla parola: « salvo » *fino alla fine del periodo;*

Alla lettera a), n. 5), sostituire al primo comma la parola: « deve », *con la parola:* « può ».

Alla lettera a) secondo comma, sostituire le parole: « sconsiglia vivamente », *con la parola:* « esclude ».

L'onorevole Venturini ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera a), sostituire il n. 5) con il seguente:

« 5) alle compagnie a capitale privato deve essere assegnato un adeguato coefficiente di traffico che consenta loro di garantirsi la economicità e l'autonomia della gestione. Al fine di raggiungere tali obiettivi e per una opportuna diversificazione dei ruoli secondo la definizione operata al n. 2) del secondo paragrafo, lettera A)

(rete aeroportuale nazionale), alle compagnie private dovrebbe essere assicurata la possibilità di operare in esclusiva il traffico tra gli aeroporti aperti al traffico nazionale di linea e tra questi ultimi e gli aeroporti aperti al traffico internazionale, nazionale ed intercontinentale ».

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera a), n. 5) sostituire al secondo comma le parole: « si sconsiglia vivamente », con la parola: « esclude ».

L'onorevole Giovanni Lombardi ha presentato i seguenti emendamenti:

Alla lettera a), n. 1), sostituire le parole: « consentito dal pluralismo delle », con le parole: « consentita la pluralità di »;

Alla lettera a), n. 5), sostituire le parole: « compagnie private », con le parole: « altre compagnie ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Invito i colleghi che hanno presentato emendamenti a non usare il termine « pluralismo », che appartiene al linguaggio politico. È più appropriato parlare di « pluralità » di compagnie, per un uso corretto della lingua italiana. Le compagnie sono tutte private; anche se l'ALITALIA è a partecipazione statale, è strutturata come se fosse una società per azioni. Bisognerebbe chiarire che vi sono compagnie a partecipazione non statale.

MARINO. Chiedo che gli emendamenti siano distribuiti e che la discussione venga rimandata ad oggi pomeriggio.

MARZOTTO CAOTORTA. Preannuncio la presentazione di un emendamento all'emendamento Antonio Mancini. A mio avviso occorre preliminarmente chiarire se intendiamo veramente mantenere la possibilità di una pluralità di compagnie aeree oppure no. Poiché mi sembra pacifico che vogliamo mantenere la pluralità delle compagnie, dobbiamo trovare una formulazione che consenta tale sopravvivenza. Per ora esistono soltanto l'ITAVIA e l'ALISARDA, che ovviamente esercitano un'attività concorrente con quella dell'ALITALIA. Occorre accertare se tali compagnie hanno una possibilità di sopravvivenza, mediante l'accesso a linee che consentano di

ottenere quella economia di gestione che è menzionata al punto 5) della lettera a). È questo il nocciolo della questione. La pluralità delle compagnie è accettata da tutti perché si vuole mantenere uno spirito di concorrenza, che non sia spietata, ma di stimolo alla migliore conduzione e alla comparazione fra i tipi di servizio. In sostanza, le direzioni delle varie compagnie debbono ricercare una efficienza tale che consenta loro di attirare l'utenza e, quindi, di mantenere i bilanci in pareggio. Condivido l'emendamento dell'onorevole Antonio Mancini che raccomanda di evitare, in linea di massima, la concorrenza sulle linee concesse: la concessione ad un'altra compagnia sulla stessa linea potrebbe però istituire quel confronto sul tipo di servizio, che potrebbe favorire il miglioramento dello stesso.

Per quanto riguarda il n. 3 della lettera a), estenderei il concetto di Stato confinante a tutti gli Stati che si affacciano sul Mediterraneo, molti dei quali sono vicini ma non confinanti, perché separati dall'Italia dal mare.

Mi sembra infine necessario aggiungere un altro punto secondo il quale, qualora la linea concessa non sia esercitata entro un ristretto numero di mesi, la concessione stessa è ritirata. Si è verificato infatti più volte che una compagnia cui viene data una concessione, a sua volta rifiutata ad un'altra, abbia esercitato la concessione stessa per pochi mesi e poi abbia cessato l'attività.

CARADONNA. Mi sembra di aver già parlato, nel corso della precedente discussione, dell'argomento che l'onorevole Marzotto Caotorta ha focalizzato nel suo intervento: di cercare cioè di non prendere provvedimenti contraddittori. Noi, infatti, mentre affermiamo la pluralità delle compagnie aeree, affermiamo anche l'impossibilità, da parte di compagnie aeree concorrenti, di esercitare attività di trasporto aereo. Mi sembra che, in genere, le preoccupazioni che sono state prima avanzate siano quelle derivanti da una certa congiuntura del traffico aereo, per cui si cercherebbe di salvaguardare la compagnia di bandiera da tale congiuntura. Io non credo a questa interpretazione pessimistica, perché ritengo che il traffico aereo nell'area mediterranea aumenterà in conseguenza dello sviluppo dei paesi mediterranei, ed in particolare di quelli arabi.

La mia opinione è di consentire una concorrenza, sia pure limitata, nel campo del trasporto aereo da cui la compagnia di bandiera riceverà non un danno ma un vantaggio, soprattutto in considerazione degli impegni sempre maggiori che dovrà assolvere. D'altronde, assegnare ai privati servizi di carattere frontaliero e regionale significa far loro svolgere un'attività del tutto irrilevante; perché, se per regionale si deve intendere un volo da Pescara a L'Aquila, oppure da una regione ad un'altra, e per frontaliero si può intendere anche un volo da Como a Lugano, in questo caso basterebbe un piccolo servizio di elicotteri, da istituire con una certa facilità.

Vi sono, invece, voli nazionali che sicuramente possono avere uno sviluppo e non si vede perché altre compagnie non possano estendersi su distanze a breve e medio raggio. Questo orientamento finirà per danneggiare la compagnia di bandiera.

MAGLIANO. Mi sembra che, nella pur pregevolissima relazione dell'onorevole Masciadri su questo punto fondamentale di cui stiamo trattando, manchi una dichiarazione di principio: quella cioè dell'intendimento di massima di invitare l'esecutivo a far sì che questo trasporto abbia una maggiore efficienza.

In conformità dell'esigenza che il servizio sia il più efficiente possibile, vi può essere anche una linea affidata ad altra compagnia, come nel caso dei servizi di carattere frontaliero, che resta un fatto di interpretazione estensiva o restrittiva. Bisogna, pertanto, stabilire che altre compagnie possono andare anche all'estero e non vi deve essere concessione capace di bloccare il loro servizio, laddove questo eventuale collegamento risultasse efficiente; altrimenti, se noi stabilissimo già in partenza questi principi, finiremmo per smuovere l'esecutivo, il quale, al momento della concessione, dovrà invece poter decidere che cosa è più conveniente. Noi possiamo dire che è bene concedere anche ad altre compagnie quei servizi fra piccoli centri o fra città e piccoli centri che non sono svolti dalla compagnia di bandiera; questo, però, non esclude che vi possa essere la necessità di un potenziamento laddove la compagnia di bandiera non arriva. Io direi di dare alla compagnia di bandiera priorità assoluta, che è

priorità se ed in quanto essa possa esercitare il suo servizio in maniera soddisfacente, ma, nell'ambito di questo principio generale, stabiliamo anche i compiti che deve assolvere la compagnia di bandiera e quelli che possono essere svolti anche da altre compagnie.

Anche per quanto riguarda i frontalieri è evidente che il concetto deve essere ampliato: non vedo per quale ragione si debba considerare frontaliero un paese come la Francia e non invece uno come l'Inghilterra.

In ordine ai voli *charters* penso che essi non debbano essere affidati soltanto a compagnie straniere, specie in un paese come l'Italia, dove rappresentano una fonte di entrata a causa del turismo al quale sono legati.

Mi riservo di presentare alcuni emendamenti su questi temi specifici in un secondo momento.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Vorrei solo fare alcune considerazioni sul n. 2 della lettera a), e, in questo ambito, vorrei distanziarmi dalla proposta contenuta nell'emendamento del collega Antonio Mancini perché ritengo che, per la stessa relazione di traffico, ammettere una pluralità di compagnie, di vettori, creerebbe alcune difficoltà.

IPPOLITO. Per quanto riguarda il n. 3 della lettera a), vorrei proporre di eliminare la parola « frontalieri ».

MASCIADRI, *Relatore*. Questo significherebbe lasciare solo l'Italia!

IPPOLITO. Il concetto di frontaliero è in questo caso, a mio avviso, difficilmente definibile. Comunque io sono d'accordo sul concetto generale, ma penso che andrebbe definito in maniera diversa, più chiara.

In ordine al n. 5 della lettera a), proporrei di sostituire l'espressione « un certo coefficiente di traffico » con l'altra « un adeguato coefficiente di traffico » e di sopprimere le parole « e di carattere prevalentemente regionale ».

CARRI. Vorrei prendere la parola per ribadire il significato degli emendamenti del gruppo comunista e per dire che, sul punto attualmente in discussione, mi pare

che le divergenze di opinione siano tali da non permettere una conciliazione.

Noi comunisti vogliamo ribadire la necessità di tenere conto sì della pluralità esistente, ma anche di evitare nel modo più assoluto ogni forma di proliferazione, soprattutto sulle linee di traffico internazionale, il cui servizio dovrebbe essere svolto dalla sola compagnia di bandiera. Tutto questo, oltre che per ragioni di razionalizzazione che qui sono state richiamate, anche per ragioni di economicità in rapporto alla situazione che si è venuta a determinare nell'ambito del traffico aereo internazionale ed anche per garantire, attraverso l'intervento delle partecipazioni statali, il massimo rendimento del servizio pubblico.

Per queste ragioni, il gruppo comunista insisterà, in sede di votazione, sugli emendamenti che ha presentato.

MARINO. Il problema più importante mi pare sia quello relativo al ruolo della compagnia di bandiera: se quindi non specifichiamo qual è la sfera di traffico che intendiamo assegnare a tale compagnia, tutti gli altri argomenti non possono essere armonicamente considerati.

La compagnia di bandiera non ha questo nome solo per una questione di prestigio; essa deve emergere sul piano mondiale, affrontando la concorrenza con vettori aerei di grande importanza, addirittura con dei colossi come la LUFTHANSA, la KLM olandese, l'AIR FRANCE e le grosse società americane. Direi - dato che fuori di qui si è trattato questo argomento - che non sarebbe attribuito alla compagnia di bandiera un monopolio: solo che, dovendo la compagnia di bandiera affrontare, come ho detto, la concorrenza sul piano mondiale, ad essa dev'essere confermato un sistema di traffico che la ponga in condizione di reggere a tale concorrenza: e ciò a parte la considerazione delle questioni congiunturali.

Questa, per il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, è una questione di principio, che del resto si concilia benissimo con il concetto del pluralismo delle compagnie aeree: ovviamente, si tratta poi di vedere come questo pluralismo possa essere in pratica realizzato.

Io direi di ribadire che il traffico nazionale debba essere di esclusiva competenza della compagnia di bandiera, salvo possibili eccezioni in aree limitate, come

il Mediterraneo, che è zona di grande espansione commerciale e turistica: in questo senso, il mio gruppo si riserva di presentare un apposito emendamento.

Per quanto riguarda il n. 2) della lettera a), mi sembra che sia giusto che debba essere evitata la concorrenza sulle singole linee concesse. L'ALITALIA non ha il volume di traffico aereo delle grandi società degli Stati Uniti, ed inoltre occorre tener presente la conformazione geografica della nostra penisola e che certe linee internazionali comprendono, come segmenti, linee di traffico nazionale della compagnia di bandiera: quindi questo principio, secondo me, dev'essere mantenuto.

