

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

4.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1979

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MORAZZONI

INDICE

	PAG.
Sostituzione:	
PRESIDENTE	51
Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
ACCAME ed altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea (67);	
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Disciplina dei servizi aerei, non di linea (230)	51
PRESIDENTE	51, 55
BAGHINO	52, 55
BOCCHI	52
RUBINO, <i>Relatore</i>	52, 55

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma del regolamento, che l'onorevole Angela Maria Bottari (PCI) sostituisce l'onorevole Pernice.

Discussione delle proposte di legge: Accame: Disciplina dei servizi aerei non di linea (67) e Marzotto Caotorta ed altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea (230).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge di iniziativa del deputato Accame: « Disciplina dei servizi aerei non di linea » e di iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Garocchio, Moraz-

La seduta comincia alle 15,10.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

zoni, Perrone, Rubino, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Lucchesi, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria e Sanese: « Disciplina dei servizi aerei non di linea ».

L'onorevole Rubino ha facoltà di svolgere la relazione.

RUBINO, *Relatore*. Desidero, in primo luogo, ricordare ai colleghi che nel corso delle precedenti sedute della Commissione in sede referente si era proceduto alla redazione di un testo unificato delle proposte di legge in discussione, adeguandolo altresì alle osservazioni svolte dalle Commissioni investite del relativo parere in quella sede. Rimangono, così, da risolvere soltanto due problemi, rappresentati da alcune proposte di modifica all'articolo 2 ed all'articolo 6 del testo redatto nella sede referente. Il primo emendamento tende ad aggiungere il richiamo all'articolo 778 del codice della navigazione per rendere più facile il rilascio della concessione...

BAGHINO. Signor Presidente, questa è la relazione e come tale deve essere svolta!

BOCCHI. Ha ragione.

RUBINO, *Relatore*. Mi sembra opportuno richiamare i termini generali del problema. Com'è noto, il codice della navigazione, al titolo VI, capo secondo, tratta dei cosiddetti « servizi minori ». Quando tale codice fu elaborato, evidentemente tutta la parte relativa al volo non di linea veniva considerata tra i servizi minori. Dopo l'imponente incremento del trasporto aereo e, in particolare, dopo che il traffico dei voli cosiddetti non di linea ha raggiunto una dimensione, quanto al numero dei voli, alle ore di volo ed al numero dei passeggeri, pressoché pari e talvolta addirittura superiore a quello dei voli di linea, è chiaro che la dizione « servizi minori » finisce per apparire anacronistica. Pertanto è sorta l'esigenza, già esaminata da questa Commissione nel corso della passata legislatura, di predisporre un

progetto di legge che regolarizzasse questo settore, il quale era nato per « germinazione spontanea » e senza una regolamentazione *ad hoc*, specie se si consideri che nel 1978 sono stati effettuati in Italia 34.500 voli *charter* e che si prevede un loro ulteriore incremento per il 1979. Si rende necessaria, pertanto, la regolamentazione di un settore che ormai ha una sua chiara identificazione ed un suo chiaro livello di attività.

Per questi motivi, raccomando alla Commissione l'approvazione dei provvedimenti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Questi provvedimenti nascono da una proposta che fu avanzata esattamente il 28 gennaio 1977 dall'onorevole Marzotto Caotorta e da altri deputati. Dopo quella proposta, avemmo modo, durante la VII legislatura, di ascoltare una breve relazione non già del relatore Morazzoni — che era assente quel giorno — bensì dello stesso presentatore Marzotto Caotorta. Come relatore egli riuscì a sintetizzare l'utilità dei provvedimenti; dopo di che si manifestò l'esigenza di nominare un Comitato ristretto. Ho anch'io alcuni emendamenti, che mi riservo di presentare al momento giusto come parlamentare e come membro di un gruppo di minoranza. L'onorevole Marzotto Caotorta, nell'auspicare una comune, positiva valutazione del provvedimento da lui presentato ed illustrato, propose che si nominasse un Comitato ristretto. Quest'ultimo, una volta nominato, si trovò di fronte a notevoli difficoltà perché la proposta di legge, che era relativa ai servizi aerei non di linea, era attinente non solo a quelli che comunemente si chiamano voli *charter*, ma anche a diversi articoli del codice della navigazione riguardanti il lavoro aereo e le scuole di pilotaggio.

