

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

7.

SEDUTA DI MARTEDÌ 15 GENNAIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.
Missioni:	
PRESIDENTE	93
Sostituzioni:	
PRESIDENTE	93
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
ACCAME: Disciplina dei servizi aerei non di linea (67);	
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea (230)	94
PRESIDENTE	94, 97, 99, 101, 103
BAGHINO	98, 99, 100, 101, 102, 103
BOCCHI	94, 98, 101
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	96, 98, 99, 101, 103
PERNICE	103
RUBINO, <i>Relatore</i>	95, 97, 98, 99, 101, 103

La seduta comincia alle 15,25.

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

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Briccola e Lucchesi sono in missione per incarico del loro ufficio.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, i deputati De Simone e Postal sostituiscono per questa seduta, rispettivamente, i deputati Casalino e Morazzoni.

Seguito della discussione delle proposte di legge Accame: Disciplina dei servizi aerei non di linea (67); Marzotto Caotorta ed altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea (230).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Accame: « Disciplina dei servizi aerei non di linea »; e dei deputati Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Garocchio, Morazzoni, Perrone, Rubino, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Lucchesi, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria, Sanese: « Disciplina dei servizi aerei non di linea ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 20 dicembre 1979 è stata dichiarata aperta la discussione sulle linee generali delle proposte di legge, nel testo unificato redatto dal Comitato ristretto.

BOCCHI. Il gruppo comunista ha contribuito validamente alla stesura del testo unificato in discussione, nonché alla definizione di uno degli aspetti fino ad oggi più lacunosi della disciplina dei voli non di linea. D'altra parte, già nella passata legislatura furono presentate proposte di legge dello stesso tenore di questo provvedimento, l'iter delle quali, però, non fu portato a termine.

Nella stesura del testo unificato da parte del Comitato ristretto si è tenuto conto in modo particolare dei problemi che derivano dalla situazione di crisi energetica che è in atto nel nostro paese, specialmente nel settore petrolifero; e si è tenuto conto, altresì, dei problemi derivanti dal rilascio delle licenze e delle autorizzazioni nel quadro della disciplina complessiva dei voli non di linea. Le esperienze compiute da alcune compagnie straniere e quelle già avviate, sebbene con alcune limitazioni, dalla nostra compagnia di bandiera, concessionaria di tutte le linee extra nazionali, stanno a dimostrare come una migliore regolamentazione delle linee permanenti, delle linee convenzionate in concessione, permetta la massima

produttività o, quanto meno, la possibilità di alleviare i gravi problemi derivanti dai consumi energetici e dai loro costi.

Il gruppo comunista intende sottolineare la mancanza, ancora una volta, di una proposta di revisione organica del codice della navigazione da parte del Governo. Una tale proposta, doverosa da parte dell'esecutivo, sarebbe condizione per una più ampia regolamentazione dei voli non di linea, anche per il fatto che consentirebbe di superare talune altre proposte riguardanti la stessa materia.

Una revisione più generale del codice della navigazione si rende, a questo punto, necessaria, per dare un assetto più ordinato alla legislazione vigente in materia di voli non di linea e per evitare che vengano ancora presentate singole proposte di legge le quali, anziché risolvere la questione in maniera corretta e complessiva, finiscono poi per comportare ulteriori problemi.

Il gruppo comunista è disposto a dare voto favorevole a questo provvedimento, sempre che siano accolti gli emendamenti da esso presentati e siano, invece, respinti taluni emendamenti preannunciati, in almeno uno dei quali traspare il tentativo di non limitare la regolamentazione dei voli non di linea soprattutto in relazione appunto alla necessità di evitare la concorrenzialità o quantomeno la presenza ripetitiva di voli *charter*, non di linea; ciò tenendo presente che la compagnia di bandiera e le altre compagnie nazionali non versano in floride condizioni, e non hanno una produttività adeguata alla specificità di questo tipo di trasporto.