Per quanto concerne il n. 5) della lettera a), mi pare difficile, sul piano tecnico, poter assicurare alle compagnie private un certo coefficiente di traffico di carattere prevalentemente regionale. Come facciamo a stabilire un principio del genere? E che cosa significa « coefficiente di traffico »? Se assegniamo a tali compagnie un coefficiente di traffico che poi non viene praticamente raggiunto, implicitamente stabiliamo il diritto, da parte delle stesse, ad essere sovvenzionate dallo Stato: faccio quindi rilevare le difficoltà, sotto il profilo tecnico, dell'applicazione di quanto stabilito nel primo comma di detto n. 5). Per quanto riguarda il secondo comma dello stesso numero, con esso torniamo al concetto della proliferazione delle compagnie aeree. Comunque, il mio gruppo si riserva di presentare emendamenti, sulla base di tutte queste considerazioni.

MANCINI ANTONIO. Poiché sono stati preannunciati emendamenti ai miei emendamenti, penso sia opportuno, prima che prenda la parola il relatore, che io mi pronunci su tali subemendamenti. L'invito dell'onorevole Giovanni Lombardi a sostituire la parola « pluralismo » con la parola « pluralità » è senza dubbio da accogliere; si tratta, comunque, di una questione lessicale. Il subemendamento preannunciato dall'onorevole Marzotto Caotorta in merito al traffico « frontaliero » (cioè al traffico internazionale riservato alle compagnie non di bandiera) mi trova anche d'accordo, perché, in fondo, lo spirito dell'emendamento che ho presentato in proposito è questo: non intervenire, con concessioni alle compagnie secondarie, nelle grandi linee nazionali, ma, nell'ambito vicinale internazionale, dare a tali compagnie lo svi-

luppo logico delle linee che sono loro assegnate sul piano interno. In merito all'emendamento al n. 2) della lettera a), preannunciato dall'onorevole Giovanni Lombardi, in cui si parla dell'opportunità di evitare o meno la concorrenza sulle singole linee concesse, vorrei spiegare che nel mio emendamento ho scritto: « deve essere, di massima, evitata la concorrenza », per non fare un ragionamento troppo lungo. Cioè, sono d'accordo con il collega Giovanni Lombardi che la stessa linea - ad esempio il collegamento Milano-Torino - non possa essere concessa a due società; però, le linee aeree sono solitamente più lunghe di questi tratti semplici, e a volte tracciati di due linee vengono ad essere sovrapposti: ad esempio, una linea che parta dalla Sicilia e tocchi Roma, arrivando a Torino, è parzialmente sovrapposta alla linea che collega Torino e Roma direttamente. Una di queste due linee può assumere carattere di secondaria importanza e viene riservata alla compagnia non di bandiera, mentre l'altra, cioè il collegamento diretto, viene assegnata all'ALITALIA. Ma, sia pure con terminali di arrivo in diversi aeroporti (ad esempio, uno a Ciampino ed uno all'aeroporto « Leonardo da Vinci »), abbiamo voli diversi che costituiscono una sovrapposizione di linee, così che indirettamente si ha una certa concorrenza. Io quindi pregherei l'onorevole Giovanni Lombardi - non potendo spiegare tutto questo complesso concetto nell'ambito della formulazione sintetica di un documento come questo - di non presentare la sua proposta di modifica, tenendo conto della preoccupazione che ho espresso. Altrimenti, infatti, la rigida formulazione: « deve essere evitata assolutamente la concorrenza sulle singole linee concesse », comporterebbe la tranciatura di certe linee, che hanno più stazioni e che sono in parte sovrapposte nelle concessioni dell'una e dell'altra società. Solo in questo senso sostengo che dev'essere evitata « di massima » la concorrenza sulle singole linee concesse.

Devo invece manifestare dissenso sulla proposta di modifica avanzata dal gruppo comunista, che risponde ad una concezione diametralmente opposta al mio emendamento.

CATELLA. Un punto molto delicato del documento è stabilire se vogliamo o no la pluralità delle compagnie. Non possiamo comunque affermare questo concetto a

parole, nel senso che vogliamo la pluralità delle compagnie, e poi suggerire provvedimenti tali per cui tutte le linee vengono assegnate all'ALITALIA.

Dovrebbe essere chiarito che il traffico intercontinentale, che rappresenta il 78 per cento del traffico complessivo, è riservato esclusivamente alla compagnia di bandiera. Se non diamo la possibilità ad altre compagnie di svilupparsi in direzione del traffico a medio raggio mediterraneo, anche se internazionale, le condanniamo a morire. Affermiamo che vogliamo il pluralismo, ma se non mettiamo le compagnie in condizione di poter sviluppare un adeguato volume di traffico, evidentemente esse non riusciranno a sopravvivere.

Nelle convenzioni che il ministero stipula con le varie compagnie dovrebbe essere stabilito un limite entro il quale le linee, se non realizzate, potrebbero essere affidate ad altre compagnie.

MARZOTTO CAOTORTA. Su questo argomento presenterò un apposito emendamento.

CATELLA. Per quanto riguarda il n. 5) della lettera a) preannuncio la presentazione di un emendamento inteso ad affermare che alle compagnie private sia assegnata un'adeguata corrente di traffico di carattere nazionale o internazionale a medio raggio.

BAGHINO. Ieri non ho potuto partecipare ai lavori, non per disinteresse o per scortesia, ma perché ero impegnato in Assemblea. Ieri sera ho fatto appena in tempo ad assistere all'approvazione di due punti del precedente paragrafo secondo, sui quali richiamo l'attenzione della Commissione. Il primo riguarda il passaggio dei servizi di bordo alla società che gestisce l'aeroporto. I servizi di bordo debbono essere gestiti sotto la diretta responsabilità della compagnia; altrimenti aumenterebbero i costi e, di conseguenza, il prezzo del biglietto. D'altra parte, il passeggero a bordo non potrebbe rivolgere eventuali lagnanze ad alcuno.

Vi è, inoltre, la lettera f), nella quale si dice che non possono essere assegnate concessioni o subconcessioni se non a società con capitale a carattere prevalentemente pubblico. Dunque, anche l'edicola, il bar, il ristorante, dovrebbero essere gestiti da una società a carattere pubblico,

nonostante che, quando trattammo l'analogo problema per le ferrovie, avessimo scartato determinati servizi dalla concessione. Se ammettiamo le concessioni o le subconcessioni, non possiamo porre limitazioni ma, al massimo, possiamo rivolgere alcune raccomandazioni. Il servizio in tal modo non verrebbe unificato, ma verrebbe disseminato, permettendo la costituzione di società a carattere pubblico, che spesso diventano carrozzoni, perché immediatamente subentra la politica.

Detto questo, non possiamo affermare categoricamente il pluralismo e altrettanto categoricamente il divieto di concorrenza. Dobbiamo dividere lo spazio e i compiti delle varie società e indicare almeno una elasticità per quanto riguarda la concorrenza. Come ha detto l'onorevole Marino, occorrerebbe affidare alla compagnia di bandiera proprio l'onere di rappresentare l'efficienza dell'aviazione civile italiana al cospetto degli altri colossi stranieri. Quando tale compagnia, in un servizio di alta efficienza e di alto coefficiente di partecipazione dei passeggeri, avesse bisogno di un intervento, ecco che dovremmo riconoscere la possibilità di inserimento di altre iniziative, private o no, per poter sopprimere alla frequenza dei voli.

Faccio un esempio: se nella linea Roma-Milano venti voli coprono le possibilità dell'ALITALIA, mentre la stessa compagnia e la direzione generale dell'aviazione civile si convincono che occorrono altri due voli, perché questi ultimi non possono essere assegnati ad altra compagnia? Non possiamo essere così categorici. Consento su tutto quanto hanno detto i colleghi Caradonna e Marino. Sul n. 5) della lettera a) ho sentito alcune osservazioni particolari dell'onorevole Catella. Nella formulazione di tale punto, se non vogliamo annullare il pluralismo, dobbiamo mantenere una certa elasticità, cioè l'esistenza di più compagnie, ma tale esistenza non deve essere asfittica, né subire costrizioni. Dobbiamo dare un ampio respiro in questo campo, anche perché io ritengo che l'aviazione civile abbia bisogno di una certa espansione per favorire l'*optimum* del servizio a vantaggio di tutti coloro che vogliono ricorrere al mezzo aereo, sia come passeggeri, sia per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Vorrei affrontare il problema dei voli *charters*, ma mi riservo di farlo al momento opportuno.

PRESIDENTE. Invito tutti i commissari a formulare per iscritto gli emendamenti e i subemendamenti.

Dal momento che non si procederà ora alla votazione, ma nel pomeriggio, vorrei sapere se il relatore è pronto a rispondere adesso agli emendamenti che sono già stati formalizzati.

MASCIADRI, Relatore. Penso che sia meglio aspettare che siano formalizzati tutti gli emendamenti e rispondere poi nel pomeriggio all'inizio della seduta.

PRESIDENTE. Mi riservo allora di far distribuire il testo dei vari emendamenti, sui quali nel pomeriggio il relatore darà il proprio parere.

Sospendo quindi la seduta fino alle ore 16.

La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 16,05.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame del paragrafo terzo del dispositivo del documento del relatore.

MASCIADRI, Relatore. Darò il mio parere sui singoli emendamenti e, nel contempo, svilupperò gli argomenti di carattere generale, alcuni dei quali coinvolgono questioni di principio.

Con il primo emendamento l'onorevole Magliano propone di aggiungere le parole: « Il trasporto aereo deve trovare la massima efficienza sia sul piano nazionale, sia sul piano internazionale, attraverso la ricerca e il potenziamento dei mezzi indispensabili per l'espletamento di un servizio così essenziale per il paese ». Mi pare che questo concetto sia implicito nella relazione. È un'affermazione di carattere così generale e generico, che si può accettare senz'altro, se non sorgono ostacoli dal punto di vista del coordinamento. Il documento che stiamo esaminando è sintetico: di espressioni come quella suggerita dall'onorevole Magliano ne potremmo aggiungere a migliaia. È naturale che cerchiamo di ottenere la massima efficienza: è un concetto implicito in tutto il ragionamento che sta alla base del documento che ho avuto l'onore di presentare. Prego pertanto l'onorevole Magliano di ritirare l'emendamento; se volesse insistere, il mio parere è comunque favorevole.

Per quanto riguarda i problemi di fondo, debbo forzatamente richiamarmi a certi

principi e debbo assumere le mie posizioni in maniera non equivoca. L'emendamento Carri ed altri del gruppo comunista alla lettera a), n. 1), tendente a sostituire le parole: « deve essere consentito » con le parole: « nel consentire », è solo apparentemente formale. Dico subito che accetto la dizione suggerita dall'onorevole Giovanni Lombardi con suo emendamento al n. 1) della lettera a), nel senso di parlare di « pluralità » e non di « pluralismo ». Ebbene, con l'emendamento del gruppo comunista il comma suonerebbe così: « Nel consentire la pluralità delle compagnie aeree, deve essere evitata la concorrenza sulle singole linee concesse ». In sostanza, i due punti della relazione verrebbero fusi. Non c'è niente di male, ma desideravo affermare in maniera non equivoca, ma netta e precisa, che la pluralità delle compagnie deve essere un muro portante della relazione. Il mio intento era quello e intendo ribadirlo. Stabilito che non c'è una sola compagnia aerea, ma che ve ne sono più, private o non, preferirei lasciare la distinzione fra i due punti, ma comunque non mi oppongo all'emendamento del gruppo comunista.

Il secondo emendamento Carri ed altri del gruppo comunista alla lettera a), n. 3), affronta il problema del traffico frontaliero. A mio modestissimo avviso i servizi internazionali competono in esclusiva o quasi alla compagnia di bandiera. Non posso concepire che in una nazione come l'Italia, non certo immensa, esistano due o tre compagnie che si dilettono nei voli a carattere internazionale. Debbo ricordare ai colleghi che l'Inghilterra ha una sola compagnia aerea per voli internazionali; la Norvegia, la Svezia, la Danimarca ne hanno una sola in comune; la Svizzera e l'Austria hanno una compagnia per nazione; la Francia, per la verità, ne ha due, ma una (l'UTA) si occupa solo dei voli con l'estremo oriente ed è una compagnia privata. Anche gli Stati Uniti ne hanno due. La Francia e gli Stati Uniti sono le uniche eccezioni. Anche la Germania ha una sola compagnia.

A mio avviso un po' di modestia non guasterebbe: a parte le dimensioni territoriali, vi sono profonde differenze fra noi e gli Stati Uniti, che non possono quindi essere portati come termine del paragone. La Francia ha ancora una rete imperiale per quanto riguarda il volo. Tutte le altre

nazioni hanno una sola compagnia per i voli internazionali, comprese le nazioni a regime comunista, anche se in questo caso il discorso è diverso. La competizione nel campo internazionale è difficilissima e quindi occorre che la compagnia nazionale di bandiera - l'ALITALIA - possa competere con colossi di questa rilevanza.

Altre compagnie non possono, a mio modestissimo avviso, effettuare voli in campo internazionale. Questo principio non viene scalfito dai servizi di carattere frontaliero, i quali, del resto, già esistono; esiste infatti una concessione di volo da alcuni anni a questa parte per il volo Milano-Basilea, per il volo Olbia-Nizza, per il volo Torino-Ginevra, per il volo Lecce-Corfù. Né viene scalfito il principio che l'ALITALIA è la compagnia di bandiera, perché l'ALITALIA va a Ginevra o in qualsiasi altra di queste località.

Bisogna considerare, d'altra parte, che, se l'ALISARDA va a Nizza, porta turismo nell'isola, e in modo particolare sulla « Costa Smeralda ». Ecco perché, salvo il principio che il traffico internazionale deve essere affidato alla sola compagnia di bandiera, i servizi di carattere frontaliero hanno la loro ragione d'essere. Se mai dovrei precisare il termine « frontaliero »: tuttavia tengo a puntualizzare che, se non venisse accettata la definizione che sto per dare, accederei senz'altro a quella dell'onorevole Antonio Mancini circa il « bacino di traffico ». Comunque, definirei il volo frontaliero come segue: « il volo tra regioni confinanti di due Stati limitrofi », accedendo al concetto dei cosiddetti « spalloni aerei ». Pertanto, ripeto, voli frontalieri sono quelli tra Torino e Ginevra, tra Milano - città vicina alla frontiera - e Basilea, e così via.

Questo concetto, però, non è estensibile al breve e medio raggio in territorio straniero: non può esservi compresa l'Europa del nord, oppure un volo che arrivi a Mosca o a Nuova Sibirsk o a Stoccolma; e non è nemmeno da considerarsi frontaliero un volo che arrivi a Praga o a Parigi.

MARINO. Su una nostra proposta è stato già dato parere contrario, tuttavia vorrei sapere come ella, onorevole relatore, salvaguarda il principio che sta esponendo, nel caso in cui la compagnia di bandiera non fosse in grado di svolgere tutto il servizio che le viene richiesto.

MASCIADRI, *Relatore*. Io sono sempre del parere che i voli internazionali spettino alla compagnia di bandiera. Lo Stato potrà eventualmente intervenire ed obbligare la compagnia di bandiera ad effettuare voli che essa non volesse effettuare, a condizione di dare aiuti di varia natura, ed, in casi eccezionali, potrebbe anche violare questo principio. Appartiene, tuttavia, allo Stato la possibilità di violare questo principio. Ma se noi vogliamo modificare il principio generale, a mio avviso si potrebbero avere conseguenze negative.

Per quanto concerne l'emendamento Carri ed altri alla lettera a), n. 5), tendente a sostituire la parola « deve » con l'altra « può », mi dichiaro contrario, perché esso cozza contro il principio della pluralità delle compagnie aeree; vorrei poi che i presentatori mi spiegassero quale campo d'azione si vuole lasciare alle compagnie private, dal momento che esse non possono effettuare voli a carattere internazionale, se si escludono quelli frontalieri: sostituire « deve » con « può », a mio avviso, limiterebbe ulteriormente la loro possibilità d'azione. Tanto varrebbe, allora, dire che non esiste una pluralità di compagnie aeree.

Vorrei ora entrare nel merito di una questione di principio: a mio modesto avviso, bisognerebbe parlare di ruoli da affidare alle varie compagnie aeree; il ruolo che spetta all'ALITALIA è soprattutto quello di vettore internazionale, all'ATI spetta quello di vettore nazionale; le compagnie private, oltre ad esercitare la funzione di vettori nazionali, si occupano dei voli frontalieri.

Nella giornata di ieri abbiamo cercato di stabilire alcune categorie per gli aeroporti: nella prima abbiamo incluso i sistemi aeroportuali di Roma e di Milano e li abbiamo definiti intercontinentali; nella seconda abbiamo collocato quelli a traffico internazionale; nella terza gli aeroporti a traffico nazionale di linea e nella quarta - che oggi non ci interessa - abbiamo incluso gli aeroporti per aeroclubs. Il 66 per cento del traffico italiano si sviluppa nei due sistemi aeroportuali di Roma e Milano: tutti gli altri aeroporti messi insieme sviluppano a mala pena il 33 per cento del traffico nazionale e di esso quelli di Napoli e Torino ne assorbono la maggioranza. Bisogna perciò, alla luce di questi dati, che le compagnie private potenzino sempre di più il loro ruolo, anche sui

grandi aeroporti, in appoggio alla compagnia di bandiera; una volta tutti i voli partivano da Roma o da Milano: adesso è necessario che da Bologna si possa andare a Palermo, o a Bergamo o a Cagliari. In questa ottica direi che qualche vettore ha trovato la formula esatta: fare di ogni regione il centro dell'Italia, in modo che da qualunque punto del territorio nazionale si possa raggiungere ogni località italiana dotata di aeroporto. Se questa formula trovasse effettiva realizzazione, le compagnie private avrebbero a loro disposizione un campo quanto mai vasto sul quale svilupparsi. La seconda parte dell'emendamento Venturini evidenzia bene questo concetto, quando auspica che alle compagnie private venga lasciato un ruolo di collegamento tra aeroporti nazionali di linea e tra questi e gli aeroporti internazionali: è inutile, cioè, che ai venti voli che effettua l'ALITALIA fra Roma e Milano se ne aggiungano altri due dell'ITAVIA; tutto ciò costituirebbe una inutile duplicazione che non porterebbe giovamento né all'ALITALIA, né all'ITAVIA e che, oltre tutto, non migliorerebbe certo il servizio. Se si tiene conto poi del fatto che, fino a qualche tempo fa, l'aumento in percentuale dei passeggeri era del 15 per cento ogni anno e che ultimamente si è arrivati a mala pena all'8 per cento, si capisce come il fatto di potenziare i voli a carattere nazionale possa costituire uno dei modi per risolvere il problema.

Ribadisco il concetto in base al quale è necessario parlare di ruoli da assegnare alle compagnie: in questo senso sono d'accordo con l'emendamento del collega Venturini, che traccia alcune linee per il raggiungimento della bontà e della economicità delle gestioni aeroportuali e per la opportuna diversificazione dei ruoli, secondo la definizione operata alla lettera A) del secondo paragrafo. Dichiaro, perciò, di condividere l'emendamento Venturini. Qualora esso non venisse accolto dalla maggioranza della Commissione, potrei accettare la proposta di altri colleghi tendente a sopprimere al n. 5) della lettera a) le parole « e di carattere prevalentemente regionale » ed a sostituire la parola « certo » con « adeguato coefficiente ». Se, cioè, l'emendamento Venturini non fosse approvato dalla Commissione, si potrebbe, in via alternativa, sopprimere dal n. 5) della lettera a) le parole: « e di carattere prevalentemente

regionale » e sostituire la frase: « un certo coefficiente di traffico » con l'altra: « un adeguato coefficiente di traffico ». Mi rendo conto, onorevole Ippolito, che così saremmo forse un po' generici, e non daremmo una indicazione precisa con questo n. 5).

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Se si dice: « deve essere assegnato » e non: « può essere assegnato », si dà già una certa direttiva.

MASCIADRI, *Relatore*. Infatti, io insisto che si dica « deve essere assegnato », altrimenti, non vedo che cosa ci starebbero a fare le compagnie private. Comunque, in via prioritaria, insisto per l'approvazione dell'emendamento Venturini, perché mi pare che esso assegni un ruolo preciso alle compagnie private.

MANCINI ANTONIO. Non si potrebbe aggiungere la seconda parte dell'emendamento Venturini al mio emendamento al n. 5) della lettera a) ?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. La seconda parte dell'emendamento Venturini significa, in pratica, che all'ALITALIA, ad esempio, vengono dati in esclusiva i collegamenti tra Roma e Milano, che sono aeroporti intercontinentali; i collegamenti tra i due aeroporti intercontinentali di Roma e Milano con l'estero; i voli dall'estero; salvo i pochi casi di voli di carattere « frontaliere », nel senso che si è detto. A questo punto, il resto dei collegamenti è in mano alle compagnie private, ed è più di quello che si potrebbe pensare: alle compagnie private rimarrebbe l'80 per cento del traffico sul piano nazionale.

MARINO. L'emendamento Venturini secondo noi introduce un allargamento; riferendoci al caso del collegamento Roma-Milano, l'esclusiva non verrebbe mantenuta e questo contrasterebbe con la prima dichiarazione.

MASCIADRI, *Relatore*. Potrei leggervi un elenco dei collegamenti aeroportuali. Vi sono aeroporti aperti al traffico nazionale di linea tra di loro: per esempio, Bergamo-Lamezia Terme; Bergamo-Brindisi; Bergamo-Lecce; Treviso-Trapani. Gli aeroporti aperti al traffico internazionale sono, oltre a quello di Roma, quelli di Torino, Genova, Venezia, Trieste, Rimini, Pisa,

Napoli, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo, Cagliari e Alghero Fertilia.

MANCINI ANTONIO. E qualche altro che sta per essere aperto, come quello di Pescara.

MASCIADRI, *Relatore*. Gli aeroporti di terza categoria aperti al traffico nazionale sono quelli di Bergamo, Verona, Treviso, Bologna, Forlì, Pescara, Foggia, Brindisi, Lecce, Taranto, Crotona, Lamezia Terme, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Agrigento, Olbia e Ancona.

Ora, nella seconda parte dell'emendamento Venturini si dice che « alle compagnie private dovrebbe essere assicurata la possibilità di operare in esclusiva il traffico tra gli aeroporti aperti al traffico nazionale di linea, e tra questi ultimi e gli aeroporti aperti al traffico internazionale ed intercontinentale »; quindi, ad esempio, i collegamenti Bergamo-Roma o Bergamo-Trapani tra di loro, oppure Bergamo-Reggio Calabria, eccetera: cioè i collegamenti tra terza e terza categoria, tra terza e seconda categoria, tra terza e prima categoria. Non è invece possibile il collegamento Roma-Milano (prima categoria con prima categoria); né è possibile il collegamento tra seconda e prima categoria, ad esempio tra Napoli e Milano, che è dato all'ALITALIA o all'ATI. Si darebbe insomma, alle compagnie private il collegamento da un aeroporto di terza categoria a tutti gli altri aeroporti, facendo esse da « afferenti » agli aeroporti internazionali ed intercontinentali.

BAGHINO. Mi compiaccio con il relatore che partecipa alla stesura di questo documento conclusivo tanto attivamente da averlo fatto suo, mentre mi sembrava che, come relatore, ci dovesse presentare i risultati dell'indagine da noi effettuata e non una sorta di provvedimento che sta difendendo punto per punto!

Non credo che ci allontaniamo troppo da quanto è stato qui prospettato da tutti i colleghi se affermiamo che, allo scopo di garantire alle compagnie private « un certo coefficiente di traffico », dobbiamo anche tenere presente quei collegamenti che l'ALITALIA ha rinunciato ad esercitare, nel quadro di un generale ridimensionamento dettato da esigenze di bilancio. A questo proposito preannuncio la presentazione del seguente emendamento sostituti-

vo del n. 2) della lettera a): « deve essere evitata la concorrenza sulle singole linee concesse, ma è da ammettersi assegnazione di voli ad altre compagnie per le linee a forte coefficiente di traffico (passeggeri e merci) ove la compagnia di bandiera non sia in grado di coprire il traffico delle linee stesse ».

