

12

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 SETTEMBRE 1989

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA ANTONIO TESTA**

La seduta comincia alle 17,30.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Durante la seduta odierna dovremmo cercare di puntualizzare lo stato dei lavori, facendo riferimento al calendario di audizioni stabilito anteriormente alla pausa estiva e discutendo talune esigenze manifestate.

Ritengo che sia necessario, contestualmente alla prosecuzione della nostra attività tesa ad approfondire le questioni attinenti alla sicurezza del volo, fornire alcune indicazioni al Governo, affinché una serie di supporti economici siano inseriti all'interno della legge finanziaria e dei provvedimenti di accompagnamento, per disporre in breve tempo di strumenti utili ad aumentare il livello della sicurezza, con particolare riferimento all'uso dei velivoli, al controllo degli spazi aerei, all'assistenza al volo ed alle tecnologie adottate negli aeroporti.

Inoltre, credo sia opportuno approfondire l'iniziativa internazionale del nostro paese a livello ICAO, secondo le linee già emerse nel documento dell'assemblea dell'anno scorso, per aumentare i parametri internazionali di sicurezza; in proposito, ricordo che l'assemblea ICAO è in corso.

Infine, occorre accelerare ogni procedura utile per la partecipazione dell'Italia alla convenzione denominata Eurocontrol.

SILVANO RIDI. Ritengo che le proposte del presidente siano da accogliere ancorché praticabili. La nostra Commissione

dovrebbe consultare in tempi rapidi i relatori al fine di formulare un proprio documento atto a sostenere presso l'esecutivo le argomentazioni relative alla copertura finanziaria, che il presidente ha ricordato, rispetto ad una serie di interventi.

È opportuno accelerare lo svolgimento delle audizioni già in calendario (alcune delle quali, come quella dei gestori aeroportuali, saranno estremamente utili per le informazioni che potranno fornire), per ottenere in tempi rapidi un chiarimento dall'ICAO, la cui assemblea - come ha ricordato il presidente - è in corso. Analogamente, dovremmo incontrarci con i rappresentanti preposti ad Eurocontrol, per comprendere quali siano gli spazi di accelerazione delle procedure per l'adesione del nostro paese alla suddetta convenzione.

Pertanto, bisogna giungere a formulare un indirizzo e ad avanzare le proposte sulle quali ci eravamo impegnati intorno al problema dell'innalzamento della soglia di sicurezza del volo, anche tenendo conto dei rapporti con le sedi che ho ricordato e delle informazioni che da essi potremo ricavare. In questo senso, si potrebbe prevedere anche una serie di azioni da intraprendere da parte del nostro paese indipendentemente dalle norme internazionali, sempre in tema di strumenti preposti alla sicurezza.

Per esempio, si è parlato di un comitato per la sicurezza del volo e di un organo atto a svolgere indagini tecniche sugli incidenti e sui mancati incidenti; si è, in sostanza, esaminata la possibilità di prevedere misure e mezzi in grado di incrