

I.

SEDUTA DI GIOVEDI' 22 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

**PAGINA BIANCA**

### La seduta comincia alle 9,35.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi. Il Comitato ristretto incaricato di condurre l'indagine conoscitiva sulle gestioni aeroportuali ha il piacere di inaugurare la sua attività con l'audizione del Direttore generale dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti, generale Santini.

Non ho certamente da spendere molte parole per presentare il generale Santini che è da tutti voi conosciuto quale responsabile amministrativo del settore dell'aviazione civile.

Do quindi senz'altro la parola al generale Santini, al quale successivamente i colleghi che lo desidereranno potranno fare domande e chiedere delucidazioni.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Vorrei anzitutto cogliere questa occasione per ringraziare lei, signor Presidente, e i membri della Commissione Trasporti per l'attenzione che avete dato in questi ultimi tempi all'aviazione civile. Dico questi ultimi tempi, perché solo in questa legislatura è stato possibile varare alcuni provvedimenti che ci riguardano e che dovrebbero consentire lo sviluppo degli organi dell'aviazione civile e del sistema aeroportuale.

Per entrare subito nel vivo dell'argomento, devo precisare che per parlare della gestione degli aeroporti, bisogna guardare a quella che è stata la situazione degli aeroporti nell'immediato dopoguerra. Lo Stato si è rivelato carente nel provvedere di adeguate attrezzature i vari centri, che necessitavano di infrastrutture aeroportuali; e pertanto laddove è mancata l'opera dello Stato ha supplito quelle degli enti locali. Noi abbiamo così una situazione che è quanto mai eterogenea; abbiamo aeroporti costruiti dallo Stato e gestiti dallo Stato; aeroporti costruiti dallo Stato ma gestiti da privati; costruiti da consorzi e gestiti da consorzi; costruiti e ge-

stiti da società private, sia pure formate da enti pubblici. Abbiamo anche il paradosso - credo che l'Italia sia unica - di aerostazioni gestite da consorzi o da enti pubblici.

Data questa situazione, si comprende quanto problematica possa essere una politica unitaria degli aeroporti e delle loro gestioni. Io penso, senza entrare nel merito di quelle che sono le gestioni affidate a consorzi od enti privati, sui quali altri potranno essere più esaurienti di me, di parlare soltanto degli aeroporti statali, a gestione statale. In proposito voglio citare a titolo di esempio un solo episodio: nel 1961, quando fu aperto l'aeroporto di Fiumicino, fra le tante altre cose, pensai ad una stazione di servizio per auto. Parlo del 1961! Io, a gennaio del 1972 cesserò dal servizio per raggiunti limiti di età, e non avrò il piacere di veder ultimata questa stazione di servizio! Questo dimostra quali sono le pastoie burocratiche. Quando si pensi alle necessità di un aeroporto aperto 24 ore su 24, e si consideri che per ogni questione è necessario arrivare fino al Consiglio di Stato, ad eccezione delle spese che sono inferiori ai 4 milioni e mezzo, per le quali è possibile una trattativa privata (e per le quali tuttavia sono necessari numerosi adempimenti), si vede quanto difficile possa essere, per un'Amministrazione dello Stato, gestire degli aeroporti che, come ripeto, sono aperti 24 ore al giorno.

Cosa abbiamo fatto noi, per cercare di dare all'Amministrazione la possibilità di una certa tranquillità, di una vera funzionalità di gestione? Abbiamo ripetutamente interessato il Tesoro proponendo varie soluzioni tra le quali una Azienda autonoma degli aeroporti, con una funzionalità sua caratteristica, tipo ANAS, tipo Ferrovie dello Stato. Siamo passati anche ad altre richieste, in quanto noi crediamo che in questo settore si debbano avere criteri di gestione molto snelli, di dinamica moderna, soprattutto in relazione alle esigenze di funzionalità dell'aeroporto. Abbiamo anche pensato ad una

impostazione del tipo di quella portuale, oppure ad una gestione speciale degli aeroporti, oppure anche ad una semplice normativa, nel senso che le pastoie della contabilità dello Stato avrebbero dovuto in certo qual modo essere « smontate », consentendo una autonomia di gestione, attraverso la trasformazione del controllo della Corte dei conti da preventivo in successivo.

Nulla di tutto questo è stato accettato. Quindi la situazione degli aeroporti dello Stato è quella che ho ora indicato. Non credo di dovermi dilungare ancora a dire in quali difficoltà si dibatta l'amministrazione, per tenere aperto un aeroporto come quello di Fiumicino - il più importante d'Italia - con questo sistema. L'aeroporto di Fiumicino è inoltre ancora in mano all'amministrazione della difesa dal punto di vista demaniale. Soltanto recentemente è stato approvato un disegno di legge delega per l'aumento degli organici; ed ovviamente non è che con l'approvazione dei nuovi organici, domani si possa già disporre del personale, ma per lo meno abbiamo speranza che in un futuro non troppo lontano si possa giungere ad una normalizzazione.

Ritornando a Fiumicino, abbiamo la Difesa che, sotto certi aspetti, ne condiziona il funzionamento, almeno dal punto di vista demaniale; abbiamo i Lavori Pubblici che stanno facendo lavori di ampliamento per 35 miliardi. Abbiamo soprattutto delle remore da parte della Difesa (e ciò devo dire pur riconoscendo l'apporto che la Difesa ci ha dato e ci sta dando) dei ritardi, delle pastoie, tanto che anche recentemente il Ministro Viglianesi è stato costretto ad interessare il suo collega della Difesa per cercare di riunirsi intorno ad un tavolo per decidere su queste questioni, in modo particolare sull'attuazione della legge 30 gennaio 1963, n. 141, che prevede quel comitato interministeriale per la determinazione di beni ed impianti da destinare ad uso civile o ad uso promiscuo, che dal 1963 ad oggi si è riunito soltanto due volte (una con il Ministro Andreotti e l'altra con il Ministro Tremelloni) e poi non se ne è saputo più niente.

Il problema di fondo sta nel fatto che la direzione generale dell'Aviazione civile non ha avuto finora personale sufficiente per poter prendersi a carico, a tutti gli effetti, gli aeroporti statali. Così si è venuta a creare una situazione per la quale, come è stato detto avanti, è stata scritta una lettera al Ministro della difesa, e per conoscenza al Presidente del Consiglio e ai Ministri delle

finanze e del tesoro; in detta lettera sono elencate quali grosse pastoie si hanno nella gestione di questi aeroporti. E le pastoie non si verificano soltanto nei confronti delle infrastrutture - quando per esempio per fare un lavoro occorre chiedere il permesso a 3, 4, 5 livelli: inferiore, medio, superiore - ma addirittura per il fatto che l'amministrazione dell'aeronautica militare, dando un'interpretazione estensiva all'articolo 3 della legge n. 141 del 1963, che prevede che i servizi per la circolazione aerea, di controllo e di assistenza al volo, sono forniti dall'Amministrazione militare, ritiene di poter condizionare tutta l'attività dell'aviazione civile.

Dico questo perché, tanto per fare un esempio, noi abbiamo dovuto ritardare di quasi un anno alcuni lavori sulla pista principale dell'aeroporto di Fiumicino perché l'autorità militare pretendeva di sospendere il traffico su tutta la pista durante i lavori. Ora, tutti coloro che hanno girato il mondo sanno benissimo che in tutti gli aeroporti i lavori - sia pure con tutte le precauzioni necessarie - si fanno anche in presenza del traffico; e quindi siamo stati costretti a sospendere i lavori di circa un anno per sopprimere a queste remore.

Nei riguardi della gestione degli aeroporti non avrei altro da dire, salvo che nella lettera citata poc'anzi abbiamo chiesto al Ministro della difesa di convocare il comitato interministeriale previsto dalla legge n. 141 per puntualizzare la situazione dei beni e prendere atto del lavoro svolto dal gruppo di lavoro, in modo che si possa addivenire al passaggio dei beni all'aviazione civile.

Per individuare le prospettive e le soluzioni ottimali in relazione alle esigenze attuali in rapporto al traffico aereo, occorre tener presente che quest'ultimo sta andando avanti con un *boom* sempre più intenso. Praticamente, se c'è una piccola diminuzione, in percentuale, del numero dei velivoli, la frequenza dei viaggiatori aumenta per effetto della maggiore capacità dei singoli velivoli. Si tratta di una tendenza che non credo possa arrestarsi tanto facilmente, anche se tutte le industrie di trasporti aerei del mondo stanno attraversando un periodo di crisi, dovuto - secondo me - alla lievitazione dei costi, alla situazione - che loro conoscono meglio di me - nel campo sindacale, dove basta la più piccola favilla perché si entri in sciopero (abbiamo avuto l'esempio degli aeroporti di Milano, che per due mesi hanno avuto un travaglio che credo non sia ancora terminato); alla lievitazione dei costi

per il personale di volo (abbiamo avuto, recentemente, da parte di tutte le compagnie francesi, la messa a terra della loro flotta, non potendo assolutamente far fronte a quelle che erano le richieste del personale di volo). Con circa un anno di ritardo la compagnia inglese BOAC, che aveva a terra i B 747, ha iniziato i voli con questo apparecchio, ma dopo 15 giorni ha dovuto sospenderli per effetto dello sciopero del personale di bordo. Quindi la situazione non è limitata all'Italia ma è quasi mondiale. E certo, però, che tutto questo disturba enormemente il progresso ordinato dei trasporti aerei.

A questo si aggiunga la situazione politica nel Medio Oriente ed in altre parti del mondo; ne deriva naturalmente che il flusso di viaggiatori - e specialmente quello dei turisti che è quello che ha dato incremento e sviluppo al traffico aereo - si svolge con una certa titubanza. Però devo dire che malgrado tutto, anche per la situazione esistente in Europa, le richieste che noi abbiamo avuto per l'anno in corso superano di circa il 10 per cento ancora quelle del 1970. Non so, tuttavia, quale impressione possano trarre i turisti dalla situazione determinata dagli scioperi del personale alberghiero e dei trasporti; situazione complicata dalla propaganda contraria fatta all'estero, soprattutto da Paesi concorrenti, quali la Spagna e la Grecia.

Da questo si può trarre un quadro della situazione. Sono andato un po' fuori tema, ma era necessario dire due parole su questo aspetto.

Prospettive per il futuro? Io penso che la soluzione ottimale dovrebbe essere quella di una Azienda autonoma per la gestione degli aeroporti; azienda ispirata ad un criterio di funzionalità esaltato al massimo, con un carattere imprenditoriale, in modo da sfruttare al massimo le risorse dell'aeroporto per poter presentare agli utenti, che sono gli operatori economici, le Compagnie aeree e, in definitiva, i passeggeri, il massimo conforto per quanto riguarda le loro attività, oltre alla massima sicurezza per il traffico aereo. Ho detto prima « io » perché, per esempio, abbiamo i sindacati che oggi hanno giustamente una loro voce, i quali la pensano diversamente tra loro: il Sindacato della direzione generale dell'aviazione civile pensa ad una soluzione tipo Azienda delle Ferrovie dello Stato. (Io personalmente non sono affatto d'accordo ad una Aviazione civile trasformata in un'Azienda tipo Ferrovie dello Stato perché l'Azienda delle Ferrovie dello Stato è nel Ministero, mentre a mio

avviso dovrebbe esserne separata). Viceversa per gli aeroporti ritengo necessaria un'azienda autonoma, o ente che sia, che possa gestire gli aeroporti con criteri imprenditoriali. E questo è il pensiero dei sindacati della gente dell'aria. Devo aggiungere che la Direzione generale dell'aviazione civile qualche anno fa, aveva preparato uno schema di disegno di legge per questa Azienda, che aveva impressionato i nostri amici del Nord, e in modo particolare il dottor Fassina, Direttore generale della SEA, perché pensavano che attraverso questo disegno di legge l'amministrazione centrale di Roma volesse mettere le mani su quello che avevano fatto a Milano. Noi abbiamo avuto occasione di parlare molte volte di questo, ed abbiamo detto che l'Azienda autonoma deve gestire gli aeroporti statali, anche se, direttamente o indirettamente, potrebbe esercitare maggiori controlli anche sugli aeroporti di Milano o su quello di Venezia, gestiti rispettivamente da privati o da altre aziende.

Questa, a mio avviso, dovrebbe essere la soluzione ottimale, che è osteggiata dai sindacati della Direzione generale dell'aviazione civile, e favorita dai sindacati della gente dell'aria. Naturalmente, per realizzare quella che a mio avviso è la soluzione auspicabile ci vuole del tempo. Non so se, nel frattempo, sia possibile trovare qualche sistema per poter migliorare quella che è, oggi, la pesantissima situazione degli aeroporti, provocata dalle pastoie della legge sulla contabilità dello Stato, che risale al tempo della diligenza, mentre oggi andiamo già ad oltre mille chilometri all'ora e si può dire che molto presto si arriverà ai 3000 chilometri.

Mi sono state chieste alcune statistiche. Chiedo scusa se non ho la situazione completa aggiornata. Vorrei lasciare un opuscolo che risale ancora al 1968, però i dati, per quanto riguarda gli aeroporti di Roma, Milano Linate e Milano Malpensa, sono stati aggiornati per il 1969 e 1970. Perché, nel '71, ancora un fascicolo del '68? purtroppo un po' per la lentezza con cui gli aeroporti mandano i dati per deficienza di personale; un po' per il ritardo nell'elaborazione di questi dati da parte dell'Istituto centrale di statistica, e un po' anche perché dobbiamo controllare l'esattezza di questi dati. Così qualche volta si esce con anni di ritardo. Devo aggiungere che, attraverso una certa spinta che è stata data in questi ultimi tempi, il volume del 1969 è in stampa, e mi auguro che nel 1971 possa essere pubblicato quello del 1970.

Il più delle volte si lamenta il fatto che mentre si conoscono i bilanci degli aeroporti gestiti da privati o da gestioni particolari, da parte dell'Amministrazione pubblica non si fa conoscere nulla. In effetti la nostra situazione, per quanto riguarda i bilanci, è nota: tutto finisce su capitoli di bilancio, dove è possibile fare tutti i controlli.

Io ho preparato dei dati per il 1970 (ripeto: mi manca il personale per risalire agli anni precedenti) sulla gestione dell'aeroporto di Fiumicino, che sottopongo alla Commissione, facendo presente che nei ricavi non sono comprese le tasse di approdo e di partenza da parte delle compagnie nazionali. È questo un problema che viene a galla tutte le volte nelle riunioni per gli accordi aerei internazionali: siccome c'è sempre la clausola della Nazione più favorita, sono costretto a trovare scuse e giustificazioni perché non facciamo pagare alla « Alitalia » e alle altre compagnie nazionali le tasse di approdo e di partenza. Le società nazionali rappresentano, per l'aeroporto di Fiumicino, un movimento che è intorno al 50-60 per cento del totale.