Penso, in primo luogo, che questo emendamento possa garantire alle compagnie private « un certo coefficiente di traffico », soprattutto allo scopo « di assicurare la economicità e l'autonomia della gestione », come si richiede nel documento. Altrimenti, limitando le assegnazioni o mostrandosi le stesse insufficienti, come potrebbero le compagnie assicurare « l'economicità e l'autonomia della gestione »? Finiremmo forse col fornire finanziamenti a scapito dell'autonomia. Se fissiamo questo obbligo della economicità, dobbiamo — a mio avviso — essere larghi nell'assegnazione dei servizi, tenendo anche presente che, sino a quando l'ALITALIA non sarà in grado di ripristinare certi voli, alcuni servizi rimarranno scoperti. In pratica alle compagnie private, secondo il documento, viene affidata la possibilità di un collegamento fra aeroporti di diversa categoria, mai — anche se l'ALITALIA dovesse cancellare alcuni voli — fra Roma e Milano, perché la categoria è identica.

In secondo luogo il nostro emendamento si prefigge appunto di fare gli interessi dei viaggiatori, che si vedrebbero danneggiati qualora certi servizi venissero a cessare.

Vorrei avere alcune delucidazioni sull'emendamento Venturini — accolto dal relatore — che è in contrasto, a mio avviso, con quanto lo stesso relatore aveva prima sostenuto circa la possibilità di dare alle compagnie private la concessione dei servizi cosiddetti « frontaliere ». Tale emendamento escluderebbe categoricamente questi collegamenti e non si potrebbe più assegnare, ad esempio, un volo Olbia-Nizza o Torino-Ginevra. Dico questo non perché sia contrario in linea di principio all'emendamento Venturini, ma perché dobbiamo evitare le contraddizioni, le preclusioni fra i vari punti del documento e tra gli emendamenti che andiamo man mano approvando.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei dire molto brevemente che sono d'accordo con l'impostazione che il relatore ha dato ai vari problemi e che, in particolare, con-

divido la necessità di riconoscere in via definitiva e precisa il concetto della pluralità delle compagnie aeree. Ritengo che questo deve essere espresso, molto chiaramente, in due paragrafi separati anche al fine di evitare in futuro qualsiasi malinteso. Non si tratta, infatti, di un'affermazione di principio, ma di una scelta politica, condivisa — credo — da tutti i colleghi della Commissione.

Per quanto riguarda il problema dei voli « frontaliere », sono d'accordo con il relatore; penso, però, che si debba cercare un criterio per definire in termini geograficamente più certi questo concetto. Per quanto riguarda il n. 5) della lettera a), ritengo che bisogna stare molto attenti e non cadere in equivoci poiché, se si dicesse che sono limitati alle compagnie private gli aeroporti di solo traffico nazionale e qualora si addivenisse alla concessione di linee internazionali, ma « frontaliere », a queste compagnie, questi aeroporti diventerebbero internazionali e quindi esclusi alle compagnie cui facciamo riferimento.

Per queste ragioni e anche per non vincolarci troppo sarei favorevole a mantenere una certa elasticità nei concetti, lasciando una certa autonomia al ministero.

PANI. Ritiriamo l'emendamento soppressivo al n. 3) della lettera a) e presenteremo un emendamento sostitutivo.

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

Sostituire il n. 3 della lettera a) con il seguente:

« 3) per i voli tra regioni di Stati diversi tra di loro confinanti e privi di linee internazionali può essere consentito, in accordo con l'ALITALIA, l'esercizio di altre compagnie aeree ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il n. 5 della lettera a) con il seguente:

« 5) alle compagnie a capitale privato deve essere assegnato un adeguato coefficiente di traffico che consenta loro di assicurare la economicità e l'autonomia della gestione, possibilmente con una diversificazione di ruoli, secondo i piani di sviluppo di ogni compagnia »;

Alla lettera a) aggiungere il seguente n. 6):

« 6) gli atti di concessione mediante i quali il competente ministero affida la gestione di linee alle compagnie aeree debbono prevedere la possibilità di decadenza della concessione qualora questa non sia effettivamente esercitata o ne sia cessato l'esercizio ».

Gli onorevoli Baghino, Caradonna e Marino hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il n. 2 della lettera a) con il seguente:

« 2) deve essere evitata la concorrenza sulle singole linee concesse ma è da ammettersi assegnazione di voli ad altre compagnie per linee a forte coefficiente di traffico passeggeri e merci ove la compagnia di bandiera non sia in grado di aprire il traffico delle linee stesse »;

Sostituire il n. 3) della lettera a) con il seguente:

« 3) il traffico internazionale deve essere affidato ad una sola compagnia di bandiera, l'ALITALIA, salvo i servizi a corto e medio raggio che non coincidano con le linee primarie europee e mediterranee, che possono essere affidate anche ad altre compagnie »;

Al n. 5) della lettera a) sostituire la parola: « certo », con la parola: « adeguato ».

L'onorevole Magliano ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il n. 2) della lettera a) con il seguente:

« 2) debba essere evitata in linea di massima la concorrenza sulle singole linee concesse quando la concorrenza stessa si riveli dannosa all'efficienza e all'economicità del servizio »;

Sostituire il n. 3) della lettera a) con il seguente:

« 3) il traffico internazionale debba essere affidato in modo prioritario alla compagnia di bandiera, salvo quei servizi a corto o medio percorso che non siano in concorrenza con le linee di base europee e mediterranee e che si ritenga utile siano servite anche da altre compagnie »;

Al n. 5) della lettera a), dopo la parola: « paese », aggiungere le parole: « con le limitazioni e le indicazioni di cui al precedente n. 3), concernenti i paesi europei e mediterranei ».

L'onorevole Ippolito ha presentato i seguenti emendamenti:

Al n. 5) della lettera a) sostituire la parola: « certo », con la parola: « adeguato »;

Al n. 5) della lettera d) sopprimere le parole: « di carattere prevalentemente regionale ».

Gli onorevoli Marino, Baghino e Caradonna hanno presentato il seguente emendamento:

Al n. 5) della lettera a), aggiungere il seguente comma: « Gli atti di concessione mediante i quali il Ministero dei trasporti affida la gestione di linee o di gruppi di linee alle diverse compagnie debbono prevedere la possibilità di decadenza della concessione di linee assegnate ma non effettivamente esercitate, qualora il ministero reputi che l'interesse nazionale richieda l'effettiva operatività dei collegamenti in questione e la società concessionaria non l'eserciti entro un ragionevole periodo di tempo ».

MASCIADRI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento Carri al n. 5) della lettera a) con cui si chiede la sostituzione della parola « sconsiglia vivamente » con la parola « esclude » non avrei nulla in contrario, però mi sembra veramente eccessivo vietare in maniera così categorica l'accesso di altre compagnie.

Per quanto riguarda l'emendamento Giovanni Lombardi al n. 5) della lettera a), se lo ritiene opportuno potremmo usare la formulazione « a capitale privato » in quanto in questo modo mi sembra abbastanza precisato il concetto che si vuole esprimere, mentre siamo d'accordo sull'altro suo emendamento per quanto concerne la pluralità delle compagnie.

Per quanto riguarda il primo degli emendamenti Baghino ed altri al n. 2) della lettera a), sono contrario per le ragioni che ho già espresso.

In riferimento all'emendamento dell'onorevole Magliano al n. 2) della lettera a) esprimo parere contrario in quanto ritengo che l'espressione « in linea di mas-

sima » non sia un istituto giuridico e possa ingenerare equivoci.

Per quanto concerne l'emendamento Magliano al n. 3) della lettera a) sono contrario per le ragioni abbondantemente espresse sul medio e breve raggio per i voli internazionali.

Circa l'emendamento Baghino e altri al n. 3) della lettera a) non posso che ripetere quanto ha già affermato un precedente oratore, in quanto non lo ritengo ammissibile. Sono invece d'accordo con l'emendamento Baghino al n. 5) della lettera a) tendente a sostituire la parola « adeguato » alla parola « certo ».

Per quanto riguarda l'emendamento Magliano al n. 5 della lettera a) devo dire che rientra nel concetto da me espresso, e cioè che non è ammesso, per i voli frontali, andare oltre il concetto della frontiera vera e propria.

Circa l'emendamento Antonio Mancini al n. 2) della lettera a) ho già detto che una modifica di questo genere potrebbe diventare pericolosa; per ciò che concerne l'emendamento, sempre dell'onorevole Antonio Mancini, al n. 3) della lettera a) diciamo che, qualora non venisse accettato il nostro emendamento, potrebbe essere accettata questa formulazione.

Per quanto riguarda l'ultimo emendamento Antonio Mancini, tendente a sostituire il n. 5) della lettera a) con il seguente: « alle compagnie private deve essere assegnato il coefficiente di traffico che consenta loro di assicurare l'economicità e l'autonomia della gestione », devo dire che tale formulazione coincide con quanto scritto nella relazione, dopo aver tolto le parole « di carattere prevalentemente regionale ». Ho già dichiarato che, qualora non si voglia approvare l'emendamento Venturini, che io ho accettato, occorrerà ripiegare su una dizione più generica, che potrebbe essere quella della relazione, togliendo però le parole in parentesi. Poiché ho notato la propensione dei colleghi ad arrivare ad un accordo, ho steso una formulazione di compromesso fra l'emendamento Venturini e il testo della relazione, che molti hanno accettato. Leggo pertanto questo mio emendamento, interamente sostitutivo del n. 5) della lettera a): « Alle compagnie a capitale privato, in un ruolo diversificato e caratteristico di collegamenti anche tra aeroporti aperti al traffico di linea internazionali e intercontinentali [vedi n. 2, lettera a), in materia di rete aeroportuale

nazionale] deve essere conservato in campo nazionale uno spazio proporzionato alle loro capacità operative e alle loro dimensioni, tale da consentire loro l'economicità e l'autonomia della gestione ». Mi pare così di avere recepito quanto suggerito dall'onorevole Antonio Mancini e da altri.

MANCINI ANTONIO. All'inizio del periodo esposto dal relatore c'è la parola « anche », che rende estremamente dubitativo il tutto. Non si tratta del gradino estremo, ma della base della concezione. La parola « anche » dovrebbe essere sostituita con « soprattutto ».

MARZOTTO CAOTORTA. A mio avviso questa formula è peggiorativa.

MANCINI ANTONIO. Non dire niente significa che l'unico traffico garantito è quello che abbiamo chiamato dei « rivoletti afferenti » e che non è sufficiente. Se invece diciamo che il « pacchetto » dei servizi deve essere costituito da quelli menzionati dal relatore, che diversificano la funzione, ma non l'assorbono completamente, rimane una differenza da « pagare » con servizi diversi. Questa impostazione si potrebbe accettare. Preferisco comunque il testo che ho proposto, perché consente all'autorità amministrativa di procedere in maniera equa. Non stiamo approvando una legge, comunque, ma solo indicando alcuni orientamenti.

MASCIADRI, Relatore. L'onorevole Ippolito ha proposto di sostituire al n. 5) della lettera a) la parola « certo » con l'altra « adeguato ». Sono d'accordo. Altri colleghi avevano poi manifestato l'opportunità di sopprimere le parole « prevalentemente regionali », che avrebbero potuto essere interpretate in senso restrittivo e ingenerare confusione. Anche l'altro emendamento dell'onorevole Ippolito, soppressivo di tali parole al n. 5) della lettera a), mi sembra pertanto meritevole di accoglimento.

A mio avviso, il traffico internazionale deve essere affidato ad una sola compagnia, quella di bandiera, salvo i servizi di carattere frontaliere diversi da quelli sui quali opera l'ALITALIA, che possono essere affidati ad altre compagnie. Si intendono per frontaliere quei voli che vengono effettuati tra regioni confinanti di due Stati limitrofi. Si può adottare, comunque, la dizione suggerita dal gruppo

comunista, alquanto ritoccata, oppure quella dell'onorevole Antonio Mancini.

Sul numero 4) della lettera a) non vi sono emendamenti. Per quanto riguarda il numero 5), sempre della lettera a), propongo alla Commissione di approvare l'emendamento dell'onorevole Venturini, che mi pare indichi la soluzione migliore possibile, in quanto differenzia i ruoli. Quando tale testo non potesse essere accettato, si dovrebbe adottare il testo che ho letto, dopo aver sostituito la parola « anche » con l'altra « soprattutto ». Se questa soluzione non venisse accettata, non si potrebbe far altro che accettare il testo della relazione, sopprimendo le parole « di carattere prevalentemente regionale ». È questa la terza linea di ripiego.

Non ho alcuna difficoltà ad accettare l'ultimo emendamento del gruppo comunista Carri ed altri, sostitutivo del n. 3) della lettera a); faccio presente, però, che altre società per il trasporto aereo non potrebbero sorgere, mentre verrebbero escluse quelle esistenti.

Sono favorevole agli emendamenti che riguardano le linee che debbono essere tolte. A maggior chiarimento, sono dell'avviso che si debbano aggiungere all'emendamento Marzotto Caotorta aggiuntivo del n. 6 della lettera a) le parole « e la concessione ad altre compagnie nazionali », dopo la parola « decadenza ».

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo.

MASCIADRI, *Relatore*. Un criterio analogo va seguito per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole Marino e degli altri colleghi del gruppo del MSI-destra nazionale al n. 5) della lettera a). È una questione di forma.

MARINO. Abbiamo aggiunto anche una altra ipotesi, e cioè che la società concessionaria non sia in grado di assicurare il servizio in un ragionevole lasso di tempo.

MASCIADRI, *Relatore*. È un problema di forma. Anche in quel caso vanno aggiunte le parole « e affidamento alle altre compagnie nazionali ».

PRESIDENTE. Su questo punto, o votiamo emendamento per emendamento o

diamo mandato al relatore di riscrivere il n. 5 della lettera a). Nel secondo caso, votando solo il concetto, ridurremo molto il numero delle votazioni.

CARADONNA. Vorrei che venisse tenuto presente quanto detto dall'onorevole Marzotto Caotorta, circa i voli frontalieri, cioè che siano considerati tali anche i voli di frontiera via mare; ed inoltre l'emendamento Antonio Mancini che, a parte i voli frontalieri, considera che possano verificarsi anche voli a carattere prevalentemente interno che convenga proseguire anche al di là della frontiera.

PRESIDENTE. Votiamo allora gli emendamenti alla lettera a). Devo richiedere però che poi il coordinamento sia effettuato globalmente.

Pongo in votazione il primo emendamento Magliano, che vuole premettere un capoverso alla lettera a) di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'emendamento in materia di servizi di trasporto aereo presentato dagli onorevoli Carri, Pani e Fioriello:

Al n. 1), sostituire le parole: « deve essere consentito », con le parole: « nel consentire ».

Il relatore ha dichiarato che, tutto sommato, una volta ribadito il principio del pluralismo delle compagnie aeree, non avrebbe nulla in contrario a questa formulazione.

Pongo in votazione l'emendamento Carri, Pani, Fioriello di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Giovanni Lombardi sostitutivo al n. 1), di cui ho dato precedentemente lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito in sede di coordinamento che, ovunque è impiegato il termine « pluralismo », lo stesso deve essere sostituito con la parola « pluralità ».

(Così rimane stabilito).

Pongo in votazione il n. 1) nel suo complesso con l'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Magliano sostitutivo del n. 2), sul quale il relatore ha espresso parere contrario.

(È respinto).

Passiamo agli emendamenti degli onorevoli Baghino, Marino, Caradonna e Antonio Mancini al n. 2).

MASCIADRI, *Relatore*. All'emendamento sostitutivo Baghino ed altri, come ho già detto, sono contrario perché ritengo che esso faccia sorgere dubbi sulla capacità della compagnia di bandiera di coprire un certo coefficiente di traffico.

Mi dichiaro contrario anche all'emendamento sostitutivo Antonio Mancini.

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

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Antonio Mancini di cui ho precedentemente dato lettura, non accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il n. 2) con l'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati al n. 3) dagli onorevoli Carri, Pani, Fioriello e Magliano, nonché dall'onorevole Antonio Mancini. All'emendamento di quest'ultimo, sostitutivo del n. 3), l'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente subemendamento:

Aggiungere le parole: ovvero si tratti di voli a breve raggio.

MAGLIANO. Potrei anche ritirare il mio emendamento, ma per farlo bisognerebbe che fosse meglio definito il concetto di « Stato confinante », in quanto il principio da seguire è quello dell'efficienza del trasporto e non quello della lontananza fra due paesi. Il concetto è di rendere efficiente il servizio aereo e di favorire i cittadini che ne usufruiscono. Propongo di

aggiungere all'emendamento Antonio Mancini la frase: « o di voli a medio raggio »: qualora fosse accolto tale subemendamento, ritirerei il mio emendamento.

MASCIADRI, *Relatore*. Non potrei accogliere quest'ultimo subemendamento Magliano, che verrebbe a sconvolgere l'impostazione secondo la quale l'ALITALIA deve occuparsi dei voli internazionali. Del resto, per me, voli « frontaliere » sono quelli effettuati da frontiera a frontiera. La compagnia ALITALIA deve avere il monopolio delle linee internazionali, ed un'eccezione può essere consentita, ma solo per voli a breve o a brevissimo raggio, di carattere internazionale. Sarei favorevole all'altro emendamento Carri e altri, se ad esso però fosse tolta la frase: « in accordo con l'ALITALIA », che mi sembra un po' offensiva per noi; farei anzi mio tale emendamento a condizione che, se non fosse accolto, si potrebbe approvare l'altro proposto dall'onorevole Mancini.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Carri ed altri al n. 3), di cui ho dato in precedenza lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

MANCINI ANTONIO. Accetto il subemendamento proposto dall'onorevole Marzotto Caotorta, nel senso di aggiungere cioè al mio emendamento la frase: « o di voli a breve raggio ».

MASCIADRI, *Relatore*. Sono contrario anche a questo subemendamento Antonio Mancini.

PRESIDENTE. L'onorevole Magliano ha presentato il seguente emendamento all'emendamento Antonio Mancini.

Aggiungere le parole: « o di voli a medio raggio ».

MASCIADRI, *Relatore*. Sono contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Magliano all'emendamento Mancini di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta all'emendamento Mancini,

aggiuntivo delle parole: « o di voli a breve raggio ».

(È approvato).

BAGHINO. Ritiriamo il nostro emendamento al n. 3), aderendo a quello presentato dall'onorevole Antonio Mancini.

PRESIDENTE. A seguito dell'approvazione del subemendamento Marzotto Caotorta, l'emendamento Antonio Mancini sostitutivo al n. 3) risulta così formulato:

« Il traffico internazionale deve essere affidato ad una sola compagnia, l'ALITALIA, salvo che si tratti di linee con prevalente sviluppo interno, che ragioni di opportunità consiglino di prolungare fino ad un aeroporto appartenente a Stato confinante con l'Italia, o di voli a breve raggio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Tutti gli altri emendamenti al n. 3) risultano preclusi dall'approvazione dell'emendamento testé votato.

Al n. 4) non sono stati presentati emendamenti. Passiamo agli emendamenti presentati al n. 5), di cui ho dato precedentemente lettura, in aggiunta ai quali il relatore, onorevole Masciadri, ha presentato il seguente suo emendamento:

Sostituire il primo comma del n. 5) con il seguente:

« Alle compagnie a capitale privato, in un ruolo diversificato e caratteristico di collegamento soprattutto tra aeroporti aperti al traffico di linea nazionale ed aeroporti aperti al traffico di linea internazionale ed intercontinentale [vedi il secondo paragrafo, lettera A) in materia di rete aeroportuale nazionale], deve essere conservato in campo nazionale uno spazio proporzionato alle loro capacità operative e alle loro dimensioni, tale da consentire loro la economicità e la autonomia della gestione ».

MASCIADRI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento proposto dall'onorevole Marzotto Caotorta, lo potrei anche accettare in via subordinata: mi permetterò di insistere sul mio, che è più in armonia con quello dell'onorevole Venturini.

MANCINI ANTONIO. Ritiro il mio emendamento, aderendo a quello presentato dall'onorevole Marzotto Caotorta, in quanto esso mi sembra costituisca una via intermedia tra la mia posizione e quella del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento parzialmente soppressivo presentato dall'onorevole Ippolito, di cui ho dato precedentemente lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

FIORIELLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sull'emendamento Marzotto Caotorta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Marzotto Caotorta.

(È approvato).

A seguito dell'approvazione di questo emendamento, risultano preclusi gli emendamenti del relatore Masciadri e dei deputati Venturini; Baghino, Caradonna e Marino; Giovanni Lombardi; Ippolito; Magliano; nonché Carri, Pani, Fioriello al primo comma del n. 5).

FIORIELLO. Insistiamo sul nostro emendamento al secondo comma del n. 5), uguale all'emendamento presentato dall'onorevole Carri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato, in un identico testo, dai deputati Carri e Pani, Carri e Fioriello, parzialmente sostitutivo del secondo capoverso del n. 5), non accettato dal relatore.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Marzotto Caotorta, aggiuntivo di un n. 6) e all'analogo emendamento Marino, Baghino e Caradonna, di cui ho dato in precedenza lettura.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono favorevole ai concetti espressi in questi emendamenti.

MARZOTTO CAOTORTA. Con il mio emendamento volevo fare in modo che, verificatesi certe condizioni, la revoca della concessione fosse automatica, senza dare adito a contestazioni. Sono disposto comunque a ritirare il mio emendamento e ad

aderire a quello dei colleghi Marino, Baghino e Caradonna.

MARINO. L'emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta ripete, in effetti, gli stessi concetti già esposti nel mio emendamento.

BAGHINO. Fondiamoli in un unico testo.

PRESIDENTE. Penso che i due emendamenti, dopo un piccolo coordinamento, possano essere fusi, se non vi sono obiezioni da parte dell'onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA. Nessuna obiezione da parte mia.

PRESIDENTE. Il nuovo emendamento, risultante dalla fusione dell'emendamento Marino ed altri e dell'emendamento Marzotto Caotorta, è al seguente tenore:

« Gli atti di concessione mediante i quali il Ministero dei trasporti affida la gestione di linee o di gruppi di linee alle diverse compagnie, debbono prevedere la possibilità di decadenza della concessione di linee assegnate ma non effettivamente esercitate, qualora il ministero reputi che l'interesse nazionale richieda l'effettiva operosità dei collegamenti in questione e la società concessionaria non la assicuri entro un ragionevole periodo di tempo ».

MASCIADRI, *Relatore*. Mi sembra giusto non aver reso obbligatoria la revoca della concessione, proprio perché il ministero può reputare che non è più il caso di rendere operative certe linee.

CATELLA. È evidente che quando decade questo diritto di esercitare la concessione, il ministero ha la facoltà e non l'obbligo di assegnarla ad altra compagnia.

PRESIDENTE. Quando il ministero dichiara la decadenza della concessione con quella particolare motivazione, è chiaro che dovrà assegnarla ad altri.

Pongo in votazione l'emendamento presentato dagli onorevoli Marzotto Caotorta e Marino, di cui è stata data precedente lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati dalla lettera b). Gli onorevoli Fioriello, Carri e Pami hanno presentato i seguenti emendamenti:

Alla lettera b) dopo le parole: « la Commissione », sostituire la restante parte del periodo con il seguente:

« non esclude la possibilità di interventi, sia pure temporanei, da parte dello Stato a favore dell'ALITALIA. Per gli altri esercenti nazionali del trasporto aereo tali interventi possono essere eventualmente effettuati in base alle leggi in vigore »;

Al terz'ultimo comma del terzo paragrafo sopprimere le lettere a), b), c) e d).

FIORIELLO. Per quanto riguarda la prima parte della lettera b), cioè i finanziamenti, non possiamo, come Commissione, ritenere fin da oggi « giustificato » l'intervento. Non vi è stata una richiesta da parte dell'ALITALIA, che non ha presentato alcun programma se non attraverso la stampa. Voglio dire che in sede parlamentare non abbiamo alcuna richiesta da parte di alcuna compagnia aerea per ottenere un intervento da parte del Governo e, quindi, del Parlamento. Comunque, il gruppo comunista non esclude la possibilità di un intervento finanziario a favore dell'ALITALIA come società a partecipazione statale: possiamo, in prospettiva, tenere conto della realtà discutendo un apposito disegno di legge. Pensiamo, in sostanza, che sia possibile, attraverso un apposito provvedimento legislativo, arrivare ad un finanziamento dell'ALITALIA, in quanto compagnia di bandiera e società a partecipazione statale, che persegue interessi generali.

Occorre effettuare una distinzione con le altre compagnie, che sono private e che hanno scopi di lucro individuale, con tutti i rischi la cui assunzione nessuno di noi può autorizzare. A questo proposito si possono utilizzare le leggi che sono già in vigore e che, nell'ambito del Ministero dei trasporti, prevedono finanziamenti per le compagnie private.

Nella seconda parte della lettera b) si parla dei programmi di attività dell'ALITALIA. Dobbiamo quindi dare un giudizio implicito sull'attività passata dell'ALITALIA, prima di pensare al futuro. Pensiamo al futuro, ma, ripeto, dobbiamo dare un giudizio su come l'ALITALIA ha gestito il settore dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda il traffico *charter* e i voli a domanda, riteniamo che non vi è una distinzione né dal punto di vista concettuale, né da quello economico. Secondo me nell'aviazione civile non esiste un servizio pubblico in quanto tale, ma un servizio di interesse pubblico. Il volo a domanda rappresenta un settore di interesse pubblico, perché favorisce lo sviluppo economico, con benefici effetti sul turismo e sull'introito di valuta. La distinzione, quindi, non può esistere e riteniamo che il settore debba essere affidato alla compagnia di bandiera oppure a società collegata con essa.

La crisi dell'ALITALIA deve avere uno sbocco, che può essere quello di avviare un processo di diversificazione, che passa attraverso l'utilizzazione delle possibilità offerte dal volo a domanda e dal volo merci. Per questo riteniamo utile e opportuno formare una società a partecipazione statale, comunque collegata con l'ALITALIA, che dovrebbe diventare qualche cosa di diverso. In proposito presenteremo un nostro emendamento.

Per quanto riguarda la soppressione da noi richiesta delle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)* al terz'ultimo comma del terzo paragrafo del documento, riteniamo che non spetti a noi definire, anche se in linea generale, gli strumenti di intervento per questa o per quella compagnia aerea; dobbiamo solo stabilire i principi generali, senza alcun'altra indicazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ippolito ha presentato i seguenti emendamenti:

Al secondo comma della lettera b), *sostituire le parole:* « sono condizionati ad una precisa programmazione », *con le parole:* « sono condizionati alla previa presentazione ed approvazione di un preciso programma di voli ».

IPPOLITO. Rinuncio allo svolgimento.

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

Al n. 1) della pagina 9, sostituire la parola: « presenti », *con le parole:* « renda noto »;

al n. 1) della pagina 9, sostituire la parola: « procedendo », *con le parole:* « e di procedere »;

al n. 1), lettera b), *sopprimere le parole:* « e di trasporto delle merci », *nonché le parole:* « e merci »;

al termine del n. 1), lettera b), *aggiungere le parole:* « Quali sono le misure concrete che l'ALITALIA intende assumere in materia di trasporti merci ».

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Rinuncio allo svolgimento.

IPPOLITO. Vorrei fare un'osservazione più ampia: ritengo cioè che l'intera formulazione della lettera *b)* sia « invecchiata ». Infatti, la concessione di un mutuo di cento miliardi all'ALITALIA deve rientrare in una programmazione e gli interventi devono essere adeguatamente valutati. La programmazione di cui si parla, perciò, deve essere presentata come un dato preventivo, segnalato anticipatamente e tale da consentire un'adeguata valutazione da parte del Governo.

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

Sostituire, al n. 1), il secondo comma della lettera b) con il seguente:

« La Commissione ritiene che il ministero debba attenersi nella concessione di voli *charter* alla applicazione del regolamento internazionale IATA, riservando comunque alle compagnie italiane almeno il 50 per cento dei voli *charter* da e per l'Italia ».

MARZOTTO CAOTORTA. La ragione di questo emendamento sta nel fatto che altri paesi limitano la concessione dei voli *charters*, nel senso che riservano alle proprie compagnie almeno il 50 per cento, mentre in Italia l'80 per cento di tali voli è gestito da compagnie straniere. Ecco perché propongo al ministero di riservare una certa quota alle compagnie italiane.

Vorrei poi chiedere al relatore, a proposito del « prezzo agevolato », cui si fa riferimento, alla lettera *b)* del terz'ultimo comma del terzo paragrafo, se è vero che le compagnie hanno già il carburante a prezzo di costo. Anche nel caso di cui alla lettera *d)*, inoltre, dove si parla di erogazione di sovvenzioni a singole linee, mi risulta che tali sovvenzioni sono già in atto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino, Baghino e Caradonna hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma della lettera b), aggiungere il seguente:

La Commissione ritiene quindi indispensabile che i piani di sviluppo pluriennale di tutti i vettori aerei vengano tempestivamente resi noti agli organi competenti in materia di programmazione, per quanto concerne i trasporti in genere, al fine di assicurare il necessario coordinamento - sia nelle fasi di pianificazione, sia in quelle di realizzazione - delle diverse iniziative di settore.

MARINO. Lo diamo per svolto, onorevole presidente.

MASCIADRI, Relatore. Innanzitutto vorrei escludere le sovvenzioni: il trasporto aereo non deve essere un trasporto sovvenzionato.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LOMBARDI GIOVANNI ENRICO**

MASCIADRI, Relatore. Per quanto riguarda gli interventi, essi possono essere di varia natura, ovviamente; poiché si tratta di un settore in difficoltà, dobbiamo ammettere infatti che vi possa essere qualche intervento di natura diversa da quelli puramente finanziari. Con ciò, tuttavia, noi non diciamo che un eventuale intervento debba essere uguale ed obbligato per tutte le compagnie; però alcuni interventi finanziari di diversa natura, che possono essere un mutuo o il ricorso alla finanza locale, si potrebbero consentire in forma diversa. Io sono sempre del parere che prima deve essere aiutata la compagnia di bandiera e poi, se vi sono disponibilità, vedere di volta in volta se intervenire con sovvenzioni o con interventi di diversa natura, graduandoli in varia misura.

La mia impostazione era semplicemente di principio: se noi vogliamo intervenire in maniera precisa sugli aeroporti, dobbiamo renderci conto del fatto ed affermare che il settore del trasporto aereo è in grave difficoltà. Sarei pertanto del parere di mantenere la formulazione originaria; voglio però ribadire che innanzitutto noi vogliamo aiutare la compagnia

di bandiera. In questa ottica, penso che sarebbe il caso di aumentare il capitale sociale dell'ALITALIA, che è attualmente di 50 miliardi di lire, perché solo di interessi passivi essa paga 30 miliardi circa all'anno. Fra l'altro, il capitale sociale dell'ALITALIA è il più basso fra quelli delle compagnie degli altri paesi. Esprimo comunque parere contrario al primo emendamento gli onorevoli Fioriello, Carri e Pani.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
FORTUNA**

MASCIADRI, Relatore. Lascerei, perciò la formulazione originaria; aggiungerei, piuttosto, che l'intervento deve essere indirizzato soprattutto nei confronti della compagnia di bandiera, non escludendo, però, le compagnie private.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Fioriello, Carri e Pani di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

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

Al secondo comma della lettera b) aggiungere il seguente comma:

« Per quanto riguarda l'ALITALIA pare opportuno provvedere all'aumento dell'attuale capitale sociale di lire 50 miliardi, di gran lunga inferiore a quello di altre compagnie aeree in campo europeo e mondiale, al fine di migliorare il rapporto tra mezzi propri netti ed indebitamento e per impedire che l'aggravio derivante dagli interessi passivi (30 miliardi previsti per il 1975) appesantisca ulteriormente la situazione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Ippolito, sostitutivo al secondo comma, di cui ho dato precedentemente lettura.

MASCIADRI, Relatore. In sostanza, il concetto non cambia: non capisco perché l'onorevole Ippolito abbia voluto formulare in modo diverso l'espressione da me usata.

IPPOLITO. Dal momento che si tratta di finanziamenti di grossa entità, mi pare che essi potrebbero rientrare in una pro-

grammazione, altrimenti non vedo che ragione ha quest'ultima di esistere.

MASCIADRI, *Relatore*. Però gli interventi da parte dello Stato non devono essere obbligatori: sono facoltativi; non si tratta, insomma, di un obbligo che lo Stato ha contratto.

IPPOLITO. Non tengo specificamente all'emendamento: a me basterebbe che il testo venisse elaborato in modo più chiaro, in modo, cioè, che si capisca che la presentazione dei programmi deve avvenire prima degli interventi. Dichiaro, quindi, di ritirare il mio emendamento, se il relatore si dichiara d'accordo con me.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono d'accordo con l'interpretazione dell'onorevole Ippolito e mi riservo di modificare il secondo comma della lettera b) in tal senso, in sede di coordinamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento aggiuntivo degli onorevoli Marino, Baghino e Caradonna, di cui ho già dato lettura.

MASCIADRI, *Relatore*. Mi sono accorto, in verità, che, nel formulare questa lettera b) ho fatto riferimento in maniera impropria all'ALITALIA, dal momento che a tutti i vettori aerei dobbiamo richiedere una programmazione. L'emendamento degli onorevoli Marino, Baghino e Caradonna mi pare sia in accordo con il concetto espresso al numero 1) della lettera b), per cui si possono ben contemperare le due formulazioni.

MARZOTTO CAOTORTA. Penso sia il caso di incaricare il relatore di procedere ad un coordinamento in modo che la frase - accettando l'emendamento in questione - si riferisca alle compagnie aeree.

MASCIADRI, *Relatore*. Posso farmi carico di un coordinamento in questo senso.

MARINO. Ne prendiamo atto e ritiriamo il nostro emendamento.

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

Alla lettera b), dopo le parole: « la Commissione ritiene indispensabile », ag-

giungere il seguente numero: « 1) che la compagnia di bandiera proceda ad una profonda razionalizzazione interna che elimini sprechi, parassitismi, vuoti di efficienza, legati ad una gestione errata e ad una sottoutilizzazione delle risorse di mezzi e di uomini ».

MASCIADRI, *Relatore*. Sul concetto espresso da questo emendamento sono abbastanza favorevole, in quanto non tutto all'ALITALIA è stato programmato finora in modo da evitare disfunzioni; penso però che, in sede di coordinamento del testo, si dovrebbe procedere ad attenuare un po' il giudizio espresso sull'operato della compagnia.

FIORIELLO. Non abbiamo difficoltà a che, in sede di coordinamento, si operi qualche ritocco formale del nostro emendamento in questo senso.

PRESIDENTE. Intendendosi dunque che si procederà successivamente a questa modifica formale del testo dell'emendamento testé letto ed accolto dal relatore, lo pongo in votazione.

(È approvato).

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Ritiro i miei due primi emendamenti sostitutivi al n. 1).

PRESIDENTE. Il n. 1) della lettera b) diventa pertanto n. 2).

Alla lettera a) del n. 1 (ora n. 2) non sono stati presentati emendamenti.