Nel varare questo provvedimento di legge, noi vorremmo poi invitare il Governo a por mano alla revisione del codice di navigazione, anche in relazione al processo che si va avviando nel settore del trasporto aereo, introducendo quindi quelle modifiche allo scopo necessarie. Mi sembra, infatti, che la normativa, inauguratasi con il provvedimento di smilitarizzazione del servizio di controllo del traffico aereo e che sarà completata da altre leggi di modifica, esiga un'organica sistemazione, di cui deve prendere l'ini-

ziativa il Governo. In proposito, vorrei preannunciare che noi comunisti presenteremo delle interrogazioni o delle interpellanze sui problemi dell'assistenza al volo, con particolare riguardo al controllo della strumentazione aerea. È cronaca di questi giorni, riportata dai giornali, e caratterizzata da titoli allarmanti (anche se riteniamo, e speriamo, che il problema non sia di tale gravità), l'aumento sempre maggiore del numero degli aeroporti classificati come non sicuri, e sui quali i piloti si rifiutano, per alcune ore del giorno, di compiere le operazioni di atterraggio e di decollo, con le conseguenze che si possono immaginare: basti pensare alle crescenti difficoltà in cui si trova l'ATI, compagnia sub-concedente dell'Alitalia.

Ritengo sia assolutamente necessario affrontare i problemi concernenti la verifica della strumentazione a terra e la precisione delle apparecchiature di assistenza al volo, perché altrimenti rischiamo di sistemare solo qualche tessera del più ampio mosaico costituito dal servizio di trasporto aereo, che si presenterà quindi non completo e continuamente rimesso in discussione dinanzi all'opinione pubblica e all'utenza giustamente preoccupata, e lascerà ancora senza risposta i problemi anche economici di determinati settori. Si tratta di un impegno che dovrebbero assumersi, oltre al Governo, anche le forze parlamentari che si sono particolarmente interessate della situazione del traffico aereo. Ricordo, poi, che siamo ancora in attesa del piano generale degli aeroporti, ed anche di provvedimenti di ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile, i cui problemi sono stati recentemente sottolineati da una commissione di indagine e posti in evidenza anche dall'allontanamento di alcuni dirigenti. Credo che pure a questo proposito abbiamo bisogno di una più organica documentazione, per poter eventualmente affrontare altri provvedimenti con quella serenità e conoscenza di cause che essi richiedono.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

RUBINO, *Relatore*. Parafrasando un noto detto, secondo il quale ogni cosa che si allunghi finisce per diventare un serpente e il serpente finisce per girare su se stesso, devo dire che questa discussione sulle linee generali finisce per divenire sempre meno tale, poiché si sta perdendo il senso iniziale del dibattito su questo provvedimento.

Mi è sembrato di capire, dagli interventi finora svolti, che, per una serie di motivi strani ma comunque derivanti da fatti avvenuti, questo tipo di voli abbia finito per svilupparsi, al di fuori ed al di là di ogni norma, nelle pieghe del rapporto burocratico e che ad esso corrisponda un'intensità d'interessi estremamente elevata sia per quanto riguarda l'economia turistica sia per quanto riguarda, più ampiamente — e ne parleremo in seguito — tutta la problematica dell'esportazione. Il fatto che, in questa « stranezza » normativa, si siano raggiunti, nel 1978, oltre 30 mila voli per passeggeri ed oltre duemila voli *cargo* sta ad indicare che siamo in presenza di un imponente fenomeno, che esige una sua regolamentazione. Insisto sull'esigenza di regolamentazione proprio mentre alcuni, a mio parere non esattamente, parlano di liberalizzazione, perché attualmente il territorio italiano è sorvolato, per quanto concerne i voli non di linea, da vettori per la più gran parte stranieri; il che nei prossimi anni, nel caso di un prevedibile diritto di atterraggio senza preventiva autorizzazione, potrebbe penalizzare gravemente la situazione del nostro paese nel settore dei voli di linea.

Per questo motivo si è ritenuto che il senso di questo provvedimento debba essere quello di creare il massimo interesse per gruppi imprenditoriali e per tecnologie ad evitare che si determini una situazione dannosa per il nostro paese e per la nostra compagnia di bandiera.