Se ricordo bene, il Comitato ristretto si trovò nella necessità di eliminare il riferimento, tra l'altro, alle scuole di pilotaggio ed anche al lavoro aereo, ma soprattutto alle scuole di pilotaggio. Ma

v'è di più. Ad un certo punto, accantonato ciò che si era affacciato per il piccolo cabotaggio, venimmo ad una soluzione ed elaborammo un nuovo testo, che fu presentato dal Comitato ristretto alla Commissione plenaria il 4 maggio. Allora fu chiesto se non fosse il caso di passare alla sede legislativa. In quel momento, vi fu una semplice riserva del gruppo del MSI-destra nazionale, che lo stesso gruppo sciolse di lì a poco. Senonché, nel corso dell'esame degli articoli, ci trovammo di fronte ad un diverso atteggiamento del rappresentante del Governo, atteggiamento che, praticamente rifletteva la volontà della compagnia di bandiera e delle altre compagnie di navigazione aerea. È noto, infatti, che l'Alitalia ha sempre temuto la concorrenza di altre compagnie attraverso l'autorizzazione dei voli *charter*.

Il provvedimento, dunque, rimase in sede referente, nella quale si cercò di capire i motivi per cui una società che dipendeva da quella di bandiera, la SAM, era stata portata al fallimento. Ricordo a tale proposito che l'onorevole Degan si lamentava per il fatto che nell'approvazione degli articoli dall'1 al 6 fossero stati eliminati gli eccessi di discrezionalità da parte della pubblica amministrazione nella difficile disciplina dell'esercizio dei voli non di linea che, per altro, non sono oggetto di precise regolamentazioni da parte di alcun paese.

Il problema cui si è trovato di fronte il Comitato ristretto è stato quello relativo al consolidamento del significato del volo *charter*, fatto questo che ha portato ad una posizione ben determinata della compagnia di bandiera.

RUBINO, *Relatore*. Posizione per altro verso legittima.

BAGHINO. Posso anche acconsentire su questa legittimità, ma essa costituisce contemporaneamente un motivo di preoccupazione. Nel frattempo, abbiamo appreso attraverso la rivista americana specializzata *Air press* che il presidente degli Stati Uniti Carter aveva liberalizzato i voli non di linea promuovendo la concorrenza tra

le linee nazionali ed estere a tutto beneficio dell'utenza. In seguito a questa decisione, il presidente Carter ha preso quella di liberalizzare anche i voli di linea. A questo punto la nostra Commissione era indecisa su quale decisione prendere, sempre preoccupata di non danneggiare la compagnia di bandiera. Ma nel contempo occorre prevedere le conseguenze del provvedimento che viene presentato dal relatore alla luce delle proposte formulate dal Comitato ristretto e sulla base di un formale stampato e nulla più. Una volta assegnati i provvedimenti in sede legislativa, vi è l'intenzione di passare subito all'articolato, mentre metà dei componenti della Commissione non conosceranno mai come si è arrivati alla formulazione degli articoli. Di qui la necessità di un dibattito, sia pure breve, in modo da poter proseguire l'esame del provvedimento con piena coscienza, anche perché in sede legislativa rappresentiamo ben 630 deputati.

