

XIV.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 26 NOVEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,20.

PRESIDENTE. Prego il relatore, onorevole Masciadri di dare conto alla Commissione delle modifiche di coordinamento introdotte, a seguito del mandato conferitogli nella precedente seduta, al testo del documento conclusivo.

MASCIADRI, Relatore. Mi limiterò ad illustrare quelle sostanziali e di maggiore importanza. Per quanto riguarda le premesse del documento non vi sono state modifiche di coordinamento, mentre sul primo paragrafo, lettera *a*) del dispositivo, debbo una spiegazione agli onorevoli Marzotto Caotorta e Carri circa l'affermazione ivi contenuta, secondo la quale la Commissione ritiene necessaria ed urgente la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile al fine di consentire a quest'ultima l'assolvimento dei suoi compiti essenziali di programmazione e di controllo, tramite la costituzione di uno *staff* dirigenziale di alta qualità, sia attraverso il potenziamento dei ruoli organici, sia provvedendo al miglioramento dei quadri dirigenti che debbono avere la responsabilità del servizio stesso, con la istituzione di adeguati strumenti di formazione tecnico-professionale nel quadro più generale della istruzione scolastica del paese.

Sono dell'opinione che la critica al servizio trasporti contenuta nella prima stesura del mio documento debba rimanere, per cui raccomando il mantenimento di quel testo, là dove si faceva, appunto, un riferimento critico al servizio trasporti.

Inoltre, in luogo della parola « attraverso » sarebbe più opportuno usare il termine « mediante ».

MARINO. Non riteniamo che il Consiglio superiore dell'aviazione civile sia un organo consultivo, come è detto alla lettera *b*) del primo paragrafo.

FIORIELLO. Si era proposto di concentrare tutti i pareri nel Consiglio superiore, adeguatamente ristrutturato; purtroppo la proposta che specificava i termini di tale ristrutturazione non è stata accolta dalla maggioranza della Commissione.

MASCIADRI, Relatore. Alla lettera *B* del secondo paragrafo, n. 8), lettera *c*), ho aggiunto le parole « adeguando l'esistente linea ferroviaria che collega l'aeroporto con la stazione Termini ».

Gli onorevoli Baghino, Marino e Caradonna avevano proposto un emendamento aggiuntivo della seguente frase: « La Commissione ritiene quindi indispensabile che i piani di sviluppo pluriennali 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 nella fase di pianificazione, sia in quella di realizzazione — delle iniziative di settore ». Desidero fare presente che il concetto è uguale a quello contenuto nel secondo comma della lettera *b*) che recita: « Tali interventi, tuttavia, sono condizionati alla previa presentazione ed approvazione di precisi programmi pluriennali 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 ».

MARINO. Riterrei opportuno ripetere tale concetto; comunque, non insistiamo.

MASCIADRI, Relatore. Onorevole Marino, come ella può constatare, ho aggiunto la parola « poliennali » proprio per andare incontro alla proposta del vostro gruppo.

Per ciò che riguarda il n. 1) della seconda parte del terzo paragrafo, il gruppo comunista aveva suggerito la seguente formulazione: « che la compagnia ALITALIA 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 ».

Avevo detto che accettavo in linea di massima il concetto, ma che, ritenendo la formulazione troppo dura, mi riservavo in sede di coordinamento di renderla accettabile.

FIORIELLO. Questo è vero, però solo a proposito della parola « sprechi »: quindi, tutto il resto doveva rimanere uguale.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono così giunto a proporre la seguente formulazione: « che l'ALITALIA proceda ad una profonda razionalizzazione interna che elimini vuoti di efficienza legati ad errori del passato, così da consentire una piena utilizzazione delle risorse di uomini e mezzi ».

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che questa formulazione possa andar bene.

MARINO. Non sono favorevole al riferimento agli errori del passato.

GUERRINI. È certo che il passato è stato denso di errori, ma può anche darsi che lo sia il presente.

MAROCCO. Non siamo in grado di valutare il presente, mentre abbiamo la possibilità di esprimere un giudizio sul passato.

MASCIADRI, *Relatore*. Si potrebbe usare la seguente formulazione: « che l'ALITALIA proceda ad una profonda razionalizzazione interna che elimini vuoti di efficienza, così da consentire una piena utilizzazione delle risorse di uomini e mezzi ».

BAGHINO. Ritengo che parlare di « vuoti di efficienza », voglia significare una condanna della passata gestione.

FIORIELLO. In effetti, c'è il problema del passato, ma nessuno ci può garantire che il presente sia esente da errori.

PRESIDENTE. Ritengo che l'ultima formulazione suggerita dall'onorevole Masciadri possa essere accolta.

MASCIADRI, *Relatore*. Sempre nella seconda parte del terzo paragrafo, il comma inserito dopo la lettera b) del n. 2) dovrebbe essere sostituito con il seguente: « Il regolamento di cui sopra dovrebbe in ogni caso impedire 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, una politica che consenta di riservare alla compagnia italiana almeno il 50 per cento del volo *charteristico* da e per l'Italia, promuovendo accordi bilaterali o multilaterali di traffico con i paesi interessati ».

MARZOTTO CAOTORTA. Si potrebbe dire: « sentite le compagnie dei voli *charter* ».

MASCIADRI, *Relatore*. Sono contrario.

PRESIDENTE. Ritengo che potrebbe essere sufficiente lo stabilire contatti bilaterali o multilaterali.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insisto per la prima osservazione, mentre vorrei dire qualche cosa circa il punto in cui si dice: « ...la vendita ai singoli ». È chiaro che i voli *charter* sono venduti ai singoli, anche se in un primo momento sono venduti alla compagnia turistica.

PRESIDENTE. Il vettore *charter* è noleggiato da operatori turistici, i quali comprano tutto il volo *charter*, che viene rivenduto successivamente al singolo.

BAGHINO. Mi pare che si voglia evitare la regolarità di certi voli *charter*, quando è a tutti noto che, per esempio, la Germania istituisce voli *charter* con regolarità settimanale, o quindicinale, e comunque periodica. Quindi, se noi togliamo questa possibilità, in pratica questo paese non potrà più programmare voli in questo settore così importante. Per questo, vorrei invitare gli onorevoli colleghi a prestare la massima attenzione per evitare confusione tra voli di linea e voli *charter*.

MARZOTTO CAOTORTA. Non credo sia opportuno entrare nei dettagli.

PRESIDENTE. Secondo il mio punto di vista questa parte non è altro che la ripetizione dell'ultimo comma della lettera b).

MARZOTTO CAOTORTA. Concordo con il presidente.

MASCIADRI, *Relatore*. Sono disposto a toglierlo, ma sia ben chiaro che il nostro pensiero è quello di impedire le truffe. Si sottolinea da parte del relatore che la Commissione è perfettamente d'accordo sull'opportunità di togliere - per maggiore chiarezza, visti i dubbi che vengono sollevati - la parte che avevo proposto, in quanto è già ricompresa nelle precedenti, ma la slealtà finora usata nei riguardi dei voli *charter* da parte dei voli di linea deve essere eliminata. Dopo le parole « voli *charters* » si

dovrebbero aggiungere le parole « sentiti gli operatori del settore ».

IPPOLITO. Vorrei rilevare che il riferimento al 50 per cento è in contrasto con i principi di cooperazione internazionale.

MARZOTTO CAOTORTA. Si potrebbe parlare di una congrua percentuale di traffico.

MASCIADRI, *Relatore*. D'accordo.

BAGHINO. Poiché la lettera *b*) si riferisce esclusivamente all'ALITALIA, non vorrei che ciò esimesse le altre compagnie dall'incentivare voli *charters*.

MASCIADRI, *Relatore*. Il testo non è equivocabile. Si deve anche tenere presente che il traffico *charter* non è quello delle merci, per il quale vi è un capitolo a parte.

BAGHINO. Quindi, la frase è ritenuta sufficiente per affermare il criterio della estensione dei voli *charter* a tutte le compagnie ed il ruolo propulsivo che in questo settore deve sostenere l'ALITALIA.

MARZOTTO CAOTORTA. È un tema così importante che forse sarebbe opportuno che fosse formulato in un punto a sé.

MASCIADRI, *Relatore*. Ormai il testo è strutturato in questo modo.

PRESIDENTE. Ritengo che in sede di coordinamento più di questo non si possa fare.

MAGLIANO. Resta però chiaro il concetto che oltre all'ALITALIA vi sono anche altre compagnie.

PRESIDENTE. La parte del documento in questione potrebbe risultare così formulata:

« La Commissione ritiene indispensabile la elaborazione di un regolamento dei voli *charters* - sentiti gli operatori del settore - 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.

Si auspica comunque una politica che consenta di riservare alle compagnie italia-

ne una congrua percentuale del volo caratteristico da e per l'Italia, promuovendo accordi bilaterali o multilaterali di traffico con i paesi interessati ».

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che le modifiche di coordinamento apportate dal relatore, onorevole Masciadri, s'intendono approvate.

(Così rimane stabilito).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MASCIADRI, *Relatore*. Al quinto paragrafo, dopo le parole « pur riconoscendo che il codice della navigazione del 1942 costituisce ancora oggi un valido strumento legislativo » sono state aggiunte le seguenti: « ritiene utile che si predispongano gli opportuni aggiornamenti ».

FIORIELLO. Chiedo scusa agli onorevoli colleghi per la scarsa presenza dei deputati comunisti, per la verità impegnati in altri lavori che si stanno svolgendo proprio in queste ore.

Ritengo che la indagine conoscitiva sui problemi dell'aviazione civile sia stata una indagine positiva e abbia dato l'opportunità al Parlamento, ma anche in termini individuali, di prendere atto della situazione all'interno del settore dell'aviazione civile e di conoscere molti problemi che molti di noi ignoravano. La conclusione di questa indagine conoscitiva darà al Parlamento occasione per predisporre gli opportuni provvedimenti legislativi al fine di andare incontro alle esigenze che sono emerse.

Se questa indagine è stata possibile lo dobbiamo in larga misura all'impegno del nostro presidente, al quale va il ringraziamento del gruppo comunista anche per la rapidità con cui è stato concluso questo nostro lavoro.

Secondo il nostro punto di vista la Commissione ha messo in evidenza lo sfacelo nel settore a livello amministrativo per quanto riguarda la direzione generale dell'aviazione civile e quella del coordinamento, ed inoltre ha messo in evidenza il modo errato di gestire il settore degli aerotrasporti così come lo sfacelo della compagnia di bandiera e non solo di questa; intendo riferirmi alle responsabilità governative e alla mancanza di una adeguata politica dei trasporti che ha permesso in questi anni alla compagnia di bandiera di realizzare una politica del trasporto aereo senza alcun coor-

dinamento né indirizzo a livello di Governo.

Non ritengo che il documento conclusivo predisposto dall'onorevole Masciadri rispecchi questo giudizio che è emerso dai nostri lavori, in quanto non c'è, nel documento, nessun accenno alla responsabilità di chi ha ridotto l'aviazione civile nello stato attuale; intendo riferirmi alle responsabilità dei governi che fino ad oggi si sono succeduti, che hanno delegato ad altri la politica dell'aviazione civile nel nostro paese, quando viceversa questi erano compiti preminenti del Governo e del Parlamento.

Per quanto riguarda il metodo che si è seguito in questi lavori vorrei dire alcune parole positive; infatti, il relatore non è stato, come in passate indagini conoscitive, solo il relatore della maggioranza. Purtroppo, se è vero che non è stato solo relatore della maggioranza, è anche vero che non è stato il relatore dell'intera Commissione: infatti, il documento conclusivo è un documento elaborato dall'onorevole Masciadri in rapporto alle sue esperienze e sul quale egli ha chiesto il giudizio dell'intera Commissione.