Ritengo che sia giusto pervenire ad un equilibrio tra gli interessi della nostra compagnia di bandiera e quelli più generali del nostro paese; ma non si può certo ammettere una penalizzazione sostanziale sia nel settore dei voli passeggeri

non di linea sia in quello dei voli *cargo* non di linea. Infatti, secondo dati pubblicati ufficialmente, nel 1978, su 2.020 voli *cargo* non di linea soltanto 8 sono stati compiuti da vettori italiani e su 30.140 voli passeggeri non di linea soltanto 3.604, cioè l'11,9 per cento, sono stati compiuti da vettori italiani. Tutto questo indica la gravità sostanziale della situazione. È fin troppo ovvio ricordare che tutta la problematica dei voli *charter* si riferisce ad un tipo di passeggeri e ad un tipo di organizzazione turistica profondamente diversi da quelli delle linee aeree ordinarie. Pertanto, una normativa in questo settore s'impone, a mio avviso, anche in relazione all'interesse che le associazioni per il turismo sociale ormai annettono ad esso. Inoltre, mi trova del tutto consenziente il richiamo che è stato fatto alla necessità di modificare il codice della navigazione, che, come è noto, fu emanato nel 1942, cioè 38 anni fa, ed il cui regolamento di attuazione non è stato ancora emanato. Se non vado errato, un'apposita commissione, presieduta dal consigliere di Stato Cacciatore, ha lungamente discusso dell'argomento ed ha predisposto un ampio ed articolato schema di regolamento. Ma, come spesso accade, tutto questo lavoro non ha prodotto risultati, cosicché continuiamo ad operare in base ad un codice della navigazione estremamente vago, per taluni aspetti, ed ormai sostanzialmente superato per altri. Certo, tra una fase di pura valutazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda del codice della navigazione ed una rielaborazione complessiva di esso sarebbe stato più logico scegliere la seconda. Ma, in mancanza di un quadro generale che possa essere considerato accettabile, il provvedimento in discussione ci consente pur sempre di andare avanti.

Se, dunque, il senso di questo provvedimento è quello di regolamentare un fenomeno già da tempo esistente, questo testo unificato avrà un seguito. Se, invece, il senso del provvedimento sarà quello di creare ulteriori turbative nel settore turistico, è evidente che finiremo per travol-

gere gli obiettivi che questa stessa Commissione ha posto come base per la discussione del testo unificato.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Devo rispondere al rilievo dell'onorevole Bocchi, secondo cui questo provvedimento viene discusso in mancanza di un'iniziativa legislativa del Governo, il quale peraltro — come ho avuto modo di dire già nella passata legislatura, durante la quale l'esecutivo presentò un proprio disegno di legge sulla materia — intende svolgere, anche al fine di una più sollecita approvazione del provvedimento, una funzione di indirizzo, o per lo meno di indicazione del proprio ruolo di supporto tecnico all'elaborazione compiuta da codesta Commissione, ritenendo che questo capitolo debba essere in qualche modo chiuso.

Circa le altre problematiche sollevate in questa sede dall'onorevole Bocchi — in particolar modo per quanto riguarda i servizi di assistenza al volo — lo stesso onorevole Bocchi saprà senz'altro che è all'ordine del giorno dell'assemblea il disegno di legge-delega sulla ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo, che prende in considerazione molte delle questioni qui sollevate; esso solo in via transitoria contempla l'attività di un apposito Commissariato. Il Governo insiste sul fatto che tale organismo sia temporaneo, perché se non si potesse superare, con delle norme opportune, questa situazione certamente contingente, dovremmo procedere ad una risistemazione del Commissariato stesso, con le conseguenze ovviamente derivanti dalla trasformazione di un organismo nato come straordinario e temporaneo. Mi auguro quindi che il provvedimento di legge possa essere varato al più presto, in quanto ogni giorno di più ci rendiamo conto della necessità di assicurare una più coerente sistemazione alla struttura di quest'organo e, più in generale, all'intero sistema del trasporto aereo in Italia.

Devo inoltre ricordare che, nei termini di cui all'articolo 4 della legge n. 299, il Governo ha presentato alle Camere un

documento contenente le linee per il piano degli aeroporti e per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile; è quindi necessario che la Commissione non solo ne prenda atto, ma ne faccia specifico oggetto di discussione, per dar modo al Governo di predisporre quei provvedimenti che, nel corso del dibattito, essa stessa vorrà indicare come opportuni.

Per quanto si riferisce agli emendamenti preannunciati, faccio osservare, in linea generale, che il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto non dovrebbe subire delle sostanziali modificazioni, dal momento che contempera le varie esigenze in gioco: e ciò se si vuole ragionevolmente portare a conclusione l'esame di questo progetto di legge.