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

Al n. 1) lettera b), dopo le parole: « del nostro paese » sostituire la restante parte del capoverso con le parole: « Nel tener presente che i voli di linea e le attività merci e charter, entrambi hanno le caratteristiche del servizio pubblico, in un quadro di politica dei trasporti legata alle esigenze dell'economia e del paese, specie in riferimento ai flussi turistici e al trasporto rapido di merci, si ritiene che dette attività vedano gestite dall'ALITALIA o da società ad essa collegate ».

FIORIELLO. Rinuncio allo svolgimento.

MASCIADRI, *Relatore*. Questo problema è collegato senza dubbio ad altri: alcuni colleghi hanno qui sostenuto il concetto

della liberalizzazione. Comunque, devo dichiarare che concordo con quanti sostengono la necessità di sganciare il problema dei voli *charters* da quello delle merci (rispondo così al collega Giovanni Lombardi); poiché a questo si è fatto troppo poco riferimento, ho preparato un emendamento per trattare di tale problema specificamente, sganciandolo appunto dalla questione dei voli *charters*.

Sul problema particolare dei voli *charters* devo far presente inanzitutto che, per la verità, oggi vi è un monopolio da parte delle compagnie straniere. L'anno scorso hanno volato in Italia tre milioni di passeggeri, con voli a domanda. Di questi, due milioni e 300 mila hanno volato con 47 compagnie straniere: ciò significa che vi è un monopolio dei vettori stranieri, che ci portano passeggeri con vettori *charter*. Del resto, questi paesi stranieri monopolizzano i voli *charters* perché l'ALITALIA non li espleta e alle altre compagnie non vengono concessi. Bisogna accertare perché il servizio trasporto viene rilasciato ad alcune compagnie sì e ad altre no. In secondo luogo, vi sono in questo settore vere e proprie truffe. Il problema dei voli *charters* non è quello di dare il monopolio dei *charters* stessi all'ALITALIA o alle altre consociate: è un problema di volgare truffa: dico questo molto lentamente per essere sicuro che le mie parole siano riprese esattamente e una per una da parte degli stenografi.

La realtà è questa: se desiderate recarvi in volo a Londra, il biglietto - andata e ritorno - costa 240 mila lire. Vi posso insegnare il modo di pagarne 70 mila: basta partire il sabato, ad un'ora prestabilita e ritornare il sabato successivo o un altro sabato, sempre ad un'ora prestabilita; presentandosi da soli all'agenzia, il biglietto - ripeto - costa 70 mila lire, quanto il biglietto di andata e ritorno Roma-Milano in vagone letto. La cosa assurda è che questo volo lo fa l'ALITALIA! Non mi dilungherò ulteriormente, perché potrei fornire decine e decine di altri esempi di voli effettuati, nella maggior parte dei casi, da compagnie straniere.

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dagli onorevoli Fioriello e altri, sono del parere che non sia accettabile: è necessario mantenere la mia formulazione in modo che il volo *charter* sia abbastanza liberalizzato; però occorre anche

approvare un regolamento ferreo che dovrebbe in ogni caso impedire la vendita del volo *charter* al singolo passeggero che si rivolge ad una agenzia, nonché la concessione di voli che presentino frequenze di orario e di giornate tali da farli assimilare ai voli di linea; altrimenti si verificherebbe una fioritura di voli *charters* che ucciderebbe i voli di linea.

Sono d'accordo che l'ALITALIA debba avere un ruolo propulsivo nel settore, però sostengo che bisogna liberalizzare il volo *charter*, perché darne il monopolio all'ALITALIA significherebbe, di fatto, darlo alle compagnie straniere.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritiro il mio emendamento sostitutivo al n. 1 del secondo comma della lettera b).

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

Dopo il secondo capoverso della lettera b) del n. 1), aggiungere il seguente: « Il regolamento di cui sopra dovrebbe in ogni caso impedire - in analogia a quanto disposto dal regolamento IATA - la vendita del volo charter al singolo ed inoltre la concessione di voli charter che presentino nelle richieste frequenze di orari e di giornate prestabilite, tanto da farli facilmente assimilare ai servizi di linea. Si auspica comunque che sia riservato alle compagnie italiane almeno il 50 per cento del volo charteristico da e per l'Italia ».

MARZOTTO CAOTORTA. Rinunzio allo svolgimento.

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

Al terzo capoverso della lettera b), n. 1) dopo le parole: « sleale concorrenza », aggiungere il seguente comma:

« Il regolamento dovrebbe in ogni caso impedire, in armonia a quanto disposto dal regolamento IATA, la vendita del volo charter al singolo (con sanzioni perciò a carico degli inadempienti) e inoltre la concessione di voli charter che presentino nelle richieste frequenze di orari e di giornate prestabilite tanto da farli facilmente assimilare ai servizi di linea ».

MASCIADRI, *Relatore*. Lo do per illustrato, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Carri, insiste sull'emendamento di cui ella è cofirmataroi, non accettato dal relatore?

CARRI. Sì, onorevole presidente.

CATELLA. Voterò contro questo emendamento per un motivo ben preciso, perché l'esperienza degli ultimi anni ci ha insegnato che siamo tributari, nei voli *charters*, dalle compagnie straniere, proprio per colpa dell'ALITALIA, che non ha saputo, o voluto, organizzarsi e perché attualmente, non avendo l'ALITALIA le attrezzature adeguate, sarebbe oltre tutto antieconomico affidarle tale incombenza. Per quanto riguarda il volo merci, vorrei far presente che anche qui bisogna tenere conto che accanto al volo regolare c'è il volo *charter*, che non è affatto raro, come comunemente si crede.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Fioriello, Pani e Carri di cui ho dato prima lettura, non accettato dal relatore.

(È respinto).

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Dopo la risposta del relatore ritiro il mio terzo emendamento soppressivo al n. 1) lettera b). Piuttosto, alla lettera b) del n. 1), dove giustamente il relatore ha riconosciuto l'opportunità di stralciare la materia delle merci trattandola a parte, non manterrei tutta l'espressione che inizia con « è da tenere presente » e termina con « altre compagnie aeree ». Si tratta soltanto di un suggerimento (non intendo formalizzare alcun emendamento) per chi dovrà coordinare tutta la materia.

Ritiro comunque anche l'ultimo mio emendamento aggiuntivo.

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

Alla lettera b) n. 1), sostituire le parole:

« quali sono le misure concrete che l'ALITALIA intende assumere in materia di traffico *charter* e di trasporto delle merci anche a tutela degli interessi turistici del nostro paese », con le parole: « quali sono

le misure concrete che l'ALITALIA - la quale deve assumere un ruolo propulsivo nel settore dei voli *charters* - intende assumere anche a tutela degli interessi turistici del nostro paese ».

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo con questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Dovremmo ora porre in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Masciadri alla lettera b), n. 1), ultimo capoverso, di cui è stata data precedentemente lettura.

MARZOTTO CAOTORTA. Volevo chiedere all'onorevole relatore se non ritiene sufficiente l'applicazione del regolamento IATA, o se ritiene necessario, per ragioni tecniche, l'emanazione di un regolamento italiano. In questa seconda ipotesi nutro alcune perplessità in ordine alla emanazione di tale regolamento.

PRESIDENTE. Non ritengo che con un regolamento si possano stabilire sanzioni di natura penale, e per queste ragioni suggerirei di sopprimere tale riferimento.

MASCIADRI, *Relatore*. Condivido l'affermazione dell'onorevole presidente.

MARINO. Io invece sarei favorevole al mantenimento del riferimento al regolamento IATA.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Prima di prendere decisioni in merito sarebbe opportuno assicurarsi della necessaria approvazione, da parte degli organi competenti, di questo regolamento.

PRESIDENTE. Invece di usare il termine « armonia » potremmo parlare di « analogia », in modo che il richiamo non sia vincolante.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei sapere che cosa ne pensa l'onorevole Masciadri a proposito del problema relativo alla riserva del 50 per cento di voli *charters* che abbiamo precedentemente trattato.

MASCIADRI, *Relatore*. Ritengo che il 50 per cento costituisca una quota ottimale, ma di difficile raggiungimento.

PRESIDENTE. Si potrebbe usare la seguente dizione: « Si auspica comunque che sia riservato alle compagnie italiane almeno il 50 per cento del volo charteristico da e per l'Italia ».

MARZOTTO CAOTORTA. Ritiro il mio emendamento aggiuntivo al secondo comma della lettera *b*) n. 1. e aderisco a quello del relatore modificato secondo la proposta del presidente.

MASCIADRI, Relatore. Accetto la modificazione proposta dal presidente al mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura, modificato nel senso da me proposto, accettato dal presentatore e al quale ha aderito l'onorevole Marzotto Caotorta, salvo coordinamento finale.

(È approvato).

L'onorevole relatore, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo capoverso, alla lettera b) del numero 1), aggiungere il seguente:

« La Commissione ritiene altresì opportuno che l'ALITALIA tenga debitamente conto nei suoi programmi di sviluppo della necessità di incrementare il trasporto delle merci, potenziando le relative strutture, soprattutto sui lunghi collegamenti internazionali, dove il trasporto delle merci presenta più sicure prospettive e dove l'industria nazionale finirebbe altrimenti con l'essere tributaria, sia per le esportazioni sia per le importazioni, di vettori stranieri ».

MASCIADRI, Relatore. Dal momento che nell'emendamento precedente abbiamo tolto ogni riferimento al problema delle merci e considerando che qualche collega aveva prospettato l'esigenza di tenere distinti i due problemi, ho ritenuto opportuno presentare l'emendamento testé letto.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

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

Sopprimere l'ultimo comma della lettera b), n. 1).

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

All'ultimo comma della lettera b), n. 1), aggiungere le seguenti parole, nel quadro della integrazione del trasporto aereo delle persone e delle merci con gli altri sistemi di trasporto sulla base della individuazione dei bacini di traffico regionali e interregionali, garantendo il migliore servizio al minor costo possibile ».

L'onorevole Magliano ha presentato il seguente emendamento.

Al n. 1) lettera b), sostituire la parola: « può », con la parola: « deve ».

CARRI. Rinunciamo allo svolgimento.

MAGLIANO. Rinuncio allo svolgimento del mio emendamento.

MASCIADRI, Relatore. Sono contrario a questi emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'emendamento Carri e altri è precluso dalla votazione testé effettuata.

Pongo in votazione l'emendamento Magliano di cui ho dato lettura, non accolto dal relatore.

(È respinto).

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

Al terz'ultimo comma del terzo paragrafo, sopprimere la lettera b);

Alla lettera a) del terz'ultimo comma sopprimere le parole da: « mediante estensione » fino alla fine del periodo.

Ricordo di avere in precedenza dato lettura di analogo emendamento degli onorevoli Pani, Fioriello e Carri, soppressivo, oltre che della lettera *b*), anche delle lettere *a*), *c*) e *d*).

MASCIADRI, Relatore. Intendo riferirmi all'assunzione da parte dello Stato dell'erogazione di sovvenzioni. È stabilito da una legge. Sono contrario all'emendamento soppressivo Pani ed altri delle lettere *a*), *c*) e *d*).

FIORIELLO. Quale significato ha, se è stabilito da una legge?

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Il relatore mi ha preceduto, proponendo di togliere il riferimento esplicito e particolare al credito navale. È un problema da esaminare successivamente, in quanto esiste una forte concorrenza sul piano internazionale per quanto riguarda il credito navale. Ciò potrà avvenire anche per quanto riguarda il credito delle navi dell'aria, anche perché, fra l'altro, siamo completamente tributari dall'estero per l'acquisto degli aerei.

Nel caso in questione, si parla dell'attuale congiuntura. Sappiamo che l'ALITALIA sta trattando con il Governo per ottenere un prestito, che permetta alla società di raggiungere un aggiustamento del proprio bilancio a lungo termine, con un tasso agevolato. Esistono problemi di copertura ai fini dell'equilibrio finanziario, in ordine alla situazione esposta dal relatore.

La concessione di mutui a tasso agevolato, data la premessa congiunturale, si può accettare.

Sono d'accordo per quanto riguarda la soppressione della lettera *b*). La lettera *c*) può essere mantenuta, così come la lettera *d*), anche perché esiste una disposizione esplicita di legge. Può darsi che, con l'estensione del servizio aereo e anche dei servizi che hanno natura sociale, sia necessario prevedere misure identiche a quelle adottate per quanto riguarda gli altri mezzi di trasporto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Pani, Carri, Fioriello, soppressivo della lettera *a*), non accolto dal relatore.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore alla lettera *a*), soppressivo delle parole da « mediante » fino alla fine del periodo.

(È approvato).

Pongo in votazione la lettera *b*), della quale, con emendamenti formulati in un identico testo, il relatore e gli onorevoli Carri, Pani, Fioriello hanno chiesto la soppressione.

(È respinta).

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

MARINO. Sono contrario all'emendamento Pani, Fioriello e Carri soppressivo della lettera *c*) perché si tratta di onere assolutamente insopportabile dal vettore aereo, per cui un'assicurazione di questo genere da parte dello Stato è ipotizzabile.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la lettera *c*), della quale gli onorevoli Pani, Fioriello, Carri hanno chiesto la soppressione, non accettata dal relatore.

(È approvata).

L'emendamento si intende pertanto respinto.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire la lettera d) con la seguente:

« *d*) erogazione di sovvenzioni riferite a singole linee solo quando sia necessario mantenere o istituire linee deficitarie per particolari e inderogabili esigenze sociali ».

MARZOTTO CAOTORTA. Ho rinforzato il concetto espresso nel testo del relatore.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Carri, Pani e Fioriello soppressivo della lettera *d*), non accolto dal relatore.

(È respinto).

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

(È approvato).

Gli onorevoli Pani, Carri, Fioriello hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, al penultimo capoverso del terzo paragrafo, dopo le parole: « i centri dell'Europa », le parole: « e per i collegamenti con le isole ».

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Pani e altri, di cui ho dato lettura, accolto dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo paragrafo nel suo complesso, con le modifiche appor-
tate.

(È approvato).

Do lettura del paragrafo successivo.

«4) In materia di aviazione generale la Commissione sollecita, tra le altre, le seguenti misure che non comportano un onere diretto per lo Stato:

nuovo regolamento sullo statuto giuridico dell'Aeroclub;

riconoscimento dell'Aeroclub come ente di pubblica utilità;

riduzione degli spazi aerei vietati all'aviazione generale;

permesso di atterraggio su aeroporti militari in cui non vi sono segreti da tutelare;

soppressione nell'elenco dei beni demaniali da dismettere, di 19 aeroporti;

approvazione del disegno di legge 1851/B già a suo tempo approvato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati e dalla VIII Commissione trasporti del Senato, che prevede riduzioni dei canoni demaniali per i manufatti affidati alle scuole di pilotaggio.

Vanno inoltre tenuti presenti gli interessi dell'aviazione generale in materia di aumento e di esenzione, nei casi previsti dagli articoli 842 e 843 del codice di navigazione aerea, delle tariffe aeroportuali nonché dal pagamento delle tasse sui carburanti e della imposta IVA.

La Commissione trasporti raccomanda al Parlamento l'adozione, in questa materia, della massima cautela per non scoraggiare la nostra industria delle costruzioni di aerei leggeri, altamente competitivi con la concorrenza straniera. A sostegno di tale industria inoltre, viene raccomandata la adozione di uno o due tipi di aereo leggero da parte degli aeroclubs.

Va incoraggiato l'impiego dell'aviazione generale nell'agricoltura, nella difesa della natura, anche ai fini della prevenzione e dello spegnimento degli incendi boschivi.

Particolare interesse presenta in questo momento la possibilità di istituire nel sud dell'Italia un centro di manutenzione per gli aerei leggeri suscettibile di attrarre richieste di servizi da tutta l'area del Mediterraneo, ivi compresi i paesi africani.

Infine l'attività del lavoro aereo, analogamente a quanto avviene negli altri

paesi, va adeguatamente stimolata rafforzando le iniziative nazionali anche mediante adeguato controllo del rilascio delle licenze.

La Commissione raccomanda che ogni sforzo sia compiuto per la unificazione delle competenze ed il coordinamento di tutti i servizi di trasporto, marittimi, terrestri ed aerei ».

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

Al primo capoverso del primo comma, sostituire le parole: « Nuovo regolamento sullo statuto giuridico dell'Aeroclub » *con le parole:* « approvazione del nuovo statuto dell'Aeroclub d'Italia »;

Al secondo capoverso del primo comma, sostituire le parole: « dell'aeroclub », *con le parole:* « degli aeroclubs » *e, conseguentemente, la parola:* « ente », *con la parola:* « enti ».

MASCIADRI, *Relatore.* Rinuncio allo svolgimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del relatore di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento del relatore di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'ultimo capoverso del primo comma.

MASCIADRI, *Relatore.* Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ultimo capoverso del primo comma di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore.

(È respinto).

L'ultimo capoverso del primo comma è pertanto soppresso.

L'onorevole Ferdinando Russo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il terzo comma, aggiungere le seguenti parole: « la stipula di convenzioni,

in atto mancanti, tra i concessionari degli aeroporti (che introitano i diritti derivanti dalla gestione) e lo Stato, in particolare per gli aeroporti di Genova-Sestri, Torino e Venezia ».

RUSSO FERDINANDO. Ritiro l'emendamento.

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

Al primo comma aggiungere il seguente capoverso: « Potenziamento del registro aeronautico italiano, in modo da adeguare la struttura e l'organico alle nuove necessità dell'aviazione ».

MASCIADRI, Relatore. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Catella di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

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

Aggiungere, dopo l'ultimo capoverso del primo comma, il seguente:

« agevolazione della integrazione del trasporto aereo delle persone e delle merci con gli altri sistemi di trasporto sulla base della individuazione dei bacini di traffico regionali ed interregionali, garantendo il miglior servizio al minor costo possibile.

MASCIADRI, Relatore. Sarei disposto ad accettare l'emendamento Pani ed altri se esso fosse posto alla fine dell'ultimo comma.

CARRI. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Pani e altri di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

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

Al quinto capoverso del primo comma, dopo le parole: « 19 aeroporti », aggiungere le altre: « a vocazione turistica »;

Al secondo comma, dopo le parole: « imposta IVA », aggiungere le altre: « per l'acquisto di aeromobili da parte dell'Aeroclub d'Italia »;

Dopo il primo comma aggiungere il seguente:

« per l'Aeroclub d'Italia la Commissione raccomanda la completa erogazione degli stanziamenti richiesti per l'attuazione del piano triennale, a suo tempo approvato, che nel suo modello di sviluppo prevede, tra l'altro, il rinnovamento graduale della flotta di ben 600 velivoli e le cui commesse d'acquisto potranno sensibilmente contribuire alla ripresa dell'industria aeronautica italiana »;

Al terzo comma sopprimere le parole: « al Parlamento »;

Al terzo comma sostituire le parole: « uno o due tipi di aereo », con le parole: « di tali aerei leggeri ».

Il relatore, onorevole Masciadri, e l'onorevole Fortuna hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

« Nel quadro di una più ampia collaborazione economica e politica tra i paesi europei, è auspicabile che l'Italia rechi il suo contributo anche allo sviluppo delle iniziative in materia di costruzioni aeronautiche. Il progresso di tali iniziative migliora tutte le prospettive dell'aviazione civile in Europa perché, mentre stimola la ricerca tecnologica e la produzione industriale, con l'impiego di capitali e di manodopera continentale, rafforza la posizione dell'Europa nei confronti degli altri paesi anche in materia di negoziazione di diritti di traffico, nel quadro della disciplina degli accordi bilaterali, contribuendo a rendere autonomo il continente europeo dalla fornitura di aeromobili appartenenti a paesi terzi ».

MASCIADRI, Relatore. Rinuncio allo svolgimento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino e Catella hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al quinto comma dopo le parole: « centro di »; aggiungere le parole: « revisione e di »;

Al quinto comma sopprimere la parola: « leggeri ».

MARINO. Rinunciamo allo svolgimento.

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

All'ultimo comma aggiungere le seguenti parole: « concentrando presso il Ministero dei trasporti le relative competenze ».

MARZOTTO CAOTORTA. Rinuncio allo svolgimento.

MASCIADRI, Relatore. Accetto tutti questi emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del relatore, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo emendamento del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il quarto emendamento del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione la frase « al Parlamento » al terzo comma di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinta).

La frase s'intende pertanto soppressa.

Pongo in votazione l'emendamento Marino e Catella aggiuntivo al quinto comma, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione la parola « leggeri », di cui gli onorevoli Marino e Catella hanno chiesto la soppressione, che è stata accettata dal relatore.

(È respinta).

La parola s'intende pertanto soppressa.

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta aggiuntivo all'ultimo comma, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore e dell'onorevole Fortuna, aggiuntivo

dopo il secondo comma, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il quarto paragrafo nel suo complesso, con le modifiche apportate.

(È approvato).

Do lettura del quinto e ultimo paragrafo.

« 5) Per quanto concerne l'aggiornamento della normativa in materia aeronautica, la Commissione trasporti della Camera prende atto che i lavori intrapresi dall'apposita commissione ministeriale per l'emanazione del regolamento applicativo del codice della navigazione e la riforma dello stesso codice, sono in avanzato stato di elaborazione, avviandosi verso la loro conclusione.

La Commissione, pur riconoscendo che il codice della navigazione del 1942 costituisce ancora oggi un valido strumento legislativo, raccomanda la pronta predisposizione di quegli emendamenti indispensabili per l'emanazione di una adeguata disciplina regolamentare.

La Commissione raccomanda altresì un pronto adeguamento legislativo dei limiti di responsabilità del vettore nei confronti dei passeggeri, nonché l'emanazione di una disciplina penale completa per la repressione degli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile ».

MARINO. Per quanto riguarda il paragrafo che stiamo esaminando, sono d'accordo sulla sua prima parte, ma non comprendo la seconda parte, laddove si dice che la Commissione, pur riconoscendo che il codice della navigazione del 1942 costituisce ancora oggi un valido strumento legislativo, raccomanda la pronta predisposizione di quegli emendamenti indispensabili per l'emanazione di un'adeguata disciplina regolamentare. Mi sembra infatti che sia piuttosto il contrario: noi attendiamo il nuovo regolamento per l'applicazione del codice della navigazione.

MASCIADRI, Relatore. L'affermazione che s'intende fare è questa: abbiamo riconosciuto tutti che il codice della navigazione del 1942 è un buon codice, ma dalla sua approvazione sono passati 33

anni, e pertanto bisogna predisporre emendamenti (al codice della navigazione aerea, in questo caso). È dunque il codice della navigazione, giustamente, che dev'essere emendato. Si dovrebbe quindi dire, in questo secondo capoverso del quinto paragrafo, che « la Commissione, pur riconoscendo che il codice della navigazione del 1942 costituisce ancora oggi un valido strumento legislativo, ritiene utile predisporre gli opportuni aggiornamenti »: è una variazione del comma che apporteremo in sede di coordinamento del testo di questo documento.

MARINO. Per quanto si riferisce al terzo comma del quinto paragrafo, ricordo che abbiamo già una proposta di legge che propone di raddoppiare il limite di responsabilità di cui al comma in questione: del resto, mi pare che il comma contenga una raccomandazione superflua, in quanto siamo noi stessi i destinatari della raccomandazione che viene fatta: ne propongo pertanto la soppressione.

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

Sopprimere il terzo comma.

MASCIADRI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il terzo comma di cui l'onorevole Marino ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore.

(È respinto).

Il comma in questione s'intende pertanto soppresso.

Propongo di dare mandato al relatore, onorevole Masciadri, di procedere al coordinamento del testo del documento con gli emendamenti approvati.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

In attesa di tale coordinamento, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la votazione finale sul documento, nonché le dichiarazioni di voto sul medesimo, sono rinviate alla seduta di mercoledì prossimo, 26 novembre.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,45.