

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 86° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 GIUGNO 1975

Presidenza del Presidente **SAMMARTINO**

#### INDICE

##### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1357, 1359
AVEZZANO COMES . . . . .	1358
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	1357

*La seduta ha inizio alle ore 10,15.*

**GROSSI**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

#### Interrogazione

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca una interrogazione del senatore Avezzano Comes al Ministro dei trasporti. Ne do lettura:

**AVEZZANO COMES**. — *Al Ministro dei trasporti*. — Per sapere se ritiene corretto modificare disposizioni urgenti per concessioni

voli noleggiati provenienti dal Nord-America, attraverso decisioni adottate dal suo Ministero, ed in particolare se è vero che i termini per presentare la domanda alle nostre autorità governative sono andati a tutto vantaggio dei vettori nord-americani.

Si chiede, altresì, se ciò non sia un fatto che può anche configurarsi come turbativo della libertà di concorrenza, in un settore nel quale le regole di comportamento sono più che mai necessarie per garantire gestioni aziendali basate sull'economicità.

(3 - 1574)

**DEGAN**, sottosegretario di Stato per i trasporti. Le domande di autorizzazione per l'effettuazione di voli noleggiati del tipo « tutto compreso » (Inclusive Tour Charter) dal Nord America verso l'Italia e viceversa debbono essere presentate, secondo le disposizioni vigenti, di cui alla circolare in data 22 aprile 1974, almeno sessanta giorni prima della data di effettuazione dei voli.

Per quanto riguarda le regole di comportamento stabilite dai Paesi esteri interessati al-

le direttrici del traffico « Inclusive Tour Charter » con l'Italia, si fa osservare che le disposizioni statunitensi e canadesi richiedono novanta giorni di preavviso anzichè i sessanta richiesti dall'Amministrazione italiana e dalle Amministrazioni dei principali Paesi europei.

Benchè ciò si traduca sostanzialmente in uno svantaggio sia per le società aeree italiane che per quelle europee che intendano effettuare eventualmente voli noleggiati tutto-compreso verso gli Stati nord-americani, al fine preminente di favorire l'afflusso delle correnti turistiche nel nostro Paese, è attualmente all'esame la possibilità di prevedere nella normativa italiana anche l'ipotesi che, in casi del tutto eccezionali di particolari esigenze pubbliche o di fatti non imputabili a volontà dei vettori aerei richiedenti, il termine di preavviso normale di sessanta giorni possa ridursi fino a un minimo di trenta giorni, in aderenza anche alla raccomandazione adottata nel corso della 7ª Assemblea Plenaria della Commissione Europea dell'Aviazione Civile (CEAC).

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Prevedevo una risposta del genere, molto stringata e del tutto insoddisfacente, per cui vorrei svolgere alcune considerazioni che ritengo necessario rimangano a verbale e agli atti della Commissione. Ripeto, sono del tutto insoddisfatto della risposta perchè un fatto è certo: gli interessi della compagnia di bandiera italiana non sono stati salvaguardati e ciò è molto grave. Voi sapete che la compagnia di bandiera italiana sta boccheggiando e un trattamento del genere non le doveva essere fatto! Specialmente in questo momento, in concomitanza con i grandi flussi turistici connessi con l'Anno Santo.

Il traffico aereo sul Nord-atlantico ha subito nel 1974, rispetto al 1973, un considerevole calo, in particolare nel settore charter. È la prima volta che si verifica, dal 1945, una recessione su quella che da tutte le aerolinee è considerata la rotta più prestigiosa e ricca, cioè quella americana. In cifre tale situazione si esprime con un meno 31,6 per cento dei passeggeri charter (meno 34 per

cento dei voli) e con un meno 6,8 per cento dei passeggeri sui vettori regolari (meno 10,6 per cento dei voli). Cioè, a fronte di un vero e proprio crollo del traffico cosiddetto irregolare, si ha una contenuta diminuzione del traffico passeggeri da parte dei vettori regolari.

In occasione di una mia recente interrogazione, il Ministro mi rispose asserendo testualmente che « per quanto riguarda le stime di traffico ipotizzate dagli agenti di viaggio, non è possibile verificarne l'attendibilità, in quanto il numero dei passeggeri che usufruiranno dei voli *split affinity charters* verso l'Italia dipende dal concorso di vari elementi di natura economica e commerciale ». In verità — come dicevo prima — c'è l'Anno Santo e non era difficile immaginare un notevole movimento passeggeri.

Si ammetteva con questo l'infondatezza di cifre precedentemente chiamate a supporto di queste discutibili deroghe alla normativa finora in vigore, cifre che parlavano di centinaia di migliaia di turisti per oltre un milione di pernottamenti. Ora questa dichiarata impossibilità di verificare le suddette stime non ha tuttavia impedito di ridurre a 30 giorni il limite di tempo richiesto agli operatori per avanzare le domande di autorizzazioni per i voli *Inclusive Tour Charters* (ITC). L'aver ridotto da 60 a 30 giorni la preparazione di un volo charter ha determinato danni enormi.

Ecco la ragione della mia interrogazione. Mi sembra questa la sede opportuna per ricordare che l'Italia è stata incaricata in sede europea (CEAC) di fare da presentatore e relatore della normativa ITC. Il consentire gli *split affinity charters* ed ancor più l'accorciare a trenta giorni i limiti di tempo per le domande di autorizzazione non solo non comportano alcun effetto positivo sul turismo dagli USA verso l'Italia, ma, al contrario, determinano un danno per le compagnie regolari in genere e in particolare per la nostra compagnia di bandiera, seriamente impegnata nella fase iniziale di un difficile recupero. Questo provvedimento, infatti, mentre avvantaggia esclusivamente le società americane, altera, nel contempo, un regola-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

86° RESOCONTO STEN. (25 giugno 1975)

mento che non è fine a se stesso, in quanto i suoi termini furono proposti e fissati nel quadro più ampio delle attività *charter* nella relazione Stati Uniti-Europa e viceversa. La regolamentazione vigente in Italia ed Europa è più liberale dell'analoga formula USA ed è stata armonizzata con una politica europea che tiene in debito conto gli interessi del trasporto aereo, pur essendo tutt'altro che presclusiva nei confronti di uno sviluppo delle attività *charter*.

C'è da concludere che il Ministero, in questa occasione, non ha saputo o voluto salvaguardare gli interessi della nostra compagnia di bandiera, anzi ha mortificato e sacrificato quest'ultima ai soli interessi delle compagnie americane. Io non riesco a comprendere il perchè di tutto questo e nessuna spiegazione mi potrà convincere mai che

questa operazione sia stata opportuna e disinteressata.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Avezzano Comes, siccome lei ha chiesto che fosse verbalizzato il suo intervento devo precisare che quanto ella ha esposto è stato stenografato e verrà pubblicato come avviene per la sede deliberante.

Il resoconto sommario di domani, invece, recherà, come per prassi, soltanto la sua dichiarazione di insoddisfazione per la risposta avuta.

*La seduta termina alle ore 10,30.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*

DOtt. FRANCO BATTOCCHIO