Ma, dovendo esprimere un giudizio sui vari emendamenti, devo dire che sono favorevole al primo emendamento dell'onorevole Baghino all'articolo 2, che è di pura forma, mentre sono contrario al suo secondo emendamento sul medesimo articolo 2, sembrandomi più opportuno quello presentato, sullo stesso argomento, dal relatore, che intende aggiungere — con riguardo alla concessione della licenza — il riferimento anche all'articolo 778 del Codice della navigazione. Ricordo che in sede tecnica abbiamo a lungo esaminato quest'emendamento, dal momento che l'articolo 778 ha un carattere profondamente diverso rispetto agli altri citati nel testo del provvedimento di legge: esso infatti si riferisce alla concessione di convenzioni, mentre qui si tratta di licenze. Se è quindi opportuno richiamare l'articolo 778 (perché, altrimenti, metteremmo un operatore del settore in condizioni di dover acquistare un aereo senza nemmeno sapere se poi otterrà la relativa licenza), occorre procedere con cautela, inserendo, ad esempio, alla fine del primo comma dell'articolo 2, una precisazione del genere: « il non rispetto dei termini di cui all'articolo 778 comporta la decadenza della licenza ». Se in un regime di concessione decennale per l'esercizio di servizi di linea non si era inserita una clausola simile, che avrebbe magari potuto comportare delle difficoltà, in un regime più la-

bile, come quello della licenza, dobbiamo almeno garantirci in questo modo.

Per quanto riguarda poi l'articolo 6, vi è la concorrenza di tre emendamenti sullo stesso argomento. L'onorevole Baghino propone di sopprimere, alla lettera *b*) del punto 1, le parole: « nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea », senza prevedere alcuna sostituzione di questa disposizione; l'onorevole Bocchi, insieme ad altri colleghi, propone invece la soppressione di questa frase ed il contemporaneo inserimento di una lettera *c*), che costituisce un'integrale surrogatoria di quella disposizione, concretizzando una esigenza di cui si è più volte parlato: questo emendamento, però, rappresenta una notevole variante rispetto al testo elaborato dal Comitato ristretto. Tra le due ipotesi, mi sembra costituisca un'accettabile via di mezzo l'emendamento di cui è primo firmatario il relatore, che intende introdurre solo il riferimento alla periodicità ed alla ripetitività dei voli stessi: potrebbe quindi essere accolto senz'altro tanto dal Governo, quanto dagli altri colleghi che hanno proposto delle modifiche.

RUBINO, Relatore. Si tratta di vedere se, per adeguare la nostra legislazione in materia a quella europea e mondiale, si debba tendere o meno ad un aumento di interessi da parte di gruppi e di enti per il turismo sociale.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo del testo unificato del Comitato ristretto, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

La denominazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

« Dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio ».

(È approvato).

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1980

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

L'articolo 788 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« *Licenze ed autorizzazioni.* - I servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e le scuole di pilotaggio, non possono essere esercitati senza la preventiva licenza del Ministero dei trasporti, rilasciata alle condizioni e nei limiti stabiliti dagli articoli 789, 790, 791 e dal regolamento di attuazione del presente Capo, emanato con decreto del Ministro dei trasporti.

I servizi di trasporto aereo non di linea possono essere effettuati anche da stranieri a condizioni di reciprocità previa autorizzazione per singoli voli o per serie di voli da rilasciarsi di volta in volta, salvo che altrimenti disposto in convenzioni internazionali e fatto salvo il disposto dell'articolo 780 (Riserva del cabotaggio). Gli esercenti stranieri devono essere preventivamente accreditati dalle competenti autorità dello Stato di appartenenza.

Conseguita la licenza o l'autorizzazione i voli possono essere effettuati nel rispetto di tutte le condizioni operative prescritte, nonché delle disposizioni del regolamento di cui al primo comma ».

I deputati Rubino e Morazzoni hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo le parole « dagli articoli » aggiungere « 778 ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il riferimento puro e semplice all'articolo 778 del codice della navigazione preoccupa un poco il Governo. Propongo pertanto di inserire tra il primo ed il secondo comma dell'articolo, il seguente:

« Il non rispetto del termine di cui all'articolo 778 comporta la decadenza della licenza ».

BOCCHI. Anche il gruppo comunista auspica che venga incentivata l'iniziativa del nostro paese nel settore dei voli non di linea; tuttavia non ritiene che tale incentivo possa avvenire attraverso un richiamo, nel testo del provvedimento, dell'articolo 778 del codice della navigazione, poiché è convinto che la prossima stagione turistica sarà molto difficile per i nostri voli *charter*. Già l'anno scorso, infatti, molti nostri voli *charter* furono bloccati da problemi di pagamento in aeroporti stranieri a causa della mancanza di carburante. Pertanto, il gruppo comunista chiede che venga ritirato l'emendamento Rubino e che, di conseguenza, anche il rappresentante del Governo ritiri la sua proposta di modifica. Si potrebbe, se mai, presentare al termine della seduta un ordine del giorno che inviti il Governo ad avere particolare cura nel rilascio delle licenze.

BAGHINO. Penso che sarebbe più opportuno che venissero ritirati l'emendamento ed il subemendamento: approvandoli, infatti, creeremmo una situazione in contrasto con quanto previsto dalla lettera a) del punto 1, dell'articolo 6, laddove si dice che il regolamento di attuazione deve precisare « i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari ed operativi necessari per ottenere la licenza »; verremmo, cioè, a porre un limite, una condizione alla operatività. Ritirando, invece, quelle proposte di modifica, lasceremmo il regolamento libero di fissare i criteri di operatività stessa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi sembra che la citazione da lei fatta non riguardi le nostre preoccupazioni, ed inoltre l'operatività è tutt'altra cosa.

BAGHINO. Ma l'operatività dà certe garanzie, che vanno reclamate.

RUBINO, *Relatore.* Poiché vedo che, salvo le varie motivazioni, siamo tutti d'accordo sulla sostanza della questione, ritiro l'emendamento di cui sono primo firmatario.

PRESIDENTE. Il subemendamento del Governo deve pertanto considerarsi come decaduto.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo aveva presentato il suo subemendamento solo per venire incontro ad un'esigenza reale, che prima non era stata presa in considerazione, e che ora veniva sottolineata e riconosciuta. Nel momento in cui l'emendamento Rubino ed altri viene ritirato, il Governo non può che prendere atto di ciò, anche se riteneva più opportuno che sull'emendamento medesimo si insistesse.

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

Al primo comma, dopo le parole: « dal regolamento di attuazione », aggiungere le parole: « di cui all'articolo 6 ».

BAGHINO. Ho presentato quest'emendamento perché vorrei risultasse chiaro che, quando si parla di « regolamento di attuazione del presente Capo » ci si riferisce a quello di cui al titolo VI, libro 1, parte seconda, del Codice della navigazione. Infatti, la denominazione del Capo cambia, ma restano le altre norme, quelle del Capo di cui al Codice precedente.

RUBINO, *Relatore*. Faccio osservare che l'articolo 2 del testo in discussione è sostitutivo dell'articolo 788 del Codice della navigazione. Se introducessimo il richiamo proposto dall'onorevole Baghino, avremmo un riferimento non all'articolo 6 del progetto di legge, ma a quello del Codice della navigazione. Perché quindi non sorgano dei dubbi interpretativi, prego il proponente di ritirare l'emendamento, tanto più che la precisazione da lui richiesta figura già al primo comma dell'articolo 6.

BAGHINO. Io ritenevo che un richiamo ulteriore dovesse essere fatto, ma, stando così le cose, ritiro l'emendamento.

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

Al secondo comma, dopo le parole: « salvo che », aggiungere le parole: « non sia ».

BAGHINO. Si tratta di un emendamento di pura forma, su cui già il Governo ha espresso il suo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Baghino.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché ai successivi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 3.

L'articolo 789 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Condizione per il rilascio delle licenze. — Le licenze previste dall'articolo precedente possono essere rilasciate soltanto alle persone, enti o società indicate nell'articolo 751.

Al vettore che esercita i servizi di trasporto aereo non di linea si applicano le disposizioni di cui all'articolo 941 e agli articoli da 996 a 1000 ».

(È approvato).

ART. 4.

L'articolo 790 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Durata. — Le licenze di cui all'articolo 788 hanno la durata da tre a cinque anni.

Dette licenze sono revocabili prima della loro scadenza solo per comprovato motivo di pubblico interesse e si intendono

rinnovate per uguale periodo qualora il titolare, che abbia presentato domanda di rinnovo corredata della documentazione prescritta almeno 180 giorni prima della scadenza, non riceva notifica del rigetto motivato della domanda o della irregolarità della documentazione presentata almeno 90 giorni prima di detta scadenza ».

(È approvato).

ART. 5.

L'articolo 791 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« *Divieto di cessioni e sanzioni.* — Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso del Ministro dei trasporti.

Chiunque non osservi le disposizioni del presente titolo nonché del regolamento di attuazione del presente capo, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1 milione a lire 50 milioni e inoltre, nei casi più gravi e limitatamente agli esercenti italiani, con la sospensione e, per i recidivi, con la revoca della licenza.

Le sanzioni sono applicate con decreto del Ministro dei trasporti ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, modificativa degli articoli 788, 789, 790, 791, del codice della navigazione, il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento di attuazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire:

1) le modalità di rilascio e di esercizio, precisando:

a) i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari e operativi necessari per otte-

nere la licenza ad esercitare trasporti aerei non di linea, servizio di lavoro aereo o scuole di pilotaggio da parte di persone, enti o società capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751;

b) i tipi, le caratteristiche e i modi di offerta dei servizi di trasporto aereo non di linea ammessi, eserciti da vettori sia nazionali che stranieri, avuto riguardo alla prassi corrente e consolidata in materia, agli interessi delle comunità italiane all'estero, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e alla rilevanza che il trasporto aereo non di linea ha nello sviluppo dell'economia turistica italiana, nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea;

2) i controlli sul rispetto della normativa vigente per la effettuazione dei servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio, nonché le sanzioni in caso di inosservanza e la procedura per la loro applicazione.

Il regolamento di cui al primo comma può essere modificato con decreto ministeriale.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire la parola: « sei » con la parola: « tre ».

BAGHINO. La mia preoccupazione è che, essendo noi già al 1980, e dovendo attendere ancora un paio di mesi prima che anche l'altro ramo del Parlamento approvi il progetto di legge, non si vada troppo in là nel tempo nel normalizzare la situazione del settore, dato che si prevedono ben sei mesi dall'entrata in vigore della legge per l'emanazione del regolamento di attuazione. Teniamo anche presente che, mentre i voli *charter* soffrono della carenza di una programmazione, le agenzie che prevedono voli aerei non di linea programmano a distanza di due stagioni.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Pregherei l'onorevole Baghino di ritirare quest'emendamento, al quale sono contrario: mi pare infatti sia opportuno, in una materia così complessa, lasciare il previsto termine di sei mesi, per la sicurezza di tutti.

BAGHINO. Il sottosegretario Degan mi prega di ritirare l'emendamento. Sono disposto a ritirarlo purché il rappresentante del Governo e tutta la Commissione assumano l'impegno di sollecitare presso l'altro ramo del Parlamento l'approvazione la più tempestiva possibile di questo provvedimento. Se tale impegno non fosse assunto, insisterei sul mio emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, pur nel rispetto della sovranità dell'altro ramo del Parlamento, non mancherà di dare il proprio contributo affinché il provvedimento sia discusso ed approvato al più presto dal Senato.

BAGHINO. Prendo atto dell'assicurazione data dal Governo e ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento: *Alla lettera b), sopprimere le parole: « nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea ».*

Poiché il Governo si è espresso per una diversa formulazione, e poiché anche il gruppo comunista ha presentato un emendamento alla stessa lettera *b)*, chiedo ai presentatori degli emendamenti se intendano accedere o meno alla proposta del Governo

BOCCHI. Il nostro emendamento deriva dall'esigenza di certezza che i problemi del risparmio energetico siano tenuti nella più grande considerazione. In realtà, alla lettera *b)* dell'articolo si parla solo indirettamente di questi problemi, in relazione all'equilibrio della bilancia dei pagamenti; ma non si considerano i pro-

blemi del turismo internazionale. D'altro canto, l'aumento delle tariffe dei voli a carattere nazionale ha causato, negli ultimi tempi, una leggera flessione del numero dei passeggeri.

Pertanto, siamo disponibili per il ritiro del nostro emendamento, purché sia mantenuto quello del relatore, che tiene conto del problema della compatibilità, della periodicità e della ripetitività dei servizi in questo settore.

RUBINO, *Relatore*. Mi pare di capire che si vada precisando la volontà di stabilire alcune norme le quali rendano questo settore meno aleatorio.