In tutta questa problematica il gruppo comunista si è mosso con precise proposte attraverso la presentazione di emendamenti, come, per esempio, quello relativo al Consiglio superiore dell'aviazione civile, nel quale vedevamo un momento di trasformazione di tale organo attraverso la presenza delle forze sindacali, delle forze imprenditoriali. Ma quell'emendamento che ci sembrava logico, naturale, anche perché abbiamo avuto altre occasioni in questa Commissione di introdurre questo concetto nei consigli superiori di altri settori, è stato respinto dalla maggioranza nonostante il parere positivo del relatore.

Per quanto riguarda il trasporto aereo abbiamo indicato alcune soluzioni tendenti a concentrare ed a razionalizzare gli aeroporti esistenti su base regionale, interregionale e di bacini di traffico; abbiamo sottolineato la loro validità in un quadro di determinazione dei vari problemi di trasporto delle persone e dei mezzi, evitando sprechi e concentrando le risorse disponibili in questo settore. Abbiamo indicato il modo in cui muoverci per quanto riguarda i rapporti tra compagnia di bandiera ed altri settori dell'aviazione civile, cioè il ruolo delle compagnie di bandiera.

Riteniamo che dovessimo cogliere l'occasione offertaci dalla crisi dell'aviazione ci-

vile e dall'indagine conoscitiva per indicare una politica nuova nel campo dell'aviazione civile. Abbiamo indicato soluzioni per quanto riguarda le gestioni degli aeroporti ed una soluzione in ordine all'ALITALIA, cioè la compagnia di bandiera. Noi riteniamo che oggi esistano le condizioni per fare assolvere una funzione nuova alle compagnie di bandiera in rapporto alle esigenze del paese ed al suo sviluppo economico, cioè per fare del trasporto aereo un servizio di interesse pubblico. In rapporto a questo obiettivo noi comunisti riteniamo che non si debba restringere le capacità di intervento delle compagnie di bandiera a partecipazione statale, ma anzi si debba dare loro la possibilità di assolvere a funzioni di interesse pubblico. Riteniamo che esistano le condizioni perché ciò si verifichi nei prossimi mesi o nei prossimi anni.

Noi comunisti riteniamo altresì che il modo migliore per fare uscire dalla crisi le compagnie di bandiera sia quello di una loro diversificazione. Pensiamo che nel nostro paese non esistano le condizioni economiche perché vi siano più compagnie di bandiera, come avviene negli Stati Uniti d'America. Il nostro paese deve razionalizzare i propri impegni in questo settore attraverso una propria compagnia di bandiera, che non deve più, come in passato, gestire una politica dell'aviazione civile, ma deve essere lo strumento di una politica dell'aviazione civile in cui il Parlamento ed il Governo devono avere la forza e la capacità di dare indirizzi a tutti gli operatori del settore.

In rapporto agli impegni dell'ALITALIA, abbiamo indicato alcune soluzioni in ordine agli aiuti finanziari. Non neghiamo la necessità di aiuti a compagnie non a partecipazione statale che già operano nel nostro paese, anzi abbiamo sostenuto la necessità che nei loro confronti si applichino le leggi in vigore. Ma un discorso diverso è e sarà necessario fare per quanto riguarda le partecipazioni statali e, quindi, per l'ALITALIA. Il Parlamento non ha autorizzato alcuno, se non attraverso atti amministrativi, ad operare in questo settore dell'aviazione civile. È stato il Parlamento ad indicare la necessità che le partecipazioni statali fossero interessate nel settore dell'aviazione civile. L'ALITALIA oggi esiste perché vi è stata un'indicazione da parte del Parlamento e del Governo, cosa che non è avvenuta per le altre compagnie che operano in questo settore. È giusto che il Par-

lamento prenda in considerazione la possibilità di aiuti in rapporto a programmi o a prospettive di questa o di quella compagnia di bandiera, ma è anche giusto che il Parlamento si impegni per quanto riguarda le compagnie a partecipazione statale, che utilizzano il denaro pubblico. Non è giusto mettere sullo stesso piano privati che hanno ritenuto di intervenire nel settore dell'aviazione civile a fini di lucro, non autorizzati dal Parlamento né dal Governo.

Per le considerazioni emerse nel corso del dibattito avevamo suggerito soluzioni diverse. Oggi siamo in grado di definire la nostra posizione in rapporto al documento, posizione che non può che essere negativa. Cioè il gruppo comunista esprime un voto negativo, un «no» al documento così com'è stato formulato. Però vorrei dire all'onorevole Baghino di non illudersi in relazione ad eventuali nuove maggioranze che potrebbero formarsi in questa Commissione. La storia del Parlamento e della vita politica italiana dimostrano come sui documenti i rapporti tra comunisti e democrazia cristiana o tra comunisti e socialisti quasi sempre non abbiano trovato accordo e come le votazioni sui documenti siano stati momenti di divisione più che di unità. Ma nei momenti concreti della vita del Parlamento, quando si sono fatti programmi o si è entrati nel merito dei problemi per dare soluzioni nell'interesse del popolo italiano, quasi sempre vi è stato un momento di unità tra noi comunisti e le altre forze politiche che guardano come noi all'interesse del paese. Ed anche in questa occasione, quando il Parlamento sarà impegnato per la definizione delle leggi di attuazione di questo programma, nell'incontro tra il partito comunista e le altre forze politiche, il contributo del nostro partito non potrà che essere positivo, perché l'interesse comune prevarrà rispetto alla formulazione di documenti quale quello che è stato definito qui in questi giorni.

MARZOTTO CAOTORTA. Il gruppo della democrazia cristiana si appresta a votare favorevolmente su questo documento, del quale è inutile sottolineare l'importanza in quanto esso si pone al termine di una indagine conoscitiva che, anche se è stata rapida, non per questo è stata meno profonda ed è riuscita ad illuminare i nostri lavori anche per il futuro, nel senso che potremo orientare in modo proficuo e razio-

nale l'attività legislativa nel settore dell'aviazione civile.

Mi corre l'obbligo di ringraziare l'onorevole Masciadri per la fatica che ha compiuto nello stendere sia la relazione sia il documento finale su cui abbiamo lavorato; egli ha dimostrato grande competenza e sensibilità per i problemi del settore.

Debbo aggiungere che mi ha sorpreso il giudizio negativo del gruppo comunista poiché sono convinto che un lavoro così approfondito come vi è stato in questo settore, avrebbe potuto portare ad un voto unanime della Commissione, tanto più che sono stati accolti emendamenti presentati da varie parti in un concorso di collaborazione, nel senso di arrivare ad un documento che esprimesse il più possibile la volontà della Commissione intera. Se ciò non è stato possibile, ognuno si assuma le sue responsabilità, ma quello che vorrei sottolineare è che anche da parte del gruppo della democrazia cristiana si è fatto uno sforzo per raggiungere formulazioni di sintesi che tenessero conto delle esigenze obiettive del settore e della necessità di un rilancio della nostra aviazione civile, delle attrezzature a terra e della burocrazia preposta a questo importante ramo dei trasporti.

Quindi, la nostra preoccupazione è stata proprio quella di tenere conto delle necessità dello sviluppo armonico e razionale di questo settore. In particolare, vorrei fare notare che abbiamo presentato un emendamento, che con soddisfazione abbiamo visto accolto, con cui auspichiamo che l'intero settore dei trasporti sia unificato in un unico ministero. Certamente in questo senso bisognerà che la direzione generale della aviazione civile sia potenziata secondo le indicazioni che abbiamo dato in questo documento, poiché siamo convinti che senza una migliore preparazione e una più vasta disponibilità dei quadri dirigenti non possiamo tenere dietro al grande sviluppo che ha avuto e che soprattutto avrà il settore dell'aviazione civile, che non è più un mezzo di trasporto di lusso, ma che diventa e deve diventare sempre di più un mezzo di trasporto di massa.

In particolare ci siamo soffermati sulla gestione degli aeroporti arrivando ad una razionalizzazione e una unificazione anche tariffaria, sia pure con la dovuta gradualità, poiché non possiamo più permettere che permangano sperequazioni e incertezze giuridiche nei riguardi delle gestioni aeroportuali: verremmo meno al nostro compito di

legislatori se proprio in questo campo non portassimo una maggiore chiarezza. In questo senso sottolineo come la proposta di legge n. 2112, presentata da alcuni colleghi del gruppo della democrazia cristiana, sia ormai pronta per essere discussa in Commissione, dopo il lavoro svolto dall'apposito Comitato ristretto; essa potrà introdurre in questo settore una razionalizzazione della politica del regime tariffario degli aeroporti, i quali debbono essere messi in condizione di lavorare in modo economico e razionale.

Quanto al trasporto aereo, ci facciamo carico prima di tutto delle sue difficoltà attuali e quindi riconosciamo la necessità di una politica di sovvenzioni statali che, al pari di altri settori del trasporto, l'aiuti a superare le difficoltà del momento con i necessari capitali per forti investimenti nei mezzi vettori.

Quanto alla pluralità delle compagnie, è questo un sistema che vige in tutti gli altri settori della nostra industria nazionale e quindi non possiamo derogarvi nemmeno nel campo dell'aviazione civile, istituendo un monopolio assoluto che priverebbe lo stesso servizio di un opportuno confronto valido a migliorare sempre più il servizio stesso. La priorità della compagnia di bandiera che, come tale, deve avere la esclusiva sulle principali rotte e il maggiore aiuto da parte dello Stato, non può essere messa in dubbio, in quanto è chiaro che detta compagnia assolve ad un servizio pubblico che deve essere messa in grado di far funzionare. Ripeto che nel settore degli aiuti finanziari da parte dello Stato, questi dovrebbero essere dati alla compagnia di bandiera, mentre le compagnie private debbono essere lasciate al rischio di impresa che esse liberamente assumono.

In definitiva, abbiamo voluto sottolineare l'importanza che anche un nuovo settore, come quello dei voli *charter*, deve avere e proprio perché siamo un paese che vive di turismo, non è detto che esso debba essere lasciato soltanto a vettori stranieri e quindi riconosciamo la funzione di grande sviluppo che deve essere dato a questo settore.

In questi termini siamo convinti che il documento potrà portare maggiore chiarezza agli operatori del settore e potrà anche permetterne una migliore pianificazione.

In questo senso ribadiamo il nostro voto favorevole.

GUERRINI. Il gruppo socialista dichiara il proprio voto favorevole al documento Ma-

sciadri, con le modificazioni ed i contributi apportati da tutti i gruppi. Innanzitutto desidero ringraziare il relatore per la fatica cui si è sottoposto e per il paziente lavoro di « cucitura » delle varie opinioni che sono state espresse in sede di discussione generale e sotto forma di emendamenti. Desidero inoltre dare atto al presidente della Commissione di avere diretto questa indagine conoscitiva in modo da poterla portare a termine nel più breve tempo possibile.

Se mi è consentita una piccola parentesi di carattere personale, vorrei dire che il mio compiacimento per la conclusione di questa indagine è probabilmente maggiore di quello degli altri colleghi, perché essa rappresenta un po' il coronamento dell'indagine che nella precedente legislatura era stata portata quasi alla soglia del compimento e che non poté vedere la fine per lo scioglimento anticipato delle Camere.

La mia soddisfazione, quindi, è doppiamente grande: penso che un contributo serio sia stato dato da questa Commissione all'elaborazione dei temi che riguardano l'aviazione civile. Il voto favorevole del gruppo socialista, d'altra parte, non è dovuto solo al fatto che il relatore appartiene al nostro gruppo e che la sua relazione sia stata significativamente elogiata da tutti, anche da coloro che non ne hanno condiviso alcune parti. Il nostro voto favorevole parte da tre considerazioni di carattere generale. La prima è che si è introdotta nella discussione di un argomento di carattere generale una metodologia nuova. Cioè il relatore non è stato il relatore di una maggioranza preconstituita, ed ha portato all'attenzione della Commissione il frutto della sua ricerca e dei collegamenti che ha avuto, al di fuori della Commissione, con tutti gli organismi ufficiali e con le persone interessate al problema. Inoltre, il libero dibattito, non predeterminato da maggioranze o posizioni preconcepite, che si è avuto anche sugli emendamenti, ha dato un significato tutto particolare a questa nuova esperienza della nostra Commissione.

Ho l'obbligo di sottolineare che su talune questioni il nostro gruppo, pur votando a favore dell'intera relazione così com'è stata formulata dopo l'introduzione degli emendamenti, non ha trovato in essa rispondenza con le sue opinioni; ma in una questione di carattere generale ciascuno deve rinunciare a qualche cosa perché si ottenga un lavoro di gruppo, collegiale, così

come abbiamo inteso fare con questa indagine conoscitiva.

Prendiamo atto con vivo stupore del voto contrario del gruppo comunista; ingenuamente pensavamo che sarebbe stato un voto favorevole o, al massimo, che il gruppo comunista si sarebbe astenuto, soprattutto dopo che nel corso della discussione generale aveva dichiarato in linea di massima di essere d'accordo sulla relazione Masciadri. Questo ci stupisce, e stupisce me in modo particolare. Devo dire con una franca critica che questa ambiguità di comportamento non coincide certamente con il modo aperto, chiaro e non predeterminato in cui si è svolta questa discussione.

FIORIELLO. Non è stato accettato alcun nostro emendamento.

GUERRINI. In questo caso il relatore dovrebbe votare contro la relazione per il solo fatto che molte delle sue parti sono state cassate per effetto di emendamenti di altri gruppi. Quando vi è un lavoro di tipo collegiale è evidente che vi sono questioni che hanno riferimento all'accoglimento o meno di proposte, ma il problema si deve guardare nel suo complesso, e non posso pensare che il gruppo comunista sia totalmente contrario all'impostazione generale che abbiamo dato al problema, che è il frutto anche dell'apporto prezioso che il gruppo comunista dà di volta in volta ai problemi dell'aviazione civile; non posso pensare, quindi, che l'atteggiamento del gruppo comunista sia totalmente negativo di fronte alla relazione.

Dopo aver manifestato il nostro vivo, e mio particolare, rincrescimento per questa posizione vorrei rilevare solo una delle motivazioni espresse dall'onorevole Fioriello nel corso della sua dichiarazione di voto. Egli ha detto che nella relazione non vi è una critica all'attuale situazione che si è determinata. Direi il contrario: questa relazione, in positivo, è tutta una critica alle gestioni. Non si tratta di inserire paragrafi per dire che siamo contrari, che criticiamo eccetera; ma, vista in controluce, la filigrana di questa relazione è tutta una critica, perché ogni proposta che innova rispetto alla situazione precedente si traduce ovviamente in una critica ai gestori del trasporto aereo a tutti i livelli. Mi pare che questa sia l'unica critica che non si possa muovere alla relazione, in cui appare un modo diverso di concepire il trasporto, sia

pure in forma positiva e non in una grezza forma negativa, non confacente alla qualità dei lavori della Commissione e, tutto sommato, politicamente inopportuna.

Ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista che, pur nella dialettica delle varie posizioni e non sempre ritrovando riscontro a tutte le sue opinioni, approva integralmente la relazione e riconosce in questa linea anche la propria linea politica in materia di aviazione civile.

PRESIDENTE. Poiché dopo la votazione in aula la seduta riprenderà con la presidenza del vicepresidente Lombardi, in questa fase finale permettetemi di ringraziare tutti i colleghi che hanno attivamente ed appassionatamente collaborato all'indagine conoscitiva, indipendentemente dalle conclusioni politiche del voto.

Ringrazio coloro che sono stati sentiti dalla Commissione o che hanno dato un contributo scritto. Un particolare, caloroso ringraziamento ed apprezzamento mi permetto di rivolgere al relatore Masciadri. È stato un buon lavoro e sono particolarmente lieto di concludere così il mio impegno.

La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 11,40.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

MARINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale si associa all'elogio che è stato rivolto all'onorevole Masciadri per il pregevole lavoro svolto; colgo l'occasione per ricordare all'onorevole relatore l'importanza del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, atteso da oltre venti anni.

L'elogio, naturalmente, si estende all'onorevole Fortuna, nostro presidente, per l'assiduità con cui ha condotto i nostri lavori e per lo stimolo che ha dato a tutti noi.

Approviamo questo documento finale con alcune riserve di cui diamo ragione. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale approva il documento finale come risultato di una indagine collegiale delle diverse parti politiche e non può non rilevare che l'indagine stessa sarebbe risultata più significativa e incisiva se si fosse tenuto conto di alcune esigenze che avevamo prospettato nell'intento di realizzare quell'organica politica dell'aviazione

civile che rappresenta il vero scopo dell'indagine.

Tali esigenze, a nostro parere, si assommano, essenzialmente, nella opportunità della istituzione del Ministero dell'aviazione civile, presupposto indispensabile per il rilancio di una effettiva politica propulsiva del settore; nella convenienza di dare più ampio respiro alla iniziativa privata sia nella gestione aeroportuale sia nella razionale distribuzione del traffico aereo tra le diverse compagnie concessionarie (in particolare, come esemplificazione - non è accettabile - e lo abbiamo affermato in sede di discussione - il punto che vorrebbe escludere dalle concessioni e subconcessioni per i servizi *catering* società private di competenza specifica e con esperienza pluriennale. Tra l'altro, proprio per queste ultime ragioni la norma non risulterà applicabile); nella doverosa affermazione del principio dell'autonomia e libertà sindacale della categoria dei piloti; nella necessità di provvedere con adeguati interventi, anche a livello legislativo, in modo che sia assicurata l'attuazione di ogni norma attinente alla direzione generale dell'aviazione civile, come, ad esempio, il ruolo degli ispettori di volo, vacante da ben 15 anni.

Per concludere, il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale auspica che il documento, nelle sue parti essenziali, trovi pratica attuazione affinché non resti una vuota affermazione di astratti principi.

IPPOLITO. Nell'esprimere l'adesione del gruppo socialdemocratico alle conclusioni della indagine conoscitiva sulla aviazione civile, ritengo di porre in evidenza la gravità della crisi che colpisce tutto il settore del trasporto aereo e quindi l'urgenza dell'adozione di provvedimenti concreti di attuazione sulla linea delle indicazioni raccolte.

Indispensabile è rivalutare le funzioni della amministrazione preposta alla aviazione civile e realizzare una maggiore efficienza ed un primo completo coordinamento dei servizi.

È questo il primo passo da compiere verso la attuazione di una organica politica di programmazione del trasporto aereo. Tale politica dovrà finalmente articolarsi su un piano nazionale degli aeroporti secondo scelte razionali e coerenti con la politica di pianificazione territoriale e dello sviluppo economico, così come su una definizione

adeguata del ruolo della compagnia di bandiera alla quale restano affidati il traffico internazionale e le più importanti linee interne, senza precludere una partecipazione adeguata al traffico interno da parte delle altre compagnie.

Credo opportuno affermare decisamente che il riconoscimento del ruolo dell'ALITALIA come compagnia di bandiera non implica, anche in vista di un superamento di note carenze, la accettazione di talune pratiche protezionistiche così spesso sollecitate che attenuerebbero la spinta verso la maggiore efficienza dei servizi. Devo, in linea con questa affermazione, avanzare una riserva formale su un orientamento che minaccia di mantenere intatta la situazione caotica nello svolgimento di alcuni servizi nel maggior nostro aeroporto intercontinentale e cioè quello di Fiumicino. La formula incompleta ed ambigua del testo, adottata per altro in modo proceduralmente dubbio, ha rovesciato totalmente la chiara indicazione della seconda stesura delle conclusioni, volta a riportare nella diretta gestione della Società aeroporti di Roma il *catering* ed i ristoranti, mense e bar, con la esclusione del ricorso alla subconcessione.

Anche per quanto concerne la regolamentazione dei voli *charter* ritengo debba essere data sollecita attuazione alle indicazioni conclusive della indagine, evitando il perpetuarsi di una politica troppo restrittiva nei confronti di una attività di volo che non può essere considerata necessariamente concorrenziale dei voli di linea.

Desidero, infine, rilevare la importanza della richiesta che gli interventi finanziari nel settore del trasporto aereo vengono subordinati alla presentazione di programmi di sviluppo resi noti in vista di una approvazione preventiva della rete dei voli di linea e relative concessioni.

Porgo un vivo ringraziamento al relatore per l'encomiabile sforzo compiuto, che ci ha consentito di portare a termine la stesura di un documento che costituisce un valido contributo al superamento della grave crisi del settore del trasporto aereo, di così vitale importanza nella nostra economia, per lo sviluppo del turismo e per una migliore sistemazione del personale occupato nelle attività relative.

CATELLA. Innanzitutto vorrei rivolgere un vivo ringraziamento all'onorevole Masciadri per l'opera svolta in questa lunga in-

dagine conoscitiva. Il gruppo del partito liberale italiano voterà a favore del documento conclusivo, non tanto perché condivide tutti i punti in esso contenuti, quanto perché trattasi di indicazioni di massima che dovranno poi tradursi in provvedimenti legislativi. Purtroppo nel nostro paese per molti anni la mancanza di una coscienza aeronautica, cioè della necessaria sensibilità sia delle autorità politiche e amministrative, sia dell'opinione pubblica, ha fatto sì che l'aviazione civile fosse considerata come qualche cosa di secondaria importanza.

Siamo altresì convinti della necessità di creare un ministero che abbia competenza in tutto il settore dei trasporti; se a ciò non si dovesse arrivare, così come esiste un Ministero per la marina mercantile, riteniamo giusto che si arrivi alla creazione di un Ministero dell'aviazione civile, in quanto non ha significato che l'aviazione civile, che interessa un numero di persone certamente non inferiore a quelle interessate alla marina mercantile, continui a restare un'appendice del Ministero dei trasporti, che per un buon 90 per cento si occupa dei problemi ferroviari, di un 5 per cento della motorizzazione civile e per il rimanente 5 per cento dell'aviazione civile.

Non dimentichiamo che per troppi anni l'aviazione civile non è stata guidata dalla relativa direzione generale ma dalla compagnia di bandiera; questa è una situazione che si deve finalmente ribaltare, anche alla luce dei risultati della nostra indagine conoscitiva.

Deve essere l'aviazione civile che deve guidare gli interessi di tutto il settore, compresa la compagnia di bandiera, i cui interessi devono essere evidentemente rispettati, in quanto ad essa è affidato il compito di rappresentare l'Italia in questo settore ed è quindi giusto che sia particolarmente appoggiata, senza per questo giungere però a forme di monopolio.

Detto questo, non entro nel dettaglio dei problemi che abbiamo già discusso specificamente e che certamente ridiscuteremo man mano che verranno approntati. Anche nel settore dell'aviazione civile il progresso generale che si è verificato nel nostro paese ha portato una conseguenza molto rilevante: un mezzo di trasporto che era di *élite*, cioè di categorie ristrette, è diventato di massa.

Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione degli eventuali contributi da con-

cedere alle compagnie, privilegiando quelle di bandiera. Ritengo che non si tratti tanto di questo, quanto di privilegiare determinate linee che vengono considerate « sociali » e che per motivi particolari, secondo accordi che vengono presi, possono essere attribuite all'una o all'altra compagnia; sono linee che servono luoghi tali per cui è indispensabile che vi siano molti collegamenti, anche se essi non sono remunerativi. È tuttavia doveroso che vi sia l'intervento del Parlamento e del Governo per aiutare la gestione di queste linee e le popolazioni che vivono in luoghi che non sono altrimenti collegati con le zone centrali del paese.

In definitiva siamo favorevoli all'approvazione di questo documento in quanto lo riteniamo non una conclusione ma un punto di partenza per lo sviluppo di una politica aeronautica che da questo documento può prendere l'avvio e che ci permetterà di discutere punto per punto ciò che il Governo o i singoli partiti ci proporranno.

PRESIDENTE. Do lettura del documento conclusivo quale risulta dall'approvazione degli emendamenti ad esso presentati e dalle modifiche di coordinamento apportate dal relatore:

« La X Commissione della Camera dei deputati, a conclusione dell'indagine conoscitiva disposta dalla Commissione stessa ed autorizzata dalla Presidenza della Camera,

considerato il programma dei lavori ed i quesiti concordati dalla Commissione e preso atto della deposizione dei funzionari della direzione generale dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano, dell'Aeroclub d'Italia, degli operatori del settore, nonché delle organizzazioni sindacali e degli esperti;

considerata inoltre tutta la documentazione acquisita dalla Commissione, anche con riferimento al quadro della legislazione vigente;

udita la relazione del relatore, onorevole Cornelio Masciadri;

ritenuta l'esistenza di significative carenze dell'aviazione civile in Italia per quanto concerne:

a) l'apparato amministrativo dello Stato per quanto riguarda la direzione generale dell'aviazione civile, la programmazione ed il coordinamento generale in materia di trasporti;

b) la programmazione economica in materia di trasporto aereo;

c) la infrastruttura aeroportuale e l'esercizio del trasporto aereo;

afferma l'urgenza di un efficace intervento del Parlamento per la loro eliminazione e conseguentemente in particolare:

1. — IN ORDINE AGLI ORGANI PUBBLICI PREPOSTI AL SETTORE:

a) ritiene necessaria ed urgente la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile al fine di consentire a quest'ultima l'assolvimento dei suoi compiti essenziali di programmazione e di controllo, tramite la costituzione di uno *staff* dirigenziale di alta qualità, sia mediante il potenziamento dei ruoli organici, sia provvedendo al miglioramento dei quadri dirigenti, particolarmente carenti nel Servizio Trasporti aerei, con la istituzione di adeguati strumenti di formazione tecnico-professionale nel quadro più generale della istruzione scolastica del paese;

b) raccomanda la revisione delle procedure amministrative oggi previste dalle vigenti disposizioni anche in materia di infrastruttura, riducendo la catena dei pareri consultivi (Consiglio superiore dell'aviazione civile, Consiglio di Stato, Consiglio superiore dei lavori pubblici), concentrando tutti i pareri nel Consiglio superiore dell'aviazione civile e cioè lo specifico organo consultivo previsto dalla legge 30 gennaio 1963, n. 141. All'uopo tale Consiglio andrebbe adeguatamente ristrutturato;

c) considerato che l'assistenza al volo continua ad essere fornita al Ministero dei trasporti dal Ministero della difesa, in base all'articolo 3 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, raccomanda altresì la istituzione di un Comitato interministeriale di coordinamento tra il Ministero dei trasporti e quello della difesa al fine di garantire le esigenze dell'aviazione civile al cui servizio l'ITAV compie oltre l'80 per cento della propria attività; raccomanda infine un riesame complessivo del problema della utilizzazione dello spazio aereo italiano in rapporto alla rilevante espansione che ha avuto negli ultimi tempi l'aviazione civile; il raggiungimento di una autonomia di bilancio e la riorganizzazione dell'ITAV, unificando le responsabilità di questo servizio in capo al Comitato suddetto; la sollecita attuazione dei compartimenti di traffico ae-

reo previsti dalla legge 30 gennaio 1963, n. 141 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 438 del 5 giugno 1964.

2. — IN MATERIA AEROPORTUALE CONSIDERATA:

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

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

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

A) Per quanto concerne la rete aeroportuale nazionale:

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

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

In attesa di tale piano, la Commissione suggerisce di suddividere gli aeroporti in quattro categorie: intercontinentali, internazionali, nazionali e quelli adibiti al lavoro aereo, *aeroclubs*, eccetera.

All'uopo si suggerisce, anche al fine di dare priorità agli interventi finanziari dello Stato, di elencare nella prima categoria i sistemi aeroportuali di Roma e di Milano; nella seconda categoria gli aeroporti con traffico internazionale; nella terza categoria tutti gli altri aeroporti aperti al traffico regolare di linea nazionale e nella quarta categoria gli aeroporti addetti agli *aeroclubs* e al lavoro aereo in genere.

La Commissione indica altresì le seguenti direttive di carattere generale:

a) è preferibile un ristretto numero di aeroporti perfettamente efficienti piuttosto che un numero troppo elevato, come nel

momento attuale, che denuncia le odierne carenze;

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

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

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

B) Per quanto concerne la gestione degli aeroporti ritiene:

1) negli aeroporti attualmente gestiti dallo Stato va favorita la concessione della gestione a consorzi o società a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione di regioni, province e comuni al fine di assicurare un più efficiente e democratico svolgimento dell'attività aeroportuale nel quadro del decentramento amministrativo sotto la vigilanza ed il controllo del Ministero dei trasporti. Tale controllo deve garantire l'unità di indirizzo nell'ambito della programmazione nazionale, evitando eventuali abusi e sperperi;

2) deve essere posto a carico dello Stato l'onere legato a servizi di competenza statale, come il servizio antincendio, di dogana, di pubblica sicurezza, di controlli sanitari;

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

4) i diritti aeroportuali di approdo e di partenza meritano di essere elevati, tenendo conto del costo dei servizi, del loro livello, nonché della capacità contributiva degli utenti riferita all'onere globale derivante dal pagamento sia delle tariffe di atterraggio e di partenza sia da quello delle tariffe di *handling*. Deve tuttavia essere assolutamente esclusa ogni forma di aumento automatico dei diritti aeroportuali, appartenendo tale prerogativa alla programmazione economica del Governo;

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

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

Devono, tuttavia, nell'attuale congiuntura sfavorevole del trasporto aereo - con l'obiettivo finale dell'adesione all'*Eurocontrol* - essere adottati strumenti flessibili che consentano di recuperare i costi con criteri di gradualità.

In ogni caso il gettito derivante da eventuali tasse di radioassistenza deve avere nel bilancio dello Stato, al momento della loro introduzione, la specifica destinazione ai bisogni dell'aviazione civile;

7) la concentrazione dei servizi di assistenza aeroportuale da parte del gestore dell'aeroporto costituisce un'esigenza tecnico-operativa intesa ad organizzare il servizio secondo un piano di organicità ed a diminuirne sensibilmente il costo; appare tuttavia necessario definire tassativamente, secondo gli aeroporti, le prestazioni che costituiscono oggetto dell'assistenza aeroportuale, regnando in materia la più grande confusione ed essendo opportuno consentire ai vettori le operazioni che investono la loro responsabilità diretta nei confronti del pubblico o possano comportare conseguenze sul piano della concorrenza. La Commissione raccomanda quindi che l'amministrazione, come già fece nell'aeroporto di Fiumicino con circolare del 1969, stabilisca quali sono le prestazioni che costituiscono oggetto dell'assistenza aeroportuale;

8) in materia di *handling* lo Stato deve seriamente intervenire affinché non solo siano stabilite eque tariffe, ma anche che il servizio sia effettivamente prestato in ma-

niera soddisfacente, evitando le attuali gravi disfunzioni che pregiudicano lo sviluppo del trasporto aereo.

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

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

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

c) l'aeroporto di Ciampino vada adeguatamente potenziato sia come scalo alternativo rispetto a Fiumicino, sia per l'attività dei voli regolari e dei voli *charters* ai quali tale aeroporto è destinato in maniera precipua, adeguando la esistente linea ferroviaria che collega l'aeroporto con la stazione Termini;

d) la costruzione della terza aerostazione di Fiumicino vada congruamente rinviata nel tempo, tenuto conto dell'attuale congiuntura sfavorevole, modificando opportunamente la legge n. 755 del 10 novembre 1973;

e) occorra invece affrettare i tempi per assicurare un rapido collegamento tramite rotaia tra l'*Air Terminal* e l'aeroporto di Fiumicino; condizione ritenuta indispensabile, come per gli altri aeroporti, per una espansione del trasporto aereo. In questo quadro occorrerebbe potenziare adeguatamente l'*Air Terminal* esistente presso la stazione Termini per consentire di decongestionare il traffico presso l'aeroporto predetto. A tal fine occorrerebbe anche con-

sentire, come nei principali scali europei, il *check-in* presso l'*Air Terminal*, evitando che l'operazione debba essere compiuta solamente in aeroporto;

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

3. — IN MATERIA DI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO:

Premesso che 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:

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 ed interferenze di linee, ritiene che:

1) debba essere consentita la pluralità di compagnie aeree;

2) debba essere di massima evitata la concorrenza sulle singole linee;

3) il traffico internazionale debba 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, ovvero si tratti di voli a breve raggio;

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

5) alle compagnie a capitale privato debba 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;

6) gli atti di concessione mediante i quali il Ministero dei trasporti affida la gestione di linee o di gruppi di linee alle diverse compagnie debbano prevedere la possibilità di decadenza della concessione

di linee assegnate ma non effettivamente esercite, qualora il ministero reputi che l'interesse nazionale richieda l'effettiva operatività dei collegamenti in questione e la società concessionaria non la assicuri entro un ragionevole periodo di tempo.

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 pubblicitarie;

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 alla previa presentazione ed approvazione di precisi programmi poliennali 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, 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 e indebitamento e per impedire che l'aggravio derivante dagli interessi passivi (previsti in circa 30 miliardi per il 1975) appesantisca ulteriormente la situazione.

La Commissione ritiene inoltre indispensabile:

1) che l'ALITALIA proceda ad una profonda razionalizzazione interna che elimini vuoti di efficienza, così da consentire una piena utilizzazione delle risorse di uomini e mezzi;

2) 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 condizione 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 esercire in un ragionevole programma di sviluppo nazionale;

b) quali sono le misure concrete che l'ALITALIA - la quale deve assumere un ruolo propulsivo nel settore dei voli *charters* - intende adottare anche a tutela degli interessi turistici del paese. È da tener presente che il traffico *charter* 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 la elaborazione di un regolamento dei voli *charters* - sentiti gli operatori del settore - 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.

Si auspica comunque una politica che consenta di riservare alle compagnie italiane una congrua percentuale del volo « *charteristico* » da e per l'Italia, promuovendo accordi bilaterali o multilaterali di traffico con i paesi interessati.

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 importazioni sia per le esportazioni, di vettori stranieri.

Ai programmi di cui sopra 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;

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

c) erogazione di sovvenzioni riferite a singole linee solo quando sia necessario

mantenere o istituire linee deficitarie per particolari e inderogabili esigenze sociali.

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

4. — IN MATERIA DI AVIAZIONE GENERALE:

la Commissione sollecita, tra le altre, le seguenti misure che non comportano un onere diretto per lo Stato:

approvazione del nuovo statuto dell'Aeroclub d'Italia;

riconoscimento degli *aeroclubs* come enti 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 a vocazione turistica;

potenziamento del Registro aeronautico italiano in modo da adeguarne la struttura e l'organico alle nuove necessità della aviazione italiana.

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 modulo di sviluppo prevede, tra l'altro, il rinnovamento graduale della flotta di ben 600 velivoli e le cui commesse di acquisto potranno sensibilmente contribuire alla ripresa dell'industria aeronautica italiana.

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 della navigazione aerea, delle tariffe aeroportuali, nonché dal pagamento delle tasse sui carburanti e della imposta IVA per l'acquisto di aeromobili da parte dell'Aeroclub d'Italia.

La Commissione trasporti raccomanda 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 l'adozione di tali aerei leggeri da parte degli *aeroclubs*.

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.

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 revisione e di manutenzione degli aerei 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, concentrando presso il Ministero dei trasporti le relative competenze. Si raccomanda altresì che sia agevolata l'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 miglior servizio al minor costo possibile.

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, ritiene utile che si predispongano gli opportuni aggiornamenti ».

Pongo in votazione il documento di cui ho dato lettura.

(E approvato).

La seduta termina alle 11,45.