Il Presidente, che ha presentato la prima e poi la seconda proposta di legge, è certamente più al corrente di me della questione, per cui può correggermi se sbaglio. Se ben ricordo, nella VII legislatura noi omettemmo le scuole di pilotaggio. Ricordo che quando discutemmo sui vari articoli del codice della navigazione fummo tanto perplessi che chiedemmo anche di effettuare qualche audizione. Mi pare di ricordare che la prima proposta di legge Marzotto Caotorta avesse l'intenzione di disciplinare tutti i servizi non di linea. Quanto agli articoli 5 e 6 del provvedimento, ricordo che fu inserita una frase la cui opportunità non era condivisa da tutti. Mi riferisco alla frase secondo cui le compagnie che effettuano voli non di linea, voli a domanda, devono predisporre un programma di tre mesi in tre mesi; il programma doveva dare luogo ad una autorizzazione, ad una licenza, ed il ministero competente doveva dividere tra tutte le compagnie che ne avevano fatto richiesta, in percentuale, i voli autorizzabili. Sorse addirittura l'inconveniente dell'eventualità che qualche « furbo » presentasse un pro-

gramma per i tre mesi e poi lo cedesse ad altra compagnia che era stata penalizzata nella divisione tra tutti coloro che avevano avanzato la domanda.

Vorrei ricordare perché non arrivammo all'approvazione del provvedimento e lo rimettemmo all'Assemblea, mentre il Governo e il Presidente della nostra Commissione non fecero alcuna pressione perché venisse posto all'ordine del giorno prima dello scioglimento anticipato delle Camere. Questa è la realtà: il provvedimento, infatti, è rimasto « fermo » per parecchi mesi - e quanto dico è sicuramente verificabile - dato che nel lasso di tempo intercorso tra la sua approvazione - e precisamente il 28 giugno del 1978 - sino al momento dello scioglimento delle Camere questa Commissione e - *pardon* - quel Governo non sono riusciti a porre all'ordine del giorno il provvedimento oggi al nostro esame.

Perché è avvenuto ciò? Perché, evidentemente, non c'era la volontà politica di risolvere i problemi che esso comporta. E, probabilmente, è opportuno fare una breve cronistoria dell'*iter* del provvedimento: l'ultima riunione della Commissione per discutere di esso, come ho detto, si è tenuta il 28 giugno del 1978; il 20 luglio dello stesso anno la IV Commissione giustizia espresse il proprio parere e soltanto il 29 novembre fu costituito il Comitato dei nove, ai sensi del Regolamento; da questa data sino al momento dello scioglimento anticipato delle Camere nessuno ha ritenuto urgentissima la soluzione dei problemi inerenti alla disciplina dei servizi aerei non di linea. Ecco che improvvisamente la questione è diventata urgentissima tanto che io stesso, a nome del gruppo del MSI-destra nazionale, al fine di non dare adito ad illazioni errate, ho dato il mio assenso alla richiesta di esame in sede legislativa. Sembrava, infatti, che la soddisfazione di una tale improvvisa necessità dipendesse soltanto dalla mia decisione! In un colloquio con il Presidente della Commissione ho avuto, quindi, modo di precisare che, nonostante fossi impegnato in Aula nella mia qualità di presentatore - assieme ad altri colleghi ed as-

sieme ad altri gruppi parlamentari - della proposta di legge per la riforma dell'editoria, ero disposto, pur non potendo partecipare alla riunione dell'Ufficio di Presidenza, ad approvare con sollecitudine il provvedimento relativo ai servizi aerei non di linea. Inoltre, non avendo potuto accogliere la richiesta dell'onorevole Degan di discutere dei provvedimenti alle 8,30 di questa mattina, dal momento che ero trattenuto da impegni familiari, ho accettato di buon grado che si discutesse alle 14,30 limitandoci a prendere in considerazione soltanto quest'ultimo problema e rinviando gli altri adempimenti al momento della ripresa dei lavori e cioè al 3 gennaio; e, questo anche perché saremmo stati tutti impegnati nei lavori d'Aula.