Si tratta, come ho già detto in precedenza, di più di 30 mila voli all'anno, per un totale di circa 120 mila ore di volo e per un esborso complessivo di valuta pari a circa 360 miliardi di lire. Se fosse adottato un criterio di reciprocità, si avrebbero 180 miliardi di lire per gli aerei in partenza ed altrettanti miliardi per quelli in arrivo. Per questo motivo il relatore si è dichiarato favorevole, in sede di Comitato ristretto, ad una soluzione del problema dei livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea. È chiaro che non s'intende determinare una alterazione a danno dei vettori di linea, bensì s'intende evitare che i cieli italiani diventino « pascolo » esclusivo delle compagnie straniere. Pertanto, bisogna reagire a questa tendenza all'aumento dei voli non di linea stranieri, che raggiunge la percentuale dell'88,4 per cento per i voli *charter* e quella del 99,4 per cento per i voli *cargo*.

Quanto all'emendamento Bocchi ed altri, ritengo che la prima parte di esso, relativa ai limiti della periodicità e ripetitività, sia accoglibile in quanto considera in termini reali i livelli di compatibilità con i servizi di linea in riferimento alla periodicità e alla ripetitività, mentre più esattamente dal punto di vista sintattico l'onorevole Bocchi pone il problema dei limiti di questa periodicità: perché tre voli costituiscono già una periodicità; invece devolvendo al regolamento la determinazione di tali limiti, sfuggiamo ad

una determinazione o troppo estensiva o troppo riduttiva. Se, ad esempio, un operatore proponesse cinque voli dall'Inghilterra su un aeroporto del Mezzogiorno, già questo verrebbe a rientrare nella periodicità e nella ripetitività, ed una teorica valutazione restrittiva potrebbe impedirlo: ciò sarebbe in contraddizione con quanto da noi stabilito all'articolo 2, a proposito di singoli voli o di serie di voli; perché mentre usiamo questi termini nel secondo comma del citato articolo, usiamo poi i termini di « periodicità e ripetitività » all'articolo 6 solo per tre-quattro-cinque voli, il che costituirebbe o un non-senso, o una violazione della norma di cui all'articolo 2, che modificherebbe oltre tutto il senso della prima parte della legge.

Aggiungo che, durante la faticosa elaborazione di questo articolo 6, avevamo concordato, in sede di Comitato ristretto, che esso dovesse prevedere da un lato le modalità di rilascio e di esercizio della licenza, e dall'altro i controlli circa l'effettuazione dei voli di trasporto aereo non di linea: abbiamo pertanto impostato l'articolo in base a tali questioni. Ora, mentre per quanto riguarda i controlli non si sono presentati problemi, per quanto concerne le predette modalità abbiamo accettato la dizione, di cui alla lettera b): « avuto riguardo alla prassi corrente e consolidata in materia ».

Se il problema della periodicità e della ripetitività va inteso nell'ambito della linea da noi stabilita, allora ha un significato; ma se esso può costituire un imprevedibile strumento che l'amministrazione, di volta in volta e senza un chiaro quadro di riferimento, propone per impedire un certo flusso turistico, è chiaro che, come relatore, devo dichiararmi contrario ad un'impostazione del genere. Credo, infatti, che nel deliberare sull'articolo 6 dobbiamo anche tener conto dell'esigenza di consentire lo sviluppo del traffico aereo in questione tramite vettori nazionali, senza determinare ingiuste ed erronee penalizzazioni a carico degli operatori italiani. In proposito, desidero far

presente alla Commissione, con molta chiarezza, che l'istituto della reciprocità opera spesso a danno dell'Italia: attraverso dati accuratamente ricercati, ho appreso che l'Alitalia può operare su tutti i mercati in condizioni di reciprocità ma — per quanto mi risulta — pur avendo sottoscritto 76 accordi, circa il 38 per cento di essi non opera in condizioni di reciprocità; ciò per tutta una serie di problemi, a volte attinenti a delicate questioni internazionali, a volte concernenti questioni di economicità. Non vorrei che, ponendo degli elementi di ritardo o di rigidità a danno dei nostri operatori del settore (che sono l'ATI, l'Alitalia, l'Aersarda, la Aeral) finissimo con il privilegiare quelli stranieri (ed il sottosegretario sa, in questo settore, quante pressioni a livello internazionale vi sono state, per cui gli aerei stranieri sono atterrati ugualmente, nonostante l'atteggiamento negativo di Civiltavia). Facciamo attenzione, insomma, a non penalizzare gli operatori italiani, consentendo un'ulteriore agevolazione a quelli stranieri, al di là del dettato stesso della legge.