Nel 1970 abbiamo ricavato, per diritti aeroportuali, circa 5 miliardi; per canoni per concessioni un miliardo e trecento milioni; altre entrate 260 milioni. Per il personale abbiamo speso 719 milioni; per funzionamento e mantenimento 866 milioni; per gli ammortamenti, che noi abbiamo calcolato per intero sul costo iniziale degli impianti del 1960 (35 miliardi), e su tutte le spese straordinarie che sono state fatte, comprese quelle degli automezzi e mezzi speciali, abbiamo speso un miliardo e mezzo circa. Tra le spese non sono comprese quelle sostenute dal Ministero della difesa per l'assistenza al volo.

Signor Presidente, io avrei finito. Non penso di essere stato molto brillante nella mia esposizione, che è stata fatta « a braccio ». Comunque, sono a disposizione per rispondere a qualunque domanda.

**PRESIDENTE.** Grazie, generale Santini, della sua esposizione che ha abbracciato varie ipotesi di lavoro ed affrontato molti argomenti, ed è stata molto interessante per i dati da lei illustrati. Gli onorevoli commissari che intendono rivolgere delle domande ne hanno facoltà.

**MONACO.** Ringrazio il generale Santini per la introduzione a questa indagine. Per quel che si riferisce alla prima parte della

sua esposizione, vorrei sapere da lui se l'attuale situazione di condominio nella gestione degli aeroporti, fra amministrazione civile e amministrazione militare, può portare a delle conseguenze per quel che si riferisce alla sicurezza del volo nonché a quell'inconveniente che spesso lamentiamo negli aeroporti - forse meno a Roma che a Milano - dell'affollamento, con la conseguenza, alle volte, che gli aerei devono attendere prima di poter atterrare, il che avviene naturalmente con ritardo.

Io penso che tutte le garanzie siano adottate; ma la mia domanda mira ad ottenere una risposta su questo punto: se una diversa gestione tecnica potrebbe determinare conseguenze favorevoli sulla inderogabile esigenza della sicurezza.

Altra domanda, forse collaterale rispetto al tema dell'indagine, ma che mi permetto di fare lo stesso. L'aeroporto di Fiumicino, e credo anche altri aeroporti italiani, credo che sia l'unico fra tutti i grandi aeroporti intercontinentali che non abbia, nelle sue immediate vicinanze, un albergo. È vero che di recente, e non molto distante - ad Ostia - sono sorte delle installazioni alberghiere di cui qualcuna - debbo dire - moderna e confortevole. Però mi risulta che queste installazioni alberghiere sono occupate esclusivamente da personale di volo di linee internazionali, mentre invece i viaggiatori in transito, quando non desiderano sostare a Roma, non trovano nelle immediate vicinanze dell'aeroporto una confortevole installazione alberghiera, come per esempio quelle di Miami o di Orly.

A che cosa è dovuto questo fatto? È vero che c'è una resistenza da parte degli enti e degli operatori del turismo di Roma, i quali temono che la presenza di una installazione turistica nei pressi dell'aeroporto possa deviare il traffico turistico da Roma? A mio giudizio questa preoccupazione non ha ragione di sussistere, perché chi viene a Roma non può certamente essere distolto dal desiderio di visitarla. Oppure, ci sono delle difficoltà di ordine urbanistico, o per quanto riguarda la gestione dell'albergo? In questo caso credo che tali difficoltà dovrebbero essere superate, perché di una installazione turistica, a gestione pubblica o a gestione privata, sarebbe indispensabile, a mio avviso, dotare l'aeroporto di Fiumicino.

**SANTINI, Direttore generale dell'aviazione civile.** Le risponderò nell'ordine in cui ha posto le sue domande. Lei ha detto: « Questo

condominio fra aviazione civile e aviazione militare, può pregiudicare la sicurezza? » Rispondo subito no, perché, semmai, la sicurezza diventa doppia, in quanto fatta da tutti e due. Però questo condominio comporta una difficoltà di gestione con i conseguenti ritardi.

Seconda domanda: lei ha fatto dei riferimenti ai controlli dicendo che a Roma si « staziona » meno che su Milano. Questo è un altro problema, e penso che la Commissione trasporti dovrebbe dedicargli una seduta particolare, perché qui entriamo in quello che è il campo del controllo del traffico aereo e dell'assistenza al volo, servizi che oggi sono gestiti dall'aeronautica militare; e vorrei ripetere che proprio per effetto dell'articolo 3 della legge n. 141 del 1963 è l'aeronautica militare che, sotto certi aspetti, condiziona il traffico aereo. Siamo arrivati al punto, in passato, che quando si facevano delle manifestazioni aeree, per esempio nel Nord, all'aviazione civile venivano poste delle limitazioni di orario e di quote a favore dell'aviazione militare. Oggi abbiamo raggiunto un *modus vivendi* per cui ogni limitazione al traffico civile deve ricevere il nostro assenso preventivo e molte volte abbiamo suggerito determinate soluzioni per alcune manovre che si svolgevano nel Nord Italia; manovre combinate con portaerei americane e forze aeree di altri Paesi della NATO. E qualche manovra è stata anche abbondantemente ridotta. Questo però, ripeto, è un problema sul quale mi auguro di poter tornare presto perché il controllo aereo è sempre e soltanto nelle mani dell'autorità militare, mentre la questione potrebbe essere risolta con opportuni accorgimenti nell'interesse di tutte e due le parti.

Ultima questione: quella dell'albergo. Noi abbiamo avuto, a Fiumicino, alcune iniziative, più che altro a carattere speculativo. Altre iniziative non hanno avuto seguito per il costo degli interventi, e soprattutto per i vincoli imposti dalle servitù aeronautiche. Come lei ha detto, ci sono molti viaggiatori che per la sosta non intendono recarsi in città e dirò di più: da Fiumicino ci sono molti che vanno all'albergo di Castelfusano, per poi andarsene a Roma con calma.

In molti paesi del mondo le compagnie aeree si sono associate per poter costruire degli alberghi funzionali e che servono proprio alla loro clientela media - non a quella di lusso. A Roma c'è una società che si chiama « Aerhotel » della quale fanno parte l'Alitalia ed altri operatori economici come la Compagnia italiana grandi alberghi (CIGA) che ha in corso - almeno per quanto riguarda

Roma (non so se analoga iniziativa si stia avviando anche a Milano) - accordi con l'EUR per la costruzione di un albergo in quella zona. Perché in quella zona?

Dovrei aprire una parentesi sulla questione dei collegamenti in superficie; potrei dimostrare che sono cinque o sei anni che il comune di Roma viene interessato per il sovrappasso oltre il ponte della Magliana verso l'EUR: spesa totale 600 milioni.

Però, anche con gli assi attrezzati il problema non si può risolvere. Il problema del collegamento di Fiumicino con la città non è quello. Noi abbiamo già da alcuni anni chiesto, senza ottenerlo, un collegamento ferroviario a carattere metropolitano. Cinque o sei anni fa la STEFER aveva fatto un progetto, che è stato avallato dal Ministero dei trasporti, e che non è andato avanti perché è mancato l'assenso del Tesoro (costava 25 miliardi). Il progetto prevedeva l'utilizzazione della linea esistente dalla stazione Termini fino a San Paolo. Da San Paolo al bivio di Ostia il binario sarebbe stato quadruplicato ed a un certo punto ci sarebbe stata la deviazione per Fiumicino. Io non so se sono stato lungimirante, ma nel prolungamento della pista n. 2 abbiamo previsto anche un « buco » per la metropolitana. Ad ogni modo per quando all'EUR ci sarà un grande albergo dovrà essere fatto qualche cosa per collegarlo direttamente con Fiumicino. Sono stati fatti grandi lavori sul raccordo anulare, ma non in collegamento per l'EUR. Colgo l'occasione di parlare con un consigliere comunale per invitarlo ad intervenire.

MARINO. Nella prima parte della sua esposizione il generale Santini ha parlato di aeroporti costruiti da privati e gestiti da privati. Vorrei conoscere un esempio pratico. Vorrei chiarimenti anche in merito alle aerostazioni gestite da privati o da enti pubblici. Ha parlato anche di una situazione particolare, di confusione quasi, di compromesso fra il Ministero della difesa e quello dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di demanio e di servizi di assistenza e controllo del volo; e vorrei conoscere da lei come questo controllo potrebbe esercitarsi nel modo migliore.

Ultima domanda: lei ha parlato di un ente da costituire per la gestione degli aeroporti e ha detto che presso il Ministero una apposita commissione è incaricata di studiare il problema. Vorrei sapere a che punto è arrivata la Commissione e se il Ministero si ripromette di portare avanti il disegno di legge.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. L'esempio di aeroporto costruito e gestito da enti privati è quello di Milano gestito dalla Società esercizi aeroportuali, formata con capitali prevalentemente del Comune e dell'amministrazione provinciale, e che ha carattere privatistico. È privato l'aeroporto di Torino, che è gestito dal comune attraverso una società di gestione. Non ricordo se ce ne siano altri. È stato predisposto un disegno di legge che incontra però l'opposizione della Difesa, inteso a dare la qualifica di privato all'aeroporto di Albenga.

Abbiamo altri aeroporti privati, come quelli dell'isola d'Elba e di Marina di Massa, costruiti e gestiti da privati, a carattere turistico. Quello di Marina di Massa solo recentemente ha avuto una pista pavimentata, sia pure abilitata per velivoli non pesanti.

Tutta questa complessa situazione comporta che abbiamo una infinità di lamentele da parte di operatori, per le tasse eccessive che si pagano: un esempio è l'isola d'Elba. È vero che il direttore generale della SEA dice che gli enti aeroportuali non sono enti di beneficenza, però dovremmo vedere bene tutta questa situazione. Io sono perfettamente d'accordo con il dottor Fassina - e glielo ho detto pubblicamente in una riunione - che questi enti sostengono delle spese, ma ritorniamo sempre nel quadro della politica generale che non può essere che quella dello Stato. Noi abbiamo sviluppato il turismo in Italia perché c'è il sole, sì, ma anche perché abbiamo avuto la possibilità di offrire ai turisti che arrivano alberghi a costi non elevati; nel campo degli aeroporti abbiamo potuto offrire a questi operatori tasse di approdo piuttosto basse e servizi di assistenza a costi piuttosto bassi. È ovvio che se i costi aumentano e se si vuol perseguire anche la politica - come abbiamo cercato di perseguire - del bilancio in pareggio, io sono sicuro che, tenuto conto che gli enti aeroportuali non sono enti di beneficenza, ad un certo momento è necessario che qualcuno paghi i servizi forniti.

Seconda domanda: aerostazioni gestite da privati. Anche qui bisogna intendersi: i privati sono gli enti locali. A Pisa (ove esiste una convenzione con lo Stato) il Consorzio avrebbe dovuto costruire l'aerostazione: però, non avendo avuto i fondi necessari il Consorzio non l'ha ancora completata. Abbiamo, a Rimini, una società che gestisce l'aerostazione, anche qui con una convenzione con lo Stato.

Lei mi ha chiesto chiarimenti sui rapporti tra aeronautica militare e aviazione civile. Io

avevo già accennato alle difficoltà che esistono. Perché esistono? Perché mentre noi sentiamo la responsabilità di assicurare il funzionamento degli enti e delle infrastrutture aeroportuali al cento per cento, l'aeronautica militare ha il carico materiale dei beni con la conseguenza che molte volte si avvertono degli ostacoli che spesso aggravano il nostro compito.

MARINO. Vorrei chiedere: che cosa si oppone al passaggio eventuale delle attività di controllo dal Ministero della difesa a quello dei trasporti.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Cercherò di essere breve. Anzitutto dobbiamo tener presente quella che è la situazione orografica dell'Italia: un paese lungo e stretto. Noi dobbiamo tener conto di quelle che sono le esigenze militari, per le quali sono in esercizio determinate basi con dei velivoli che sfrecciano a velocità supersoniche. Così per lo spazio aereo italiano abbiamo delle suddivisioni in diversi settori: spazio alto e spazio basso. Questi spazi hanno anche delle regioni terminali che sono piuttosto estese. Qualche volta ho avuto occasione di dire che nella zona terminale di Roma abbiamo due « bubboni »: uno è quello di Grosseto, a nord, l'altro è Grazzanise, sedi di velivoli ad alta velocità.

Noi siamo riusciti solo dopo anni ad ottenere che in determinate ore si possa sorvolare Grosseto senza doverlo aggirare; altrettanto abbiamo fatto per Grazzanise, la cui situazione è più difficile per la vicinanza con Capodichino.

Il traffico aereo è una cosa molto delicata: è una cosa alla quale tutto il mondo guarda con estrema attenzione. Le dirò anche che il nostro servizio di controllo del traffico è controllato dagli organi dell'aviazione civile e anche da altri organismi internazionali.

Soluzione di compromesso perché? Chi sono gli utenti di questo servizio? Gli aerei dell'aviazione militare e quelli dell'aviazione civile, quindi bisognerebbe avere, come soluzione di compromesso, un organismo che fosse al di fuori della diretta dipendenza di ciascuna delle due organizzazioni, ma al quale tutte e due potessero accedere. Però a questi utenti dobbiamo poi aggiungere quelli che sono gli aeroplani della difesa aerea che sono al di fuori di questo quadro. Sappiamo per esempio che aeroplani della difesa aerea non sono compresi fra questi che svolgono servizi normali; e il più delle volte l'addetto al controllo del traffico aereo, quando un aereo ci-

vile dice: « A 30 mila piedi ho notato un aereo con queste caratteristiche... » risponde: « Per me è traffico sconosciuto » anche se è controllato dai *radar* della difesa aerea.

Noi su questo siamo perfettamente d'accordo; e questo praticamente comporta che il controllo, per tale tipo di traffico, sia affidato ai militari. Ritornando alla soluzione di compromesso che io vedo: ripeto è quella di un organismo del controllo del traffico aereo al quale possano accedere sia l'aviazione civile che quella militare, ma senza che dipenda dall'una o dall'altra; sarebbe un primo passo per l'avvio a qualche cosa di più sostanziale.

Ultima domanda: le ho parlato di ente autonomo che dovrebbe consentire di snellire al massimo la gestione degli aeroporti. Oggi esiste un progetto, che è stato studiato dal Gabinetto del Ministero dei trasporti, per una azienda autonoma dell'aviazione civile. Questo schema di disegno di legge, che è allo studio della direzione generale, prevede in particolare che il servizio del controllo del traffico aereo e il servizio del Registro aeronautico italiano passino all'azienda. In proposito, prima ancora di ricevere questo progetto, avevo avuto le proteste dei sindacati del Registro aeronautico italiano. Questo è quello che c'è, per ora.

AZIMONTI. Anch'io devo ringraziare il generale Santini per la sua relazione che ha fornito alla Commissione l'orientamento generale più qualificato.

Non ripeterò gli argomenti già trattati dai colleghi; riprenderò invece l'idea di costituire una azienda autonoma per la gestione degli aeroporti. Direi che questa soluzione trova la sua giustificazione in moltissime considerazioni, tra le quali anche quella di natura sindacale, in questo periodo piuttosto burrascoso che riguarda non soltanto il nostro paese, ma il mondo intero. Evidentemente in questo clima la gestione non soltanto dell'esercizio di volo, ma anche di alcuni determinati servizi a terra da parte di una stessa società o di una stessa compagnia aerea, porta a moltiplicare, ad accavallare le questioni di natura sindacale e ad accentuare i rapporti tra i vari problemi.

Però qui bisognerebbe — mi pare che lei vi abbia accennato, generale Santini — essere molto precisi nella istituzione di questa azienda autonoma. E la ringrazio perché lei stesso ha detto che nel costituire questa azienda, guai a noi se dovessimo andare a copiare formule che l'esperienza storica ci ha dimostrato inopportune: per esempio l'Azienda delle

ferrovie dello Stato. Se dobbiamo rifarci ad una realtà esistente, rifacciamoci a quella che l'esperienza ha dimostrato essere il più possibile positiva sulla base di un'organizzazione veramente di tipo industriale.

E bisogna stare attenti ad un'altra cosa: si attribuisca alla nuova azienda il compito di fissare l'indirizzo generale della gestione, riservando agli enti aeroportuali esistenti la loro piena autonomia. Non vedrei neanche eventuali difficoltà nella applicazione delle tariffe. Ha ragione evidentemente chi dice che un ente aeroportuale non deve essere un ente di beneficenza. Purtroppo nessuno di noi potrà dimenticare il fatto che l'organismo politico, il Governo, per molte considerazioni si trova di fronte all'esigenza di adottare, sul piano delle tariffe, anche determinate politiche, e quindi pretende che si applichino anche delle tariffe politiche. È un onere che deve essere caricato sulla collettività, sullo Stato. E direi allora che, in questa ipotesi, anche l'azienda autonoma per l'esercizio dei servizi aeroportuali deve adeguarsi alla politica tariffaria generale. Differenze eventualmente decise dall'organo politico devono essere integrate dallo Stato, e le aziende autonome devono mantenere la loro caratteristica industriale.

Per questo ritengo che, con la costituzione di una azienda autonoma per le gestioni aeroportuali, si potrà addivenire alla responsabilità ed organizzazione di tutti i vari servizi che oggi si svolgono in tanti aeroporti, attraverso appalti e sub-appalti, realizzando una maggiore organicità dei servizi stessi. La domanda che pongo è questa: lei, generale Santini, ritiene positiva la costituzione di una azienda autonoma per i servizi aeroportuali, con compiti di indirizzo generale della gestione? Inoltre, a suo giudizio, quali sono le difficoltà che eventualmente dovrebbero essere superate per arrivare a questa soluzione?

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Onorevole, quanto da lei esposto va anche al di là di quello che è il mio intendimento o il mio pensiero. Sono d'accordo con lei che ci possa essere un'azienda autonoma per gli aeroporti di Stato, ed altre aziende contemporaneamente per gli aeroporti di Milano, Torino, Genova e Venezia. Però è necessario che tutte abbiano qualche cosa in comune. Lei ha detto che deve trattarsi di un'azienda di gestione. Ma cosa deve gestire? Quasi nulla, perché l'assistenza agli aeroplani è fatta da una compagnia di assistenza che

noi controlliamo attraverso quello che può essere il controllo del direttore dell'aeroporto.

Abbiamo per esempio le signorine del centralino telefonico. Ebbene: noi abbiamo appaltato questo servizio, e così l'appaltatore guadagna su di noi e sulle signorine. Noi non siamo riusciti a trovare nei nostri ruoli neanche quattro o cinque ragazze da adibire al servizio informazioni all'aeroporto di Fiumicino; abbiamo dovuto fare un contratto con la CIT, che fa parte delle Ferrovie dello Stato.

Questa è la situazione nella quale ci dibattiamo a Fiumicino. Ci manca il personale: non possiamo assumere personalmente nemmeno le centraliniste telefoniche. Per questo noi chiediamo un ente, una azienda autonoma. Come c'è l'ANAS ci può essere anche qualche cosa per noi, perché non vedo per quale motivo lo Stato non debba gestire da sé i suoi servizi aeroportuali. Noi non troviamo nell'Amministrazione poche ragazze che parlino tre o quattro lingue, per metterle all'ufficio informazioni: una ragazza che parli qualche lingua non viene da noi per guadagnare 70 mila lire al mese. Ecco perché è necessaria questa azienda autonoma che dovrebbe fare quello che fa la SEA a Milano, responsabilizzando ciascun servizio.

Malgrado questo, come risulta dall'appunto contabile che ho presentato, l'aeroporto di Fiumicino ha avuto nel 1970, un utile di gestione di tre miliardi e mezzo, senza contare il trattamento speciale all'Alitalia. Abbiamo calcolato anche tutto l'ammortamento; non gli interessi passivi; ma quando si hanno utili di questo genere se ne può anche tener conto.

MARINO. A noi servirebbe, ora, un grafico sul come sono gestite le società per gli esercizi aeroportuali e sui servizi che vengono prodotti. Sarebbe molto importante per noi.

FOSCARINI. Ho preso nota di quanto emerso recentemente, che cioè gli aeroporti di Milano e quello di Roma assorbono il 60 per cento di tutto il traffico aereo che interessa l'Italia.

Vorrei ora rivolgere due domande: una, in particolare, suggerita dal collega Monaco, l'altra che riguarda la gestione dell'aeroporto di Fiumicino, che è gestione statale. Lei, generale Santini, poc'anzi ha detto che, praticamente, non c'è nessuna gestione statale. La gestione è data in concessione a varie

società: Cogene, ASA, SARO e via dicendo; la Compagnia di bandiera non paga diritti.

Ma la cosa che mi ha colpito è questa: mentre la direzione generale per l'aviazione civile del Ministero dei trasporti ha un programma che prevede la costituzione di una azienda autonoma per la gestione degli aeroporti, c'è un disegno di legge al Senato (il n. 1112) per la costruzione di una nuova aerostazione dell'aeroporto « Leonardo da Vinci », di Roma-Fiumicino, da dare in gestione all'Alitalia. Come si può conciliare questo con i progetti della direzione generale? Quando c'è la volontà di costituire una azienda bisognerebbe partire dall'azienda statale, dall'aeroporto gestito dallo Stato, per poi arrivare al coordinamento con quanto riguarda, per esempio, gli aeroporti di Linate e della Malpensa.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Ho afferrato molto bene il senso della sua domanda. Lei dice che c'è un contrasto fra quello che l'amministrazione sta cercando di fare per arrivare alla costituzione di un'azienda autonoma, e questo disegno di legge, al quale lei ha accennato, che affida all'Alitalia l'esercizio della nuova aerostazione dell'aeroporto di Fiumicino. Dobbiamo vedere i tempi, perché il disegno di legge che questa Commissione ha approvato nel 1970, era stato presentato nel dicembre 1968, ed ha avuto una serie di ritardi per cui il suo *iter*, praticamente, è durato tre anni.

Le dirò che negli studi che abbiamo fatto sulle esigenze dell'aeroporto di Fiumicino, abbiamo studiato come poter aumentare la ricettività di questa aerostazione internazionale migliorandone anche la funzionalità; e mi auguro di vedere finita per la fine dell'anno questa nuova aerostazione rispondente a questi requisiti.

In base alle previsioni di traffico che abbiamo elaborate sappiamo che - se non si costruisse nessun'altra aerostazione - le infrastrutture attuali saranno sufficienti al massimo fino al 1980. In tutti i paesi del mondo - soprattutto negli Stati Uniti - ciascuna compagnia ha la sua aerostazione. Quale problema ci siamo posti noi? Siccome non potremo andare avanti oltre il 1980, abbiamo detto: costruiamo un'altra aerostazione. Vogliamo darla ad una azienda autonoma di Stato? Lo Stato dovrà fare le spese della nuova aerostazione, e lei sa cosa vuol dire. Una stazione modulare costerà 70-80 miliardi, e lei sa cosa c'è voluto per avere i pri-

mi 35 miliardi per Fiumicino, mentre il disegno di legge per lo stanziamento dei secondi 35 miliardi che stiamo spendendo adesso per la costruzione della pista, risale, se non erro, al 1964, subito dopo un incidente che avvenne ad un aereo della TWA.

Sono d'accordo che se vogliamo perseguire lo scopo di avere una azienda autonoma veramente funzionale dovremo non dare all'Alitalia la possibilità di costruire questa aerostazione. Per inciso le posso dire però che l'Alitalia, se fino a poco tempo fa era ansiosa di avere questo permesso, ora, anche per effetto della situazione che si è venuta a creare, non so se sia ancora tanto contenta di costruire l'aerostazione. Però dobbiamo decidere, perché non si va oltre il 1980. O l'Alitalia o lo Stato. Io sono d'accordo per un ente autonomo che comprenda tutto, però bisogna che lo Stato costruisca, se non costruisce l'Alitalia; ritengo perciò che il disegno di legge citato debba andare avanti, mancando altre soluzioni.

FOSCARINI. Un altro disegno di legge, presentato l'11 gennaio 1971 dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile - e di cui il Direttore generale Santini è certamente a conoscenza - riguarda gli aeroporti di Milano. Noi possiamo constatare, anche se abbiamo pochi elementi, come l'esperimento della SEA sia positivo, come convenzione fra l'amministrazione dello Stato ed enti locali per la gestione di servizi aeroportuali.

Ora, mi ha colpito un articolo - mi pare l'articolo 4 - di questo disegno di legge che stabilisce che fanno parte di diritto del collegio sindacale della SEA due rappresentanti dell'amministrazione dello Stato, dei quali uno con funzioni di presidente, in rappresentanza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Se noi abbiamo una esperienza altamente positiva circa la collaborazione della SEA con i poteri locali, perché non affidare questa funzione di controllo a rappresentanti del consiglio regionale? Questa presenza dell'amministrazione dello Stato secondo me diminuisce un po' quella che è l'autonomia della gestione milanese.

E allora, ecco la domanda: data come decisamente positiva l'esperienza di Milano, potrebbe, questa esperienza, essere estesa anche all'aeroporto di Fiumicino? Dalle notizie da lei fornite, risulta che la gestione è in attivo malgrado le pastoie della contabilità generale, e malgrado che la Compagnia di bandiera non paghi i diritti, che invece paga a Milano. La Regione laziale e il Co-

mune di Roma avrebbero tutto l'interesse ad assumersi questo compito.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Vede, onorevole: l'articolo 4 del disegno di legge da lei da ultimo citato è stato stilato quando le Regioni ancora non esistevano; e d'altra parte la questione del rappresentante del Ministero dei trasporti nel collegio sindacale della SEA non sembra questione così importante.

Questione dell'aeroporto di Fiumicino. Effettivamente l'esperimento della SEA è altamente positivo; ma bisogna stare attenti, perché l'esperimento SEA ha alle spalle una amministrazione comunale - quella di Milano - che non è certamente in *deficit* come quella di Roma. Quanto all'Amministrazione autonoma, non escludo - anzi sono sempre stato favorevole - che in essa ci siano anche gli enti locali. Non vedo perché in essa, per esempio, non debba intervenire la Regione laziale.

Però vorrei che Fiumicino venisse trattato un po' come aeroporto nazionale. A Washington abbiamo il *Washington National Airport* gestito dallo Stato e che è un po' come il biglietto da visita della città. Ecco perché questi organi locali ritengo che possano intervenire, ma soltanto per apportare dei miglioramenti a quella che potrà essere la gestione.

FOSCARINI. Quando l'amministrazione dello Stato affida la costruzione di una nuova aerostazione all'Alitalia, mi pare che non abbia eccessiva fiducia nella sua gestione.

Una terza domanda. Mentre dalle risposte date al collega Monaco appariva che sul controllo del volo e suoi servizi non ci fosse da dire gran che, voglio riportare alcune dichiarazioni che sono state fatte davanti al CNEL sul controllo del traffico aereo. Sono state denunciate determinate manchevolezze, lacune serie. Si è precisato che in Italia esistono per il controllo del traffico tre radar, di cui due a Roma e uno a Milano. Dei due di Roma, uno è in avaria da lungo tempo e solo recentemente è stato riparato, e subito dopo è tornato in avaria.

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Sono cose di tre o quattro anni fa...

FOSCARINI. La domanda è questa: possiamo essere sicuri che è stato adempiuto a tutto quanto era stato fissato dal CNEL?

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Quando parliamo della sicurezza del traffico dobbiamo distinguere tra quella in volo e quella a terra. Debbo dire che noi, la sicurezza in volo la cerchiamo al cento per cento, altrimenti - come è accaduto già qualche volta - abbiamo anche avuto il coraggio di chiudere l'aeroporto.

Che cosa significa sicurezza del volo a terra? Che se sull'aeroporto c'è una pista sola, e non quella di rullaggio, prima che un aereo possa atterrare, deve essere liberata la pista da quello che ha atterrato precedentemente. Quindi, praticamente la sicurezza del volo è assicurata al 100 per cento.

Per quanto riguarda il controllo del traffico e l'assistenza del volo, le posso dire che abbiamo un gruppo di lavoro, composto da elementi dell'aeronautica militare e dell'aviazione civile, che programma, e che controlla che i programmi siano attuati. Abbiamo anche un comitato a livello di direttori generali e di capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, al quale vengono riportate queste cose. Data l'ottima amicizia che mi lega col Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, molte volte alcune cose le risolviamo telefonicamente. Lei quindi può essere certo che la sicurezza del volo è salvaguardata, anche nel campo del controllo del traffico aereo. E quanto ai radar, posso assicurare che non solo i due ai quali lei accennava funzionano, ma ce n'è un terzo in corso di installazione. C'è anche un radar secondario che, originariamente era un radar militare, in attesa di uno nuovo a caratteristiche più avanzate. Posso assicurare che il servizio di controllo del traffico aereo è particolarmente seguito anche dai nostri esperti della circolazione aerea già da qualche tempo in servizio.

RUSSO FERDINANDO. Per quanto riguarda il confronto tariffario fra i nostri viaggi aerei e quelli di altri Paesi, desidero sapere se in Spagna, Grecia, Jugoslavia esistono effettivamente tariffe ridotte o se sono sullo stesso piano delle nostre. Seconda domanda: vorrei sapere se da parte di compagnie estere esistono difficoltà per organizzare linee dirette col nostro Paese, ed eventualmente quali sono le cause di queste difficoltà che impediscono di accrescere la possibilità di ospitalità per questi aerei stranieri.

Per quanto riguarda il bilancio generale della gestione dei diversi aeroporti, ed anche in vista di portare avanti il discorso sulla azienda autonoma, è possibile avere una situazione generale, sintetica, delle diverse ge-

stioni aeroportuali non solo di quelle attuali, ma anche di quello che è il quadro futuro di attività, in modo da poter redigere un piano preventivo il più possibile obiettivo per la nuova azienda? Infine, per quanto riguarda il nuovo Piano quinquennale, il « Piano 80 », sono state avanzate precise proposte per il settore aeroportuale?

SANTINI, *Direttore generale dell'aviazione civile*. Per quanto riguarda il Piano 80, dirò che noi siamo degli « ante marcia » perché la nostra pianificazione risale al 1962-63, e da essa noi abbiamo tratto gli elementi per rappresentare al Ministero del bilancio le nostre esigenze.

Circa la situazione economica degli aeroporti posso dire che, ad eccezione di Fiumicino e di quelli di Milano, tutti gli altri aeroporti sono deficitari. Noi pensiamo che l'aeroporto di Fiumicino, con le sue entrate, dovrebbe sopperire alle perdite degli altri aeroporti.

Quanto alle difficoltà che hanno le compagnie estere a venire in Italia, le dirò che il traffico internazionale è regolato da accordi aerei bilaterali che risentono della situazione nazionale interna. Fino a poco tempo fa avevamo la sola Alitalia con collegamenti con l'estero. Ora ci sono situazioni nuove, con le nuove concessioni fatte ad altre compagnie, come l'Alisarda, l'Itavia ecc.; cosicché quando andiamo al tavolo delle trattative le soluzioni appaiono diverse e molte volte siamo costretti perciò ad accettare la « designazione multipla » dei vettori.

Difficoltà con le compagnie estere in generale non ce ne sono. Possono esservene quando si tratti di determinate compagnie, che non avendo traffico proprio vengono a cercarlo in Italia perché il traffico più ambito è quello del nord-Atlantico: succede allora che certe compagnie del nord-Europa, ed anche qualcuna dei paesi del MEC, senza traffico proprio, vengono in Italia per accaparrarsi il traffico che va verso il nord-America. Riteniamo quindi di avere il dovere di vigilare. Per rispondere al punto essenziale contenuto nella domanda che mi è stata rivolta, dirò che dobbiamo attuare un certo protezionismo in relazione a questi traffici; in altre parole, dobbiamo stare attenti alle concessioni che rilasciamo.

Per quanto riguarda l'altra questione contenuta nella domanda, cioè i diritti di approdo, debbo dire a questo riguardo che, fino a poco tempo fa, eravamo ad un livello

tra i più bassi, perché le nostre tariffe erano congelate dal 1957. Oggi, dopo gli aumenti entrati in vigore con il 1° gennaio, ci siamo lasciati dietro di noi la Spagna e in parte la Svizzera e siamo alla pari con altri Paesi come Grecia, Jugoslavia, ecc. Ma l'altro fatto - cui è stato fatto cenno anche nella domanda rivoltami - che acquista rilevanza riguarda l'onere per i servizi di assistenza, che risente dell'accennato aumento dei costi. Mi sembra, *grosso modo*, che un *Boeing 747* (è in corso una controversia con la SEA circa l'approvazione delle tariffe) quando atterra, deve pagare circa 750 mila lire per i servizi di assistenza.

**PRESIDENTE.** Ringrazio vivamente il generale Santini per aver partecipato al nostro incontro e per le ampie ed esaurienti risposte fornite, e gli porgo il saluto della Commissione, con la speranza che egli possa tornare presto tra noi per continuare questo interessante discorso.

Ascolteremo ora il dottor Giuseppe Fassina, direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano, ed il dottor Giuseppe Richichi, direttore dell'aeroporto di Fiumicino, che possono considerarsi come gli esponenti di due diversi tipi di gestione aeroportuale.

Dopo le loro esposizioni introduttive, i colleghi avranno la possibilità di rivolgere loro delle domande.

**FASSINA, Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano.** Desidero ringraziare lei, signor Presidente, e tutti gli onorevoli deputati membri della Commissione, per avermi consentito di svolgere questa esposizione.

Sono lieto, inoltre, del riconoscimento rivolto alla società che dirigo e che in questo momento, sia pure indegnamente, qui rappresento e del fatto che un'esperienza come quella dei nostri aeroporti, voluta dagli enti locali, comune e provincia di Milano, sia apprezzata in sede parlamentare.

Effettivamente, quello che si è fatto sugli aeroporti di Milano ha una sua validità ed un suo significato, soprattutto per quanto riguarda la centralizzazione di tutti i servizi di assistenza resi in maniera standardizzata ed uguale a tutti i vettori, servizi che, sottratti ai privati, sono stati ricondotti nell'ambito di una organizzazione industriale risultata a mio avviso originale, moderna, snella e duttile, capace di scelte tempestive e tale da prefigurare, sotto certi aspetti, come più volte è stato sottolineato, quella da più parti auspicata azienda autonoma degli aeroporti,

che io pure al pari del generale Santini ritengo necessaria per la gestione degli aeroporti statali, azienda che potrebbe, in un futuro prossimo o remoto - questo dipenderà dalle circostanze e dalla volontà del Governo e degli enti locali interessati - acquisire anche partecipazioni azionarie nelle società di gestione degli aeroporti privati o a regime speciale del nord Italia.

Dirò subito che l'esperienza milanese è stata una esperienza contrastata, molto combattuta, non sempre compresa anche in sede locale, per le abbastanza ovvie preoccupazioni di altro genere che assorbono prioritariamente gli amministratori degli enti locali, essendo comprensibile che, infatti, un comune, prima di occuparsi di aeroporti, debba soddisfare altre e più urgenti istanze (case, strade, ospedali, trasporti urbani). Devo, però, anche precisare che il comune e la provincia di Milano sono stati molto larghi di comprensione e di aiuti finanziari nei confronti della SEA, soprattutto in passato, tanto che il primo ha per le nostre realizzazioni erogato oltre 18 miliardi e la seconda oltre 4 miliardi di lire.

La Società Esercizi Aeroportuali (SEA) appartiene per l'84,544 per cento al comune di Milano e per il 14,558 per cento alla provincia di Milano; la restante minima quota è di proprietà di enti locali della zona di Varese e di privati (0,898 per cento).

Bisogna anche sottolineare che l'iniziativa di dotare Milano di un aeroporto fu originariamente presa da alcuni benemeriti cittadini di Busto Arsizio (di cui è autorevole rappresentante in quest'aula l'onorevole Azimonti). La società sorse, infatti, come Società per azioni Aeroporto di Busto; nel 1952 ottenne la prima convenzione con lo Stato per la costruzione e la gestione dell'aeroporto della Malpensa. Nel 1955, dopo che la maggioranza del pacchetto azionario passò nelle mani degli enti pubblici milanesi la società mutò la sua ragione sociale nell'attuale SEA e chiese di trasformare l'aeroporto di Linate e di dar vita al sistema aeroportuale di Milano. Da quel momento è cominciato, per così dire, il calvario: ci furono dapprima incomprensioni con l'Aeronautica militare a causa di divergenze sull'ubicazione dell'aeroporto di Linate che il comune di Milano voleva far sorgere - a mio avviso con felice intuizione - al di là dell'Idroscalo nell'attuale zona di Milano San Felice e che, invece, fu imposto nell'attuale sedime il che ha fatto nascere e sviluppare l'aeroporto in un certo modo, con una aerostazione di testa, tra

ristrettezze di aree e attorniato dal cemento della città che avanza.

Anche per l'aeroporto della Malpensa si sono verificate analoghe incomprensioni, per cui, invece di procedere - come sta avvenendo in questi giorni a Fiumicino - al prolungamento dell'unica pista allora esistente, in presenza del traffico, è stato necessario provvedere alla costruzione di una seconda pista che poi è rimasta praticamente per tutti questi anni inutilizzata.

A tali difficoltà iniziali se ne sono aggiunte ben presto altre ben note.

I militari partivano dal presupposto che l'aeroporto di Linate fosse un aeroporto militare aperto al traffico civile, basandosi sulla presunta esistenza di un decreto ministeriale del 1939 il cui testo nessuno è mai riuscito a rintracciare. A causa di questa presa di posizione l'Alitalia smise di pagarci, subito dopo l'apertura di Linate al traffico, i diritti di approdo e partenza rivendicando il diritto di poter usufruire gratuitamente delle nostre infrastrutture e di poter svolgere in proprio l'assistenza ai suoi aerei. Si arrivò, così, alla ben nota vicenda giudiziaria che fortunatamente per la nostra società ebbe una conclusione a noi pienamente favorevole.

Dall'esito positivo di tale vertenza scaturì il principio - molto importante - che una società di gestione aeroportuale come la nostra, se non esistono - come non esistevano - particolari vincoli di convenzione con lo Stato, si configura come una *authority* ed è conseguentemente legittimata a gestire unitariamente tutti i servizi che ad essa fanno capo, non potendosi ammettere una *immisio in alienum* da parte dei vettori che, come risaputo, vorrebbero occupare spazi aeroportuali e svolgervi direttamente talune attività che, viceversa, cadono sotto la facoltà potestativa delle società di gestione aeroportuali.

I terreni su cui sono stati realizzati gli aeroporti di Milano appartengono in gran parte al patrimonio dello Stato come si evince dalla legge istitutiva della SEA del 1968 anche se non è stata ancora formalmente dichiarata la loro dismissione dal demanio aeronautico e il loro passaggio al patrimonio, né si è ancora provveduto da parte dei militari alla loro consegna al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per i motivi poco innanzi ricordati dal generale Santini.

L'aeroporto di Linate è ormai soffocato dal cemento. Chi conosce questo nostro scalo sa bene da quale penuria di aree sia caratterizzato.

È dal 1965 che la nostra società ha chiesto agli organi ministeriali (Difesa, Trasporti e Finanze) la concessione in uso di 40.000 metri quadrati di terreno, praticamente inutilizzati, che costituiscono l'appendice del CRAL dell'Aeronautica militare e che dovrebbero, a mio avviso, molto più proficuamente essere posti al servizio dell'attività aeroportuale civile, tanto più se si pensa che l'aeroporto di Linate ha un parcheggio che dispone soltanto di 700 posti-macchina con un traffico che ha superato nel corso del 1970 i 3 milioni di passeggeri/anno.

Ora, se si considera che per ogni milione di passeggeri/anno necessitano 1.000 posti-macchina possiamo facilmente constatare come anche sotto questo profilo la situazione del nostro aeroporto di Linate non sia ottimale.

Il problema dei terreni ha sempre angustiato la SEA. Abbiamo dovuto acquistare metà del sedime su cui insiste l'aeroporto di Linate (2.000.000 di metri quadrati) e metà del sedime su cui insiste l'aeroporto della Malpensa (3.000.000 di metri quadrati).

Nel primo caso i terreni sono rimasti al comune di Milano che li ha vincolati alla manifestazione aeroportuale fin tanto che a Linate esisterà l'aeroporto, mentre alla Malpensa siamo stati costretti a conferirli gratuitamente allo Stato.

Non è, quindi, vero quello che asserisce il CNEL nel suo studio « Osservazioni e proposte sui problemi dell'Aviazione civile in Italia » (pubblicato il 9 maggio 1970) che lo Stato ha contribuito nella sua quasi totalità a fornire alla SEA i terreni necessari ai suoi aeroporti.

È certamente noto ai membri di questa onorevole Commissione che il Parlamento nel 1968 ha approvato una legge che prolungava di 11 anni lo *status* giuridico esistente sugli aeroporti di Milano per realizzare, oltre ad una serie di lavori sull'aeroporto di Linate, lavori che sono stati portati a termine, un'aerostazione passeggeri da 6 milioni di passeggeri/anno ed un'aerostazione merci da 160.000 tonnellate di merce/anno in una zona demaniale che costituisce il sedime nord-est dell'aeroporto della Malpensa.

La legge sopra richiamata non può entrare in vigore perchè la SEA non ha ottenuto dallo Stato la disponibilità di queste aree che, invece, sono state date in concessione all'Agusta, sicchè è stato gioco-forza ricominciare tutto da capo con la individuazione di altre aree poste a sud-ovest dell'aeroporto della Malpensa, più lontane di 7 chi-

lometri da Milano, con la necessità di procedere all'esproprio dell'azienda agricola dei Conti Caproni e con la formulazione di un nuovo piano regolatore generale che è alla base del disegno di legge che sta all'esame di questa onorevole Commissione.

Quanto alla forma giuridica, la nostra società è una società per azioni.

A mio avviso bene hanno fatto il comune e la provincia di Milano a ricorrere ad una simile formula giuridica che ritengo la più idonea ad assicurare la indispensabile tempestività di interventi che il settore aeroportuale richiede.

È noto, infatti, come, per quanto accurati siano gli studi e le programmazioni in un settore come il nostro, in cui l'evoluzione tecnologica è rapidissima, la realtà sia sempre facilmente e rapidamente sorpassata dal corso degli eventi.

Si sa, ad esempio, che il traffico aereo raddoppia ogni 5 anni per quanto riguarda i passeggeri ed ogni 4 anni per quanto riguarda le merci: orbene, noi abbiamo registrato in passato un *trend* evolutivo molto più elevato rispetto a quello risultante dagli indici generali denunciati dalla IATA, l'Associazione internazionale dei trasportatori aerei. Siamo, quindi, stati costretti, vuoi per inadeguatezza di fondi, vuoi per le incomprendimenti più sopra ricordate a proposito della Agusta, ad ampliare alla meglio le nostre costruzioni e a rivedere i nostri progetti.

Negli ultimi due anni abbiamo provveduto ad ampliare sia l'aerostazione di Linate che quella della Malpensa ed abbiamo realizzato molte opere, senza che la Convenzione con lo Stato ce ne facesse specifico obbligo, proprio per fronteggiare l'esplosione di traffico che si è verificato su Milano e per poter accogliere il primo *jumbo jet*.

Abbiamo affidato ad una ditta specializzata il compito di elaborare uno studio sulla evoluzione del traffico che nel decennio decorso è passato da 670.000 a 3.787.000 passeggeri, da 10 milioni a 87 milioni di chilogrammi di merce e da 22.000 a 76.000 movimenti di aerei.

I risultati di questa indagine indicano che sugli aeroporti di Milano si verificheranno, rispettivamente per il 1975 e 1980, 118.000 e 180.000 movimenti di aerei.

Negli stessi anni transiteranno sui nostri aeroporti 7,4 e 13,6 milioni di passeggeri che saliranno a 17-20 milioni nel 1985.

Il generale Santini ha manifestato la sua preoccupazione per quanto riguarda la possibilità di fronteggiare lo sviluppo del traf-

fico sull'aeroporto di Fiumicino. Certo questo tipo di attività non consente di rinviare a domani ciò che deve essere fatto oggi né di agire in tempi lunghi. L'aver noi perduto la possibilità di realizzare la Malpensa nord-est sui terreni demaniali dati alla ditta Agusta determinerà negli anni immediatamente prossimi un sovraffollamento delle nostre aerostazioni.

Ecco perchè auspico che il Parlamento possa approvare rapidamente il disegno di legge relativo al prolungamento dello *status* giuridico dei nostri aeroporti, disegno di legge che consentirà di finanziare i lavori di adeguamento della Malpensa sud-ovest senza chiedere ulteriori sacrifici ai nostri azionisti.

Nel frattempo abbiamo già predisposto programmi per ulteriori ampliamenti sia dell'aerostazione di Linate sia di quella della Malpensa onde fronteggiare con interventi di emergenza l'aumento del traffico nei prossimi 5 anni.

Dirò anche che non ci deve meravigliare il fatto che un'aerostazione appena costruita risulti subito in via di saturazione. Sono tendenze che si riscontrano ovunque, come si evince anche dalle dichiarazioni fatte dal nuovo Direttore degli aeroporti di Parigi da cui risulta che l'aerostazione di Orly ovest, aperta recentemente al traffico per portare la capacità totale dell'aeroporto di Orly a 14 milioni di passeggeri/anno, dovrà essere ampliata già nel 1972 per consentire di raggiungere una capacità di 16 milioni di passeggeri/anno. Nel 1974, poi, occorrerà aprire al traffico la prima *tranche* dei lavori di Roissy che, comunque, non potrà soddisfare l'esigenza del traffico parigino oltre il 1976, sicchè già nel 1977 si prevede l'apertura al traffico sullo stesso Roissy di una seconda aerostazione sempre per 6 milioni di passeggeri/anno.

Questo dello sviluppo del traffico lasciato alla volontà dei vettori senza un adeguato controllo da parte dello Stato e senza la minima possibilità di un intervento da parte degli enti gestori di aeroporto è un altro problema che seriamente ci preoccupa.

Sono necessari almeno un intervallo di 3 minuti per condurre gli aerei a terra ed uno di 2 minuti per farli decollare. Ci appare, quindi, incomprensibile come l'Aviazione civile possa tollerare orari che prevedono nello stesso momento l'arrivo e la partenza di 6 o 7 aerei.

È da anni che chiediamo inutilmente alla Direzione generale dell'aviazione civile di essere consultati per la formulazione degli

orari, invocando una diversa distribuzione del traffico che, invece, continua ad essere concentrato in sole tre punte della giornata. Da qui il sovraffollamento degli spazi aerei in certe ore del giorno, le lunghe attese nelle aree terminali, il personale insufficiente in determinanti momenti, sottoccupato in altri, l'esigenza di spazi sempre maggiore. Se continueremo con queste tendenze non ci sarà tipo di aerostazione o di aeroporto idoneo a contenere lo sviluppo del traffico; ecco perché diciamo che la Direzione generale non può continuare a disinteressarsi di questo problema e che deve consultare anche noi, enti di gestione aeroportuale, unitamente ai vettori, per la formulazione degli orari, scoraggiando il più possibile la concentrazione dei voli nelle stesse ore di punta, come del resto si sta facendo sui maggiori aeroporti americani ed ora anche a Londra.

Affrontiamo ora il tema vero e proprio della gestione. Il bilancio della SEA presenta al 31 dicembre 1970 13 miliardi di fatturato. Accogliendo le raccomandazioni dei vettori, i quali chiedono di non essere eccessivamente gravati da tariffe e diritti per l'uso degli aeroporti, noi abbiamo cercato di esaltare il più possibile la parte puramente commerciale della nostra gestione sicchè oggi constatiamo che questa parte degli introiti non aeronautici che nel 1959 rappresentava poco più del 10 per cento del nostro bilancio incide per il 40 per cento sull'ammontare degli interi ricavi; vale a dire che sui 13 miliardi sopra ricordati, 8 miliardi sono rappresentati da entrate di carattere aeronautico (diritti di approdo e partenza, imbarco e sbarco passeggeri e merci per e dall'estero, *royalties* sui carburanti, *handling*), mentre 5 miliardi sono rappresentati da proventi di natura commerciale, cioè da affitti, concessioni, bars, visitatori, parcheggi, *shops*, ecc.

Le entrate aeronautiche, che rappresentavano nel 1959 l'89 per cento dei nostri ricavi, hanno inciso nel 1970 solo per un 60 per cento, con una tendenza in continua diminuzione. Ed è questo uno dei motivi per cui, tra l'altro, ad un sistema lineare di aerostazione del tipo canadese, come dovrebbe essere quella che a Fiumicino vuole realizzare l'Alitalia, personalmente preferisco un tipo di aerostazione centralizzata che consenta oltre ad una più proficua utilizzazione del personale, un più spiccato sfruttamento commerciale. Vorrei sottolineare anche che una componente notevole di tale apporto di natura commerciale è data dalla partecipazione agli utili sulle vendite nei negozi cosiddetti

*duty free* che nel 1970 hanno fruttato alla SEA oltre mezzo miliardo di *royalties*, il che da solo basterebbe ad evidenziare come l'aeroporto sia un centro di notevole attività commerciale per cui più ampi sono gli spazi da destinarsi a queste attività, maggiori sono gli introiti.

Nel giro di 10 anni i ricavi sono passati da 600 milioni a 13 miliardi: nel 1970 i diritti di approdo e partenza sono ammontati a 2.150.000.000, il corrispettivo dell'*handling* a 4.230.000.000, i diritti di imbarco passeggeri e merci a 1.937.000.000, le *royalties* sui carburanti a 170.000.000, gli affitti a 930 milioni, i parcheggi e gli ingressi a 324.000.000, il magazzinaggio e il facchinaggio delle merci a 1.623.000.000, i servizi diversi a 573.000.000. Talune di queste voci hanno raggiunto nel 1970 un indice di molte migliaia di volte superiore a quello del 1960 (100).

Ma, correlativamente ai ricavi, sono aumentati enormemente anche i costi, soprattutto i costi del personale, che, incidendo per il 75 per cento nel bilancio della Società, sono saliti, nel 1970, a 7.755.000.000 con un incremento di 1.827.000.000 rispetto all'esercizio precedente. Di questi oltre 900 milioni rappresentano miglioramenti di natura puramente economica, il resto aumento di costo per assunzione di nuovi dipendenti a causa della riduzione di orario di lavoro.

Quando arrivai alla SEA nel 1959 i dipendenti erano 250, concentrati sul solo aeroporto della Malpensa, oggi sono 2.300, ripartiti in ragione di 550 alla Malpensa e il resto a Linate.

Nel corso del 1970 abbiamo assunto 370 nuovi dipendenti e altri 250 sono in corso di assunzione per far fronte non tanto all'incremento del traffico, che è un elemento ricorrente annualmente, quanto alla riduzione di orario per il personale operaio.

Il rinnovo del contratto di lavoro avvenuto lo scorso anno prevedeva ulteriori aumenti di costo per 1.800.000.000 nel 1971 e 3.500 milioni nel 1972. Dico prevedeva perchè le agitazioni in corso ad opera di una parte dei dipendenti, per l'esattezza quelli del piazzale, comporterà alla società un maggior onere stimato per il solo 1971 di circa 500 milioni. Questo del continuo aumento dei costi della mano d'opera è un fenomeno che ci preoccupa enormemente come ci preoccupano altri due fenomeni: quello dello assenteismo e della riduzione della produttività.

Il tasso d'assenteismo si aggira mediamente sul 20 per cento, mentre nell'ultimo anno abbiamo registrato un calo di prodotti-

vilà che varia dal 7 per cento al 20 per cento di contro ad un traffico che è aumentato mediamente del 10 per cento e al numero dei dipendenti che è aumentato dal 20 per cento al 30 per cento secondo i reparti. Fa eccezione il settore delle merci dove abbiamo avuto un decremento di traffico del 3 per cento circa, in presenza di un aumento del personale del 21 per cento e correlativamente di un decremento di produttività del 20,90 per cento. Logicamente aumentano anche i costi dei servizi resi e, parallelamente, ma non sempre proporzionalmente e in concomitanza, le tariffe.

Devo, infatti, a questo proposito sottolineare, e non per polemica con il generale Santini, ma perchè mi sembra opportuno che la Commissione conosca questi aspetti, che le approvazioni ministeriali dei diritti di approdo e partenza e dei corrispettivi dell'*handling* arrivano sempre troppo tardi rispetto al momento in cui esse vengono chieste. Passano così mesi e mesi, se non addirittura anni, prima che le nostre istanze vengano accolte e, nel frattempo, intervengono altri aumenti nei costi della mano d'opera, il meccanismo del rialzo si rimette in moto ed aumenta il *deficit* del nostro bilancio.

Anch'io devo sottolineare, come ha già avuto modo di fare il generale Santini, che non si deve più continuare a considerare gli aeroporti come enti di beneficenza. Una volta poteva essere opportuno incoraggiare i piloti per il loro pionierismo, oggi tutto è cambiato. A far parte dell'aviazione civile sono entrati prepotentemente i grandi industriali, tipo Pesenti, Monti ed ENI con aerei che pesano varie tonnellate; sono aerei a reazione che possono trasportare anche un notevole numero di persone e dovrebbero, quindi, pagare l'effettivo costo dei servizi ricevuti.

A mio avviso l'aggiornamento delle tariffe dovrebbe essere automatico anche in Italia come è sull'aeroporto di Parigi dove, man mano che si verificano incrementi nel costo del personale di taluni settori dell'industria che più si avvicinano per la loro natura al tipo di lavoro svolto sugli aeroporti, in base ad un indice particolare, le tariffe variano automaticamente senza la necessità di ulteriori interventi da parte dello Stato.

Continuando a parlare della gestione occorre precisare che il settore dell'*handling* è costantemente in *deficit*. Noi non abbiamo lasciato nulla di intentato per portare questo settore in pareggio, ma, praticamente, il divario tra costi e ricavi di questo settore va continuamente allargandosi. Siamo, così, pas-

sati da un *deficit* di lire 300 per tonnellata ad un *deficit* di lire 1.200 per tonnellata riscontrato nel 1970, il che fa sì che occorre attingere ai diritti di approdo e partenza, di imbarco e sbarco passeggeri e merci, che sono proventi di natura puramente immobiliare, per ripianare il *deficit* causato nel settore e ciò stante l'elevato costo della mano d'opera e la non remuneratività delle tariffe approvate dal Ministero.

Nel 1970 il *deficit* del settore è stato di oltre 2 miliardi. E a questo punto mi si consenta di aggiungere alcune considerazioni.

Quanto sto per dire rappresenta una grossa preoccupazione per chi si occupa di aeroporti e dei servizi che in essi vengono resi. Sono cose che vado ripetendo ormai da alcuni anni, ma che non hanno trovato sin qui la necessaria attenzione.

Sono rispettoso del gioco delle parti, della funzione e della libertà dei sindacati, ma bisogna che assolutamente si arrivi ad una regolamentazione degli scioperi sugli aeroporti. Non si può, a mio avviso, continuare a consentire che lo sciopero assuma sugli aeroporti forme simili a quelle che si sono verificate a più riprese un po' ovunque con astensioni improvvise dal lavoro, non sempre giustificate, a scacchiera che danneggiano passeggeri e vettori completamente estranei al rapporto tra noi, enti di gestione aeroportuale, e i nostri dipendenti. Occorre poter ottenere il preavviso di sciopero come avviene da parte dei sindacati dei lavoratori delle ferrovie e delle tramvie. Il persistere, come sin qui avvenuto, in forme irrispettose dell'utente aereo e dei vettori non giova né al nostro paese né ai sindacati, né, in ultima analisi, ai lavoratori stessi, anche perchè si sta determinando ormai nel pubblico una reazione che potrebbe raggiungere forme di deprecabile violenza.

Per quanto riguarda le tariffe vorrei pregare la Presidenza di questa onorevole Commissione perchè eserciti una pressione di stimolo nei confronti dell'Aviazione civile così da ottenere un suo più tempestivo intervento nell'interesse delle nostre gestioni. Se, viceversa, l'Aviazione civile intendesse mantenersi ancorata alle sue attuali attitudini in una non sempre obiettiva difesa del solo ed esclusivo interesse dei vettori, allora occorrerà che i *deficit* delle gestioni aeroportuali vengano sopportati con una integrazione dei nostri bilanci da parte dello Stato data la funzione di pubblico servizio da noi resa, così come del resto avviene per le ferrovie private e le linee marittime, perchè non mi

sembra affatto giusto che siano gli enti locali nostri azionisti a sopportare i rilevanti *deficit* di bilancio del settore aeroportuale per servizi resi ad una cerchia di persone, per quanto vasta pure sempre ristretta e per di più appartenente alla intera comunità nazionale.

Il bilancio della SEA al 31 dicembre 1970 contempla investimenti per 1.900.000.000. Tra questi investimenti effettuati per mantenere le nostre infrastrutture efficienti ed adeguate al progresso tecnologico dell'aviazione civile fanno spicco l'introduzione dell'insilamento e del flusso automatico delle merci a Linate e della prenotazione elettronica sui nostri due aeroporti.

Ma non abbiamo trascurato neppure l'aggiornamento degli impianti di assistenza al volo ad integrazione di opere a carico dell'aeronautica militare, degli impianti elettrici, telefonici e FM; abbiamo ampliato magazzini, piazzali aeromobili e parcheggi.

Le manutenzioni straordinarie compaiono in bilancio per 502.000.000 con un incremento di 135.000.000. Il parco attrezzature si è potenziato per oltre 500 milioni dovuti all'acquisto di mezzi necessari all'assistenza al Boeing 747.

Oltre a 590.000.000 di ammortamento la quota capitale degli impianti gratuitamente devolvibili allo Stato, sono stati effettuati pagamenti al 31 dicembre 1970 di interessi passivi per 925 milioni e ulteriori ammortamenti, a titoli diversi, tutti, comunque, imposti dal codice civile per 1.610.000.000.

Infatti la nostra società, appunto, perché società per azioni, è tenuta ad uniformarsi al disposto del codice civile e deve, quindi, a differenza degli aeroporti statali, fare gli ammortamenti nella misura prevista dalle leggi e dalle disposizioni ministeriali, anche se questo non piace ai vettori e, perché no?, nemmeno alla Direzione generale dell'aviazione civile.

Anche parlando della struttura del nostro bilancio il CNEL, nella pubblicazione più sopra ricordata perviene a conclusioni che non mi sembrano realistiche laddove afferma che il bilancio della SEA presenterà degli utili notevoli. Orbene, dopo le pesanti situazioni verificatesi dal 1960 al 1962 in margine alle quali i nostri azionisti hanno dovuto azzerare e reintegrare il capitale sociale in presenza di *deficit* che si aggiravano sui due miliardi e mezzo, noi eravamo riusciti a chiudere i nostri bilanci con un utile di gestione di una cinquantina di milioni. Poca cosa in sé, ma grosso successo se si pensa

all'entità degli investimenti realizzati con mutui e senza il conferimento di un adeguato fondo dotale da parte degli azionisti.

Orbene gli scioperi del nostro personale, del personale delle compagnie di navigazione aerea, dei dipendenti statali, la recessione economica, hanno determinato al 31 dicembre 1970 una perdita di bilancio di 320 milioni ai quali devesi aggiungere una sopravvenienza passiva di 548 milioni per la rivalutazione delle carriere dei vigili del fuoco comunicataci dal Ministero dell'interno ai primi di marzo del corrente anno.

Tra i molti problemi di carattere giuridico e tecnico che la SEA deve superare accennerò ora a quello dell'appartenenza territoriale degli aeroporti, problema che assilla al pari di noi anche le altre società di gestione aeroportuale.

Nessuno dei nostri due aeroporti ricade nell'ambito del comune di Milano. Si determinano, quindi, notevoli difficoltà sia per la disciplina e la vigilanza degli spazi antistanti le aerostazioni, sia per il servizio dei taxi e dei noleggiatori da rimessa, sia, infine, per la repressione del fenomeno degli abusivi.

Siamo stati costretti a demandare la sorveglianza dei piazzali antistanti l'aerostazione di Linate al comune di Segrate, non avendovi quello di Milano possibilità di giurisdizione; da anni attendiamo così un servizio di vigilanza urbana con il risultato di una circolazione caotica, di una indisciplina generale e di una presenza notevole di trasportatori clandestini che con le loro tariffe non controllate nuocciono allo sviluppo del turismo, ingenerando nel turista straniero una serie di preconcetti verso il nostro Paese.

Altra questione che assilla gli aeroporti è quella degli accessi.

Tutti sanno come la circolazione sia diventata caotica anche sulle autostrade e come lo sarà ancora di più quando sarà generalizzato l'uso degli aeromobili a grande capacità. È urgente, quindi, risolvere il problema del collegamento tra gli aeroporti e le città se non si vuole che i lunghi tempi morti dei percorsi in superficie penalizzino eccessivamente il trasporto aereo. Per Milano si dice che il Ministero dei trasporti abbia predisposto un progetto per collegare a mezzo ferrovia la stazione di Porta Garibaldi con la Malpensa. Purtroppo, da notizie attinte presso il compartimento delle ferrovie dello Stato di Milano non risulta l'esistenza di alcun progetto, né mi consta che per quanto

riguarda i nostri aeroporti si siano prese decisioni in sede ministeriale.

Occorre, poi, porre attenzione al problema delle aree. Non esiste oggi la possibilità di salvaguardare i terreni necessari all'ampliamento degli aeroporti né abbiamo strumenti giuridici idonei ad impedire che le nostre infrastrutture vengano soffocate dal cemento armato.

A proposito degli ostacoli alla navigazione aerea si rende anche urgente la modifica degli articoli da 714 a 717-*bis* del Codice della navigazione aerea per renderli più conformi alla realtà, sembrando spropositato che si debba partire dal perimetro dell'aeroporto e non più dalla striscia di sicurezza per la definizione delle servitù aeronautiche.

Occorre anche chiarire definitivamente la reale portata dell'articolo 10 della legge 8 ottobre 1970, n. 966, sulla protezione civile.

Il servizio di vigilanza antincendi che la SEA ha in passato pagato con ampie riserve sino al 1962 è di natura puramente statale.

Già la legge del 1961 prevedeva che la prevenzione degli incendi fosse a carico dello Stato e tale è il servizio che i vigili del fuoco svolgono sugli aeroporti. Ciò non di meno il Ministero dell'interno ha preteso e pretenderebbe ancora oggi che tale servizio gravi sui bilanci della nostra società e a tal fine ha intentato causa a noi di Milano, alla Sagat di Torino, al Consorzio del porto di Genova e al provveditorato al porto di Venezia ottenendo, pur con delle fattispecie diverse, le nostre condanne che se riconfermate in appello ci porteranno al dissesto per le somme ingentissime che dovremo sborsare.

Ora, se si considera che nei porti il servizio è gratuito, non si vede perché gli aeroporti debbano pagarlo, tanto più, poi, che non ci è dato ripeterne il costo dagli utenti, nè giusto ci sembra dover realizzare caserme e uffici per i vigili del fuoco, per la guardia di finanza, per la dogana e la pubblica sicurezza se si tiene presente che tutti questi organi svolgono servizi nell'interesse dello Stato e che taluni di essi, come la dogana, che pretende dalle gestioni aeroportuali anche il pagamento della cancelleria e il rimborso delle spese telefoniche, fanno affluire alla cassa dello Stato dai soli nostri aeroporti circa 30 miliardi di diritti all'anno.

Incomprensibile ancora ci appare l'atteggiamento dello Stato che, mentre esonera le chiese e le autostrade ed è disposto ad esonerare la futura aerostazione di Fiumicino dalle imposte e dai tributi per i contratti di appalto e di fognatura e dai dazi di costru-

zione, non adotta analoghe previdenze nei confronti degli aeroporti, il che è ancora più grave se si pensa che, ad esempio, la nostra società non ha avuto alcun contributo statale ed ha dovuto da sola, con il solo apporto del contribuente milanese, realizzare opere che al 31 dicembre 1970 ammontavano a oltre 30 miliardi di lire, cui si aggiungono oneri sostenuti direttamente dal comune e dalla provincia di Milano per altri 4 miliardi. Questo è quanto ritenevo importante dire loro.

Chiedo scusa per l'esposizione forse frammentaria e disordinata.

Prima di terminare mi si consenta, però, di dire che per quanto riguarda il disegno di legge di iniziativa governativa che è allo esame di codesta onorevole Commissione, noi siamo mortificati e dolorosamente sorpresi dal fatto che il Senato abbia chiesto, ed il Governo consentito, l'inserimento, all'articolo 4, di una norma che prevede facciano parte di diritto del collegio sindacale della nostra società rappresentanti dei Ministeri del tesoro e dei trasporti e aviazione civile. Siamo sorpresi proprio perché dallo Stato non abbiamo avuto il benché minimo contributo e non riusciamo, quindi, a capire la funzione degli inviati da Roma. Riteniamo, comunque, che il male sia ancora minore rispetto a quello che ci deriverebbe da una modifica dell'articolo da parte di codesta onorevole Commissione, il che comporterebbe il ritorno della legge al Senato e, dunque, nuovi ritardi.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Fassina per la sua ampia esposizione e do la parola al dottor Richichi, Direttore dell'aeroporto di Fiumicino.

**RICHICHI, Direttore dell'aeroporto di Fiumicino.** Ringrazio per l'onore che mi è stato fatto, in quanto, modestamente, io rappresento una ruota molto piccola dell'apparato amministrativo italiano.

Quello che è stato detto esaurientemente prima dal generale Santini, e i dati esibiti dal dottor Fassina, hanno chiarito quello che si è fatto e che si dovrebbe fare per gli aeroporti statali e per quelli privati. Penso che ci sia stata una involontaria lacuna iniziale del generale Santini: la mancata suddivisione degli aeroporti in Italia. Essi appartengono a tre categorie: aeroporti civili veri e propri; aeroporti impropriamente definiti militari aperti al traffico civile; aeroporti militari veri e propri. Gli aeroporti civili a ge-

stione statale sono quelli di Fiumicino e Palermo; i privati sono Torino, Genova e Milano. Quello di Napoli è militare aperto al servizio civile. Un solo aeroporto, quello di Fiumicino, è gestito direttamente dallo Stato; quello di Palermo è gestito congiuntamente dal Ministero dei trasporti e dalla Regione siciliana. Escludo da questa elencazione gli aeroporti militari veri e propri in quanto sono di pertinenza esclusiva dell'apparato militare. Infine alcuni aeroporti sono gestiti con la collaborazione di enti locali, come per esempio Pisa e Catania, dove al Ministero della difesa e a quello dei trasporti si aggiungono gli enti locali. Abbiamo addirittura una Camera di commercio interessata alla gestione di un aeroporto: è quella di Foggia, col « Gino Lisa ». Aeroporti privati sono poi quelli di Marina di Massa e dell'Elba, e altri costruiti ad esclusivo uso del proprietario, come quello di Arbatax e altri nell'Italia meridionale. Praticamente in Italia abbiamo una diecina di forme di gestione del tutto diverse, e anche se prendiamo gli aeroporti privati di Torino, Genova, Venezia e Milano, vediamo che si differenziano sostanzialmente l'uno dall'altro. A Milano c'è una società di gestione, a Genova il Consorzio del porto, a Venezia il Provveditorato del porto, ma sotto un altro aspetto, e a Torino una società privata. E poi abbiamo il caso più eclatante che è quello di Fiumicino e di Palermo che pur essendo sullo stesso piano, dal punto di vista della classificazione appartengono a due categorie diverse.

L'aeroporto di Fiumicino è il più importante, il più vasto e il più complesso d'Italia; esso è base di 59 compagnie aeree e sede di molteplici attività economiche. Alcuni difetti dell'aeroporto di Fiumicino derivano dall'impostazione del piano regolatore. E per quanto riguarda il settore delle merci, non passa alcuna differenza tra l'aeroporto di Fiumicino e la più modesta stazione di campagna dal punto di vista concettuale. Chi ha progettato a suo tempo è rimasto fermo ad una visione molto ristretta di quello che è un aeroporto. Si dice che l'aeroporto di Fiumicino è costato più missioni all'estero di funzionari che tutti gli altri aeroporti d'Italia, ma ciò non ha impedito che si verificassero numerosi vizi di origine. E da dire anche che il sistema attuale di gestione è assolutamente anti-economico, nonostante che l'aeroporto sia senz'altro quello più attivo d'Italia.

Occorre tener presente che lo sfruttamento dell'aeroporto di Fiumicino non è razionale e che con il sistema degli appalti e dei sub-

appalti si è favorita a Fiumicino solo la soddisfazione di interessi privati. Si dà tutto, infatti, in gestione a tutti.

Io non sono mai riuscito a conoscere con esattezza il bilancio dell'aeroporto di Fiumicino: so soltanto quanti sono gli introiti, ma non conosco quanto si spende. Una parte del personale è pagata dal Ministero del tesoro, una parte dal Ministero della difesa e una parte da noi. Si deve fare il giro di tutti i Ministeri di Roma per sapere quanto costa il personale dell'amministrazione dei trasporti a Fiumicino.

Noi abbiamo favorito il fenomeno del sub-appalto all'aeroporto di Fiumicino e abbiamo favorito il fenomeno, gravissimo dal punto di vista sociale, del mercato della carne umana. Con il fenomeno dell'appalto e del sub-appalto si verifica un fortissimo movimento di lavoratori da una compagnia all'altra. In questi giorni è all'esame del Ministero del lavoro una vertenza riguardante cooperative che hanno ricevuto in sub-appalto determinate forme di lavoro, per le quali l'appaltatore chiedeva 7 mila lire al giorno per gli operai e poi ne pagava 4 mila.

A parte questo, l'aeroporto di Fiumicino per il movimento in atto è un gigante economico, che non può essere lasciato abbandonato a se stesso in questa maniera. Io sono un funzionario dello Stato, ma spesso mi devo improvvisare uomo di affari per assumere il punto di vista dell'azienda privata, controparte sindacale e tecnico. Molte volte di fronte a delle controversie occorre scegliere il male minore. È preferibile chiudere l'aeroporto al traffico o dare fastidio a gente che lavora? Recentemente ho preferito la seconda soluzione, perché chi va a lavorare in un aeroporto è a conoscenza dei relativi inconvenienti, come i rumori e i gas di scarico.

Noi dobbiamo favorire l'interesse pubblico e non quello dei privati o di singole persone.

Abbiamo altre situazioni determinanti conseguenze negative nell'aeroporto di Fiumicino: anzitutto esso si trova nelle condizioni di un ufficio periferico dello Stato che opera nel pieno rispetto della legge di contabilità generale dello Stato alla stregua di qualsiasi altro ufficio periferico, nel più sperduto paese d'Italia, con gli stessi vincoli e le stesse restrizioni. Il generale Santini, rispondendo ad una domanda rivoltagli, ha parlato del periodo di tempo che intercorre fra il momento in cui si prospetta la necessità di un provvedimento e il momento in cui lo si realizza. Noi, per esperienza diretta, notiamo che tra un'idea e la sua realizzazio-

ne passano 6 anni, e che da quando l'idea nasce a quando viene accettata e tradotta in atto formale - cioè viene accettato un certo onere per la sua esecuzione - non passano meno di due anni. I controlli cui sono sottoposti i nostri atti sono 18. Noi non possiamo agire in queste condizioni; gli aeroporti italiani non possono andare avanti così. Osserviamo il fascicoletto dell'Ente *Aeroporto de Paris* che comprende, tra grandi e piccoli, una ventina di aeroporti della zona di Parigi. A Parigi, in una stessa stanza, si ha una idea e la si traduce in realtà, la si traduce in progetto, e la si finanzia. Noi non possiamo.

Si è parlato stamattina di albergo, ma non è l'albergo la sola cosa che manca; mancano diverse cose all'aeroporto di Fiumicino, come mancano in diversi aeroporti d'Italia, ma a Fiumicino questa mancanza assume proporzioni maggiori perché è il più grande d'Italia, mentre in quelli minori si trova sempre il modo di far fronte ad una deficienza. Noi dell'aviazione civile, soprattutto noi direttori di aeroporto (oggi io ritengo, per mandato ricevuto, di esprimere il punto di vista di tutti i miei colleghi d'Italia; perché siamo un po' come coloro che stanno sulla trincea notte e giorno), noi chiediamo che venga affrontata questa questione degli aeroporti perché si arrivi a qualche cosa di moderno e di funzionale. Non mettiamo ipoteche sulla denominazione - Azienda, *Authority*, Agenzia - ma gli aeroporti hanno bisogno di una gestione dinamica, adeguata. Qualcuno di recente ha rilevato che l'aereo vola a 1000 chilometri l'ora, mentre noi siamo ai tempi della diligenza e non riusciamo a seguire l'aereo nel suo sviluppo tecnico, nei suoi problemi industriali. Noi purtroppo - mi piace dirlo ironicamente - nei nostri frequenti rapporti di lavoro ricordiamo un po' troppo di frequente quella certa frase scritta sul Palazzo della civiltà del lavoro all'EUR « Un popolo di Santi, di eroi, di navigatori ». Il dottor Fassina ed io, spesso, nelle conferenze internazionali sugli aeroporti, rimaniamo a disagio nel vedere quello che gli altri talvolta conseguono e che noi non riusciamo a conseguire; non perché ce ne manchi la volontà ma perché c'è chi mette il bastone fra le ruote.

Londra ha un organismo - Ente pubblico a tutti gli effetti - che porta avanti tutte le cose in maniera meravigliosa. Ho citato l'esempio di Parigi, ma potrei citarne degli altri: da quelli americani a quello di Amsterdam, che è eccellente dal punto di vista

della gestione delle entrate e delle uscite, che è il primo obiettivo dei nostri aeroporti.

Noi chiediamo proprio, accuratamente, che il problema della gestione aeroportuale venga adeguatamente affrontato affinché dia ottimi risultati. Cosa si è fatto finora? Nulla! Abbiamo problemi sul come finanziare un certo lavoro. Il direttore dell'aeroporto di Fiumicino può acquistare fino a 50 mila lire, come il direttore dell'aeroporto di Alghero o di Pantelleria. L'anno scorso, il 18 aprile, quando si incendiò un aereo della SAS, danneggiando la pista, mi sono assunto la responsabilità personale di fare arrivare mezzi per i lavori di riparazione. E aspetto la denuncia per un fatto del tutto personale (che non avrei voluto citare, ma che questa occasione mi invita a ricordare). L'anno scorso, a dicembre, sciopero dei finanziari. Gli stipendi sono stati pagati agli impiegati con un certo ordine del Ministro del tesoro; però gli operai sono rimasti esclusi da questo beneficio. E allora io ho racimolato tutto quello che avevo in cassa; mi mancavano 1 milione e 300 mila lire. Mi sono consultato con mia moglie e mi sono fatto prestare dal Banco di Santo Spirito 1.500.000 lire e le ho messe in contabilità, ho firmato, e dopo un mese, quando è cessato lo sciopero, le ho restituite alla Banca. Non potevo dire a una parte del mio personale che non sarebbe stata pagata perché c'era lo sciopero! Ho preso un milione e mezzo di tasca mia ed ho pagato!

Poi ci sono dei fatti, diciamo, che sarebbero un po' particolari.

Noi dobbiamo distinguere il fatto politico dal fatto tecnico; e per politica non intendo solo la politica che si fa in Parlamento o al Governo: mi riferisco alla politica dei trasporti, che deve essere compito dell'organo politico.

La gestione è un fatto tecnico e come tale deve essere isolato, però deve sempre rimanere sotto il controllo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'aviazione civile italiana è in crisi. Per quanto riguarda il settore dell'organo statale di controllo, la crisi ha due aspetti: una crisi della direzione generale e una degli aeroporti. La crisi della direzione generale è di personale: con cento persone in più nell'organico può essere risolta.

Indubbiamente rimane il problema della gestione, che non può essere risolto nemmeno con l'immissione di 15 mila persone nella gestione aeroportuale, in quanto non è più possibile rimanere vincolati a procedure che

sono incompatibili con le moderne manifestazioni commerciali ed industriali.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Fassina e il dottor Richichi per le loro esposizioni.

I colleghi che intendono porre loro delle domande ne hanno facoltà.

**MARINO.** Questo utilissimo confronto mi suggerisce l'opportunità di chiedere al Ministero dei trasporti due distinte relazioni, una sulla gestione aeroportuale italiana e una sulla gestione dei più importanti aeroporti del mondo. Il dottor Richichi ha fatto una esposizione, per la quale sarebbe utile conoscere i dati fondamentali.

Il dottor Fassina ha detto che vede bene l'istituzione di una azienda degli aeroporti nazionali, auspicando anche la partecipazione finanziaria privata. Vorrei chiedere al dottor Fassina quale forma dovrebbe assumere la partecipazione finanziaria privata all'azienda nazionale dell'aviazione civile.

**FASSINA, Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano.** Ritengo che lo Stato, così come oggi organizzato, non sia assolutamente in grado di occuparsi di gestioni aeroportuali.

La figura stessa del direttore di circoscrizione aeroportuale mi appare superata. Non ha poteri di natura gestionale e poi la realtà è che oggi sugli aeroporti comandano tutti: la dogana, la finanza, la pubblica sicurezza, tranne l'Aviazione civile che è assente perché da Roma non si delegano poteri alla periferia. Il direttore di circoscrizione aeroportuale non ha, allo stato attuale delle cose e almeno per quanto riguarda la mia passata esperienza milanese, che voce marginale nella vita aeroportuale.

Non v'è dubbio che se si vuol dare una veste moderna a questo aspetto dell'attività aviatoria statale qualche cosa bisogna fare.

Mi si consenta di dire che ritengo inattuale il disegno di legge che circola sull'Azienda autonoma dell'aviazione civile.

È mia personale opinione che bisogna uscire dal Ministero dei trasporti avendo il coraggio di affrontare il problema della costituzione di un Ministero dell'aviazione civile che si occupi di tutta la complessa materia, dall'attività dei vettori, alla nostra degli aeroporti, all'industria aeronautica.

L'Aviazione civile è oggi meno di niente, perché in realtà il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è il Ministero delle fer-

rovie ed in esso i problemi dell'aviazione civile sono sempre stati trattati marginalmente.

Se il Governo e i legislatori riterranno, poi, di dover essere maggiormente presenti nell'ambito delle società e degli enti di gestione aeroportuale privati o a regime speciale del nord Italia, indubbiamente la forma della partecipazione azionaria può essere una soluzione.

Potrà essere una partecipazione azionaria di minoranza o di maggioranza secondo i casi e le opportunità. Questo dovrà essere stabilito al momento opportuno con intese particolari tra lo Stato e gli enti locali interessati, ma, a questo riguardo, devo anche dire che è mia ferma convinzione non si debba minimamente mortificare quella che noi riteniamo essere l'esperienza largamente positiva degli enti locali. La partecipazione all'attività dell'aviazione civile delle forze, delle intelligenze e delle sensibilità periferiche (le quali, con un lavoro che quotidianamente avvince, assorbe, entusiasma ed ha portato a realizzazioni indubbiamente positive, anche se il cammino è stato cosperso di difficoltà e se qualche volta lungo questo cammino ci siamo trovati a scontrarci con gli organi dello Stato perché vediamo le cose sotto un punto di vista diverso), merita di essere salvaguardata e conservata anche in futuro.

Tornando al disegno di legge che circola, ritengo che l'indirizzo politico debba rimanere al Ministero; che si debba, quindi, dare vita prima ad un Ministero dell'aviazione civile e poi ad un'Azienda degli aeroporti, sul tipo dell'ENI, dal primo dipendente.

La formula ENI è brillante, funzionale, collaudata da lunga esperienza, contempla la possibilità di una pluralità di società che agiscono sulla base della politica dettata dall'Ente e prevede, in esse Società, anche la partecipazione di privati.

Ora io noto che secondo lo schema di disegno di legge in circolazione il consiglio di amministrazione deve essere soltanto « sentito » ed è già questo una grossa anomalia, ma, quello che ancor di più mi meraviglia, è che si debba ricorrere al consiglio per progetti di massima ed esecutivi di lavori e per forniture di importi superiori ai 50 milioni, limite che ritengo veramente molto basso se si vuol dare all'Azienda funzionalità ed immediatezza di interventi.

Un'Azienda con siffatti limiti non si muoverà più di fronte ad una realtà come la nostra in cui il minimo intervento è sempre nell'ordine delle decine di milioni, a meno che il consiglio non sieda in permanenza.

E l'esperienza mia di ogni giorno che mi porta a considerazioni simili, perché non esiste acquisto o intervento manutentivo che non superi tale limite, quando poi non si deve metter mano al vecchio per trasformarlo o non si devono acquistare attrezzature per determinati tipi di aeromobili, ed è ordinaria amministrazione.

Il dover, pertanto, convocare e sentire il consiglio di amministrazione per spese di questo genere mi sembra un grosso impedimento ed un anacronismo.

MARINO. Lei, dottor Fassina, ha accennato, nella sua relazione, a difficoltà tariffarie della sua gestione, e per queste difficoltà ha invocato anche l'intervento dello Stato. Le domando: se lei chiede l'intervento dello Stato per sanare queste falle non è questo un argomento a favore della gestione statale degli aeroporti?

FASSINA, *Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Sostengo che le tariffe devono essere remunerative e che, conseguentemente, devono coprire i costi, consentendo degli accantonamenti per le manutenzioni e i nuovi investimenti, il che è sempre stato contrastato dall'Alitalia e anche dalla IATA, l'organizzazione mondiale delle Compagnie aeree degli Stati aderenti all'OACI, che si presenta ammantata di pubbliche funzioni mentre, viceversa, è semplicemente un organismo corporativo di difesa di privati interessi.

Noi sosteniamo che tutti i vettori, quindi anche l'Alitalia, devono pagare i diritti per l'uso degli aeroporti e li devono pagare nella misura intera approvata dallo Stato.

La realtà, però, è un'altra ed è che gli aeroporti devono accordarsi in precedenza con l'Alitalia su tariffe ridotte per poter ottenere dallo Stato l'approvazione degli aggiornamenti tariffari che si rendono via via necessari.

Ora se non si vuol accantonare questo discorso dell'accordo preventivo, occorrerà che al deficit di bilancio degli Enti aeroportuali sopperisca lo Stato con contributi annuali.

Non è ch'io ne sia entusiasta. Ho sempre invocato la chiarezza dei bilanci, quindi la esigenza, semmai, di contributi ai vettori nazionali chiamati a pagare nella loro interezza i diritti aeroportuali e mi dichiaro per una lassazione corrispondente ai costi reali; ma, poiché gli aggiornamenti delle tariffe non sono da noi automatici come sull'aeroporto di Parigi e poiché l'approvazione de-

gli aumenti interviene quando ormai i benefici che ne derivano sono vanificati da successivi aumenti di costi, è evidente che questo è il settore della politica aeroportuale più delicato e difficile, quello, per altro, che trova meno sensibile e rispondente la Direzione generale dell'aviazione civile.

Noi non possiamo più continuare ad ammettere un simile stato di cose tanto più poi che i dipendenti sono soliti venire da noi per strappare determinati benefici, poi intervengono a Genova dove quelle maestranze ne traggono altri per ritornare nuovamente da noi chiedendoci i benefici ottenuti a Genova, con una continua corsa agli aumenti che da soli non riusciamo a frenare.

Sotto questo profilo noi siamo, infatti, molto deboli perché le nostre posizioni sono continuamente sottoposte a pressioni da parte di gruppi locali. Una trattativa fatta in campo nazionale servirebbe a portare ordine nella materia, e, a mio avviso, a normalizzare anche i costi.

Non è chi non veda, infatti, che allo stato attuale delle cose è estremamente difficile poter continuare a tamponare situazioni che sono continuamente in ebollizione avendoci l'esperienza insegnato che accordi locali hanno breve possibilità di rispetto essendo rimessi continuamente in discussione per sollecitazioni settoriali.

AZIMONTI. Un accordo di carattere nazionale potrebbe essere una conseguenza, qualora si istituisca un'Azienda autonoma, ma allo stato attuale, date le forme giuridiche diverse, esistono indubbiamente difficoltà.

FASSINA, *Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Questo del contratto nazionale è un grosso problema, ma occorrerà porvi rimedio. Torno a ripetere che non si può consentire che continui a perpetrarsi quello che si è verificato nel 1969 a Milano dove dieci addetti allo smistamento bagagli hanno determinato per una decina di giorni il blocco dell'intero aeroporto.

MARINO. Vorrei chiedere al dottor Richichi se in base alla sua esperienza ritiene che si debba mantenere il principio del codice della navigazione, che rimanda allo Stato la gestione dell'aeroporto e se l'attuale gestione sia compatibile con quella dei privati.

RICHICHI, *Direttore dell'aeroporto di Fiumicino*. Con l'ordinamento statale at-

tuale, no. Il codice della navigazione risale al 1942 e ai giorni nostri sarebbe auspicabile una forma di codice meno autoritaristica.

Circa la compatibilità, la posso vedere in linea di massima con la limitazione cui ha fatto cenno il dottor Fassina. Indubbiamente quello di Milano è un aeroporto pubblico a gestione privata; e il codice distingue gli aeroporti in statali e privati.

**BIANCHI GERARDO.** Più che di aeroporti privati o pubblici, bisogna parlare di funzionalità degli stessi. Un piano di equità di tutti gli aeroporti non vuol dire porre Fiumicino o Linate sullo stesso piano di Brindisi.

Per la questione degli orari, concordo sulla necessità di una maggiore razionalità, perchè è impensabile che alla stessa ora possano partire e arrivare dieci aerei.

Circa l'ente di gestione, credo che la forma delle partecipazioni statali potrebbe essere utile.

Indubbiamente l'appalto e il sub-appalto sono cose che andrebbero eliminate, perchè conducono allo sfruttamento del lavoratore. Concordo sulla necessità di un uso più razionale degli spazi aeroportuali, a tal proposito possiamo prendere in considerazione eventuali suggerimenti.

**RICHICHI, Direttore dell'aeroporto di Fiumicino.** La mancanza di un ente di gestione unitario indubbiamente favorisce l'appalto. Ricordo il caso del centralino telefonico dato in appalto. Occorrerebbe poi realizzare lo sfruttamento integrale degli spazi, soprattutto negli aeroporti dove questi spazi sono disponibili, come per esempio Fiumicino dove ampie superfici vengono tenute incolte perchè non c'è possibilità, a causa delle norme sulla contabilità generale dello Stato, di farci alberghi, ristoranti o parcheggi. Poi ci sono i 18 controlli, che la legge di contabilità generale dello Stato impone.

Per quanto riguarda gli orari, il fenomeno delle ore di punta non interessa soltanto la SEA, ma anche Fiumicino. Ogni compagnia di volo programma partenze alla stessa ora dell'altra; e ad un certo momento ci troviamo 10 voli in partenza alle 11,55, di cui solo uno partirà, naturalmente, in orario. E questo non solo per le Compagnie straniere: anche l'Alitalia, per esempio programma diversi voli in partenza alle 11,10. L'anno scorso abbiamo vissuto momenti di grande preoccupazione quando le tre compagnie in-

teressate, tra cui l'Alitalia, hanno programmato alla stessa ora la partenza di tre *Boeing 747* portanti in totale 1.100 passeggeri. Il primo aereo avrebbe bloccato gli altri due! Per convincere le compagnie abbiamo dovuto pregarle; poi la sorte ci ha aiutati perchè i motori non andavano bene e i ritardi si aggiungevano ai ritardi.

Per quanto riguarda le difficoltà delle competenze comunali e dei servizi dipendenti dal comune, va rilevato che in molte città d'Italia, l'aeroporto è considerato come una entità non proprio nemica, ma estranea; e questo non solo per il servizio dei Vigili urbani ma, per esempio, per i rifornimenti idrici, i collegamenti stradali e altri servizi essenziali. L'aeroporto risente in Italia del difetto iniziale di impostazione; cioè fino a qualche anno fa era una base militare, un campo tabù. E poi ci sono diversità di competenze comunali. All'aeroporto di Milano i vigili di Segrate non ci sono, quelli di Milano nemmeno e noi non abbiamo un nostro corpo di polizia. A Fiumicino la situazione è un po' a mezzadria, dato che è l'aeroporto della Capitale: abbiamo 16 vigili urbani che fanno servizio soltanto per graziosa concessione del Comune, dalle 7 alle 21. Nei parcheggi regna l'indisciplina perchè non siamo riusciti ad ottenere l'intervento delle autogru per la rimozione delle vetture in sosta d'intralcio: il Comune ha dichiarato che, essendo l'aeroporto area demaniale, esso è sottratto alla competenza delle autorità comunali. Però l'autorità comunale deve essere rispettata sia per quanto riguarda il Piano regolatore che per l'imposta di consumo. Così, una macchina lasciata per traverso non si può asportare e intralcia talvolta intere colonne di pullman di viaggiatori.

Per quanto concerne il coordinamento con gli organi di frontiera, fortunatamente a Fiumicino ritengo di aver trovato una situazione diversa da quella di Milano: fortunatamente c'è il riconoscimento che l'autorità di natura amministrativa più elevata sia il direttore dell'aeroporto. E si è anche verificato un fatto particolare in occasione della chiusura dei ristoranti dell'aeroporto. L'autorità di pubblica sicurezza - che è autonoma - per non commettere il gesto, ritenuto antipatico, della chiusura dei ristoranti dell'aeroporto, ha detto che questo era di mia competenza perchè il Codice della navigazione attribuisce i compiti di polizia al direttore dell'aeroporto. Il medico provinciale mi ha mandato l'ordinanza che ho fatto esporre immediatamente.

FOSCARINI. Vorrei rivolgere due domande. Sappiamo che gli aeroporti di Milano sono sedimi di aeroporti militari. Linate parzialmente e la Malpensa totalmente.

Con il disegno di legge n. 3241, integrativo della legge n. 194 del 1962 e della legge n. 515 del 1968, saranno precisate le opere da realizzare per il potenziamento delle infrastrutture della Malpensa e potranno essere espropriate aree private per le necessità di ampliamento. Ora, siccome i due aeroporti restano su terreno di demanio aeronautico, io domando al dottor Fassina se la mancata attuazione dell'articolo 15 della legge n. 141 potrebbe compromettere la realizzazione dei collegamenti stradali con la rete viaria esterna. Non essendoci un demanio dell'aviazione civile, domani potrebbero sorgere delle difficoltà col demanio aeronautico per i collegamenti?

FASSINA, *Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Dovrei dire di no. Innanzitutto devo precisare che i terreni su cui insistono parzialmente gli aeroporti di Linate e Malpensa non sono più demaniali, anche se non si è ancora avuto il provvedimento formale di dismissione, perché la legge del 1962 parla di « cessandi aeroporti statali di Linate e della Malpensa ».

Il professor Giannini è del parere che non occorran atti formali di dismissione e che la sdemanializzazione sia *in re*.

È solo il desiderio di vedere tutto in regola che ci porta ad insistere per la sdemanializzazione formale.

Per quanto riguarda la nuova Malpensa, il grosso dei terreni da acquisirsi alla manifestazione aeroportuale (186 ettari per la sola prima fase) deve essere espropriato.

Per quanto riguarda i terreni demaniali pure occorrenti agli adeguamenti e che sono tuttora nella disponibilità dell'aeronautica militare e del Ministero di grazia e giustizia, c'è stata una riunione chiarificatrice al Ministero dei trasporti e tutti hanno concordato che non esistono difficoltà di sorta.

FOSCARINI. Ho sentito parlare di riconoscimenti giuridici per quanto riguarda i dipendenti della SEA. Sono stati sollevati problemi relativi ai piazzali, agli organici, agli orari di lavoro, all'ambiente di lavoro e alla salute (all'aeroporto di Milano la malattia professionale è l'otite), ma quando si parlava di riconoscimento giuridico si intendeva

far riferimento al riconoscimento di pubblico ufficiale?

FASSINA, *Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Devo premettere che in meno di 10 anni abbiamo avuto una settantina di accordi aziendali e che dal rinnovo contrattuale del 1970 ad oggi si sono succeduti 6 accordi. Con il primo di gennaio doveva entrare in vigore la norma del contratto che distribuiva le giornate lavorative settimanali in un arco di 6 giorni lavorativi e 2 di riposo.

In conseguenza di quanto sopra avevamo assunto una parte di personale necessaria per completare gli organici. Ma, proprio la vigilia di Natale, poco prima dell'entrata in vigore della nuova distribuzione delle giornate lavorative, il personale di piazzale ritenne di modificare la propria disponibilità a tal genere di turno. Questo è il motivo per cui le assunzioni hanno subito una momentanea stasi. Sono state, però, subito riprese non appena abbiamo chiarito e risolto l'insorgente vertenza.

Dobbiamo lamentare la rigidità del contratto di lavoro che non ci consente di spostare il personale da un centro di lavoro ad un altro. Se ci fosse consentita una maggiore mobilità potremmo meglio, in determinate ore del giorno, fronteggiare eccezionali esigenze lavorative in questo o in quel settore. Con questo non è che la Società voglia venire meno agli obblighi di potenziare gli organici.

Lo scorso anno abbiamo assunto 370 persone e 250 persone sono ora in corso di assunzione.

La realtà è che con il 1° aprile di ogni anno entrano in vigore gli orari estivi che ci vengono comunicati dalle Compagnie di navigazione aerea soltanto un mese prima.

In genere con l'orario estivo si verifica un incremento di traffico la cui esatta portata conosciamo soltanto al momento della comunicazione degli orari. Con l'orario estivo di quest'anno abbiamo avuto, ad esempio, un aumento del 15 per cento. Chiaro, quindi, che dal momento della comunicazione al momento dell'entrata in vigore dell'orario estivo non possiamo arrivare in tempo ad assumere tutto il personale necessario.

Molto spesso accade anche che dopo la prova di selezione o i primi giorni lavorativi gli assumendi decidano di non venire da noi o di abbandonare il posto di lavoro creandoci ulteriori problemi.

Nego che vi siano a Linate o a Malpensa ambienti non salubri e non dignitosi.

Quando 11 anni fa sono arrivato alla SEA ho trovato lavoratori che mangiavano e si cambiavano nei gabinetti di decenza. Abbiamo costruito spogliatoi e mense. Recentemente abbiamo incaricato un architetto della realizzazione di una nuova mensa per 2.000 pasti sull'aeroporto di Linate. Abbiamo costruito il CRAL all'aeroporto della Malpensa. Lo stiamo costruendo a Linate, agevolandone le attività.

Sarei, comunque, lieto se codesta onorevole Commissione accettasse l'invito di visitare gli aeroporti di Milano, invito che il Consiglio di amministrazione mi ha incaricato di rivolgere loro.

Va anche detto che la Società ha avuto uno sviluppo vertiginoso e che ha dovuto far fronte, nel giro di un decennio, ad una esplosione fortissima del traffico. Tengono conto che abbiamo più di 2.000 dipendenti e che, soprattutto a Linate, manca lo spazio materiale per realizzare infrastrutture necessarie ad una più funzionale attività aziendale.

Abbiamo chiesto all'Aeronautica militare terreni scarsamente utilizzati per costruirvi gli uffici direzionali della nostra Società unitamente agli uffici del Compartimento del traffico aereo che poi avremmo dato in locazione alla Direzione generale dell'aviazione civile, ma, al pari di quanto è successo per i posteggi, abbiamo ricevuto risposta negativa.

Per quanto riguarda i problemi della salute abbiamo un efficiente servizio sanitario affidato ad una clinica universitaria di Milano, servizio di cui ci fa carico, del resto, la Convenzione con lo Stato per l'assistenza al viaggiatore e la sanità aerea.

Rendiamo con esso anche un servizio alle popolazioni limitrofe che, per la verità, apprezzano il servizio molto più di quanto non pare facciano i nostri dipendenti. Tuttavia, nella trattativa sindacale in corso è emersa la volontà delle organizzazioni sindacali di disciplinare con noi questo servizio che, per quanto ci riguarda, siamo pure disposti a potenziare.

Ho sentito qui fare cenno all'otite.

Devo dire che non mi risulta si siano verificati in passato casi del genere anche se è ben vero che noi cerchiamo in tutti i modi di imporre ai lavoratori l'uso delle cuffie e degli elmetti di plastica come avviene in altri aeroporti senza, per altro, ottenere la minima corrispondenza.

Accennerò poi ad un altro fenomeno molto deludente e preoccupante: quello dei furti.

Negli aeroporti si ruba di tutto e in tutti i settori. Il fenomeno non è soltanto italiano, né milanese. Per quanto ci riguarda abbiamo interessato del problema la Commissione interna e i sindacati perché convincano i dipendenti che è nel loro stesso interesse rispettare e far rispettare la proprietà altrui.

Per quanto riguarda il riconoscimento giuridico del personale vorrei far presente che molto spesso i dipendenti, soprattutto gli impiegati di biglietteria e di registrazione, ma, talvolta anche le *hostesses*, vengono a trovarsi in situazioni incresciose con il pubblico. Abbiamo spesso a che fare con passeggeri intolleranti, nervosi, non sempre consapevoli delle situazioni in cui vengono a trovarsi e spesso ignari dei dettami del galateo. Sono molti quelli che avendo acquistato un biglietto tramite un agente di viaggio arrivano all'aeroporto convinti di avere anche un posto sull'aereo e pretendono, poi, dal loro punto di vista logicamente, di partire anche se per loro posto non c'è in quanto l'Agenzia, preoccupata solo di vendere il biglietto, non si è data da fare per garantire la prenotazione del posto. Oppure capita di imbattersi in passeggeri che a tutti i costi vogliono portare in cabina o imbarcare eccedenza di bagaglio senza pagare la differenza del biglietto. Citerò per tutti un unico esempio, quello del presidente di una banca svizzera che tempo fa a Linate, dopo aver regolarmente registrato il suo biglietto, non si è presentato alla chiamata del volo e se l'è poi presa con la *hostess* che si era data la pena di rintracciarlo e di condurlo all'imbarco. Giunto al cancello quel signore ha dato in escandescenze strappando il berretto alla nostra impiegata e prendendola poi a schiaffi ed a calci.

Episodi simili, se pure non della medesima gravità, capitano ogni giorno ed è per questo motivo che noi, oltre a prestare la dovuta assistenza legale ai dipendenti, abbiamo chiesto all'Aviazione civile di farci conoscere se è possibile il riconoscimento per i nostri dipendenti della qualifica di « incaricato di pubblico servizio ».

Credo di aver tediato a sufficienza.

Ringrazio l'onorevole Presidente e gli onorevoli deputati per l'attenzione e l'onore concessimi.

FOSCARINI. Il dottor Richichi ha affermato che l'aeroporto di Fiumicino potrebbe oggi ripianare il disavanzo di tutti gli altri aeroporti gestiti dallo Stato. Ha però denunciato anche tutta una serie inconcepibile di

appalti e sub-appalti e quindi vorrei rivolgergli questa domanda: quando vengono decisi questi appalti si provvede ad ascoltare il parere del direttore dell'aeroporto?

Chiedo questo perché in caso di risposta negativa è chiaro che la responsabilità delle decisioni ricadrebbe per intero sulla direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti.

**RICHICHI, Direttore dell'aeroporto di Fiumicino.** Gli appalti sono stipulati dal Ministero e il direttore dell'aeroporto partecipa soltanto alla fase istruttoria, nel corso della quale vengono determinati i servizi e le attività da appaltare. Tutto il resto avviene all'interno della società concessionaria e noi abbiamo soltanto sentore dei sub-appalti, che non siamo riusciti a colpire proprio perché ci mancano le prove.

Attualmente sono dati in appalto i servizi che lo Stato non può gestire direttamente, come quello di carico e scarico, di pulizia, di custodia delle auto nei parcheggi, di ristorante, bar e preparazione dei pasti da servire a bordo, rifornimento di carburante e così via.

Vi sono poi altri servizi che si svolgono nell'ambito dell'amministrazione statale, come il centralino telefonico interno, la diffusione di annunci, l'ufficio informazioni, eccetera. La Direzione generale dell'aviazione civile non ha però tutto il personale necessario per organizzare tali servizi né può sperare, ad esempio, di reclutare pagando settanta mila lire al mese delle ragazze che parlino almeno due lingue ciascuna e tre lingue in due, da destinare alle informazioni. Basti dire che anche la Cit (cui il servizio è stato affidato) ha avuto notevoli difficoltà a trovare quattro ragazze con questi requisiti, pur pagando somme superiori. Per le stesse ragioni, anche il centralino telefonico è stato affidato, dopo una gara, ad una ditta privata. Naturalmente noi pretendiamo determinate garanzie per quanto riguarda la moralità e la capacità del personale, ma è chiaro che se a un certo punto questa ditta assumesse una persona che ha precedenti penali noi dovremmo tenercela, anche se attraverso quel centralino passano telefonate abbastanza delicate.

**QUERCI.** Sarò brevissimo, anche perché non intendo fare domande specifiche ma soltanto alcune considerazioni di carattere generale.

Non voglio difendere il progetto di legge del Governo (anche perché ancora non ne conosco il testo), però credo che quando si parla di azienda dell'aviazione civile non si intende dar vita ad una politica del trasporto aereo affidata a tale azienda, con il Ministero che se ne sta a guardare. Io ritengo che si pensi piuttosto ad una ristrutturazione del Ministero dei trasporti, ristrutturazione intesa a garantire comunque al Ministero la possibilità di dirigere in esclusiva tale politica, anche se affidata ad un'azienda apposita.

E quindi il Ministero dei trasporti deve fissare le linee politiche della gestione aeroportuale. Noi sappiamo benissimo come queste cose crescano e conosciamo le incidenze correlative esistenti tra i vari problemi.

Noi sappiamo che un aeroporto di dieci anni or sono era una realtà completamente diversa da quella di oggi. Sappiamo che le implicanze socio-economiche di 10 anni or sono sono diverse da quelle di oggi. Non si può d'altronde affrontare il discorso degli aeroporti solamente in termini di efficienza. Il dottor Fassina è solo un interlocutore e non può essere l'interlocutore privilegiato di un discorso di questo tipo. Noi sappiamo che quando si parla di partecipazioni statali, si affronta un discorso che è all'analisi delle forze politiche e che esse devono controllare.

Il discorso dell'efficienza è uno dei parametri con cui va affrontato un discorso per il settore, ma non può essere il parametro principale. È chiaro che se concepiamo il discorso dell'efficienza come un problema a se stante, arriviamo a soluzioni lodevoli, ma che non si adattano alla politica dei trasporti.

La politica dell'Alitalia è una politica sulla quale diciamo un gran bene, come premessa per dirne poi male.

Noi sappiamo benissimo che l'Alitalia va bene (lo ha detto recentemente anche il ministro Viglianesi), però se vogliamo una modifica della politica del trasporto aereo, a mio parere, dobbiamo crearne i presupposti attraverso la costituzione di un'azienda dell'aviazione civile.

Dal punto di vista dell'efficienza aziendale, certamente i parametri illustrati hanno un loro peso, però ad essi occorre aggiungere altri parametri di natura politica. Gli uni, uniti agli altri, potranno darci una prospettiva più vasta per il rinnovamento della politica finora seguita. Non si tratta di costituire un nuovo ministero dell'aviazione civile (sarebbe il caso al contrario di ridurre il numero dei ministeri), ma di creare qualche

cosa che consenta all'attività politica di essere chiara e di avere una struttura che funzioni nella direzione voluta.

**FASSINA**, *Direttore della Società esercizi aeroportuali di Milano*. Tra le agevolazioni che potrebbero essere previste per gli enti di gestione aeroportuale vi è lo sgravio da tutte le tasse di registro, di appalto, ecc. Gli aeroporti di Genova e di Venezia hanno avu-

to forme di agevolazioni di questo genere, mentre quello di Milano non ha avuto nulla. Ciò non mi pare giusto.

**PRESIDENTE**. Ringrazio il dottor Fassina e il dottor Richichi per i loro interventi e per le ampie risposte che hanno dato alle domande ed osservazioni dei colleghi.

**La seduta termina alle 13,40.**