Chiusa questa piccola parentesi e ritornando al merito dei provvedimenti ricordo che, quando ne discutemmo nel corso della passata legislatura, avevamo di fronte numerosi altri problemi: e non intendo riferirmi a quelli tristi quali i disastri e gli scioperi, ma soltanto a quelli, ormai annosi, relativi alla ristrutturazione di Civilavia. In pratica, quindi, noi oggi dovremmo approvare misure che producono i loro effetti, naturalmente, nel settore di Civilavia; settore che tutti riteniamo debba essere riformato e ristrutturato, tant'è che abbiamo smilitarizzato il controllo del traffico aereo non considerando, però, che dando alle stampe il provvedimento in oggetto, assegneremmo compiti di regolamentazione ad una direzione generale che diciamo debba essere riformata. Mi pare che ci veniamo a trovare in un circolo vizioso! In altre parole, diamo dei compiti ad un soggetto che sappiamo in partenza non attrezzato, non idoneo o che, per lo meno, non ci dà la necessaria fiducia relativamente all'assolvimento di quei compiti. Ci piacerebbe, invece, dare fiducia a chi la merita.

Di fronte ad una situazione tanto contraddittoria, è spontaneo chiedersi da che cosa derivi oggi tutta questa fretta, tutta questa preoccupazione, questo mutamento di posizioni. Io non do una risposta a questo interrogativo e dico soltanto che se

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 1979

esplicitamente ci si chiedesse di costruire qualcosa a mezz'aria in questo settore, noi diremmo che siamo favorevoli; l'importante è capire perché. Perché, quindi, dobbiamo approvare oggi il provvedimento? Perché siamo alla vigilia di Natale? Perché siamo alla vigilia di Capodanno? No! I voli per le ferie natalizie, per la befana — che usa la scopa, a meno che non si sia aggiornata e voli in aereo con i *charter*! — sono già chiusi.

RUBINO, *Relatore*. Lei si riferisce al 1981, perché per il 1980 tutto è già concluso.

BAGHINO. Senza arrivare al 1981, prendiamo in considerazione la primavera-estate del 1980 e vedremo subito perché è urgente approvare il provvedimento. Per questo motivo mi è stato chiesto lo assenso alla sede legislativa: se il provvedimento non diventa operante, infatti, questi voli diventano illegali e permane una situazione che ha già dato all'Italia un magnifico, stupendo risultato! E, cioè, che questi voli non di linea appartengono a compagnie straniere non soltanto dal punto di vista del possesso degli aerei, ma anche da quello della gestione delle agenzie di città!

RUBINO, *Relatore*. Son d'accordo con lei che questo è l'aspetto peggiore della faccenda.

BAGHINO. Dunque, io dico, approviamo il testo già redatto in sede referente, scegliamo questa impostazione anche se, vedete, non può essere di completa soddisfazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la avverto che sta per scadere il termine del suo intervento e che stiamo per recarci a votare in Assemblea.

BAGHINO. Praticamente, con il tempo che concediamo in base all'articolo 6 presentato dal relatore come un punto cardine, ci rendiamo conto che quan-

do questo regolamento sarà presentato e dovrà essere rispettato dalle compagnie aeree, si dovrà davvero pensare al 1981! Ancora una volta, quindi, si sarà perso del tempo! Perché, dunque, insisto, onorevole Rubino? Per mettere in evidenza come non abbia alcun significato ed alcuna influenza il voler approvare il provvedimento prima di Natale. Esso va comunque approvato tempestivamente; ma se dovessimo, per pura combinazione, tornare, per dei ripensamenti, alla sede referente, saremmo costretti, anche con la presentazione di diversi emendamenti, a rivedere la nostra posizione. Si rischia, infatti, con le norme proposte, di dare ai voli non di linea una tale limitazione per cui sarà difficile per le compagnie svolgere il compito di organizzare i voli a domanda.

PRESIDENTE. Poiché in Assemblea stanno per avere inizio votazioni a scrutinio segreto, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,55, è ripresa alle 17,40.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MORAZZONI

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito di accordi intervenuti tra i gruppi, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