BAGHINO. Noi siamo nettamente contrari all'ultima frase del punto b) dell'articolo 6: ma, se fossero ritirati gli emendamenti di cui sono primi firmatari gli onorevoli Rubino e Bocchi, anche noi ritireremmo il nostro; diversamente, insisteremo per la votazione. Ciò perché riteniamo che il riferimento alla « compatibilità » dia al ministro, che deve predisporre il regolamento di attuazione in oggetto, eccessiva facoltà ed autonomia di valutazione circa gli interessi della compagnia di bandiera. Ove, poi, noi eliminassimo questo riferimento e vi aggiungessimo quelli alla « ripetitività » ed alla « periodicità », aggraveremmo la situazione, rendendo schiavo il ministro, con questa indicazione, delle esigenze della predetta compagnia. Perché parlare di periodicità e di ripetitività significa tener presente tutte le convenzioni dell'Alitalia, esercite e non esercite.

Ora, consideriamo che fino ad oggi non abbiamo registrato uno sviluppo dei voli

non di linea, sia nel settore dei passeggeri sia in quello delle merci, e perciò dobbiamo veramente preoccuparci di non stabilire questa restrizione, con un'indicazione del genere, che produrrebbe una situazione di condizionamento, rendendo praticamente vano il provvedimento di legge. Non avremo così reso un buon servizio né allo sviluppo dei voli aerei non di linea, né alla nostra bilancia commerciale, ove si tenga conto delle cifre che abbiamo ascoltato, e che richiamerò in sede di dichiarazione di voto.

RUBINO, *Relatore*. Si tratta soltanto di definire le modalità di svolgimento dei voli *charter* attraverso una forma appropriata; e mi sembra che la forma proposta dagli onorevoli Bocchi e Pernice risponda a tale esigenza.

PERNICE. Si fissano due categorie, le quali valgono per i servizi non di linea, per consentire la compatibilità o meno con i servizi di linea, e per evitare che i primi abbiano una periodicità ed una ripetitività tali da farli « entrare in collisione » con i secondi.

BAGHINO. Poiché considero aggravante l'aggiunta di limiti di periodicità, mantengo il mio emendamento soppressivo.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo può ritenere peggiorativo rispetto alla sua proposta di sopprimere le ultime parole della lettera b), ma non rispetto al testo dell'articolo. Pertanto, il Governo esprime parere favorevole all'emendamento Bocchi ed altri alla lettera b) dell'articolo 6.

PRESIDENTE. L'emendamento Bocchi risulta pertanto così formulato: *Alla lettera b), dopo le parole: « di linea », aggiungere le seguenti: « tenuto conto di limiti di periodicità e di ripetitività dei voli non di linea ».*

Pongo in votazione l'emendamento sop-
presentato dal deputato Baghino.
pinto).

Pongo in votazione l'emendamento Bocchi ed altri.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 che, a seguito delle modifiche testè apportate, risulta così formulato:

ART. 6.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento di attuazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire:

1) le modalità di rilascio e di esercizio, precisando:

a) i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari e operativi necessari per ottenere la licenza ad esercitare trasporti aerei non di linea, servizio di lavoro aereo o scuole di pilotaggio da parte di persone, enti o società capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751 del codice della navigazione;

b) i tipi, le caratteristiche e i modi di offerta dei servizi di trasporto aereo non di linea ammessi, eserciti da vettori sia nazionali che stranieri, avuto riguardo alla prassi corrente e consolidata in materia, agli interessi delle comunità italiane all'estero, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e alla rilevanza che il trasporto aereo non di linea ha nello sviluppo dell'economia turistica italiana, nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea tenuto conto di limiti di periodicità e di ripetitività dei voli non di linea;

2) i controlli sul rispetto delle norme vigenti per la effettuazione dei servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio, nonché le sanzioni in caso di inosservan-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1980

za e la procedura per la loro applicazione.

Il regolamento di cui al primo comma può essere modificato con decreto ministeriale.

(È approvato).

Essendo in corso, in Assemblea, alcune votazioni a scrutinio segreto, propongo di rinviare il seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge alla seduta di domattina.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 16,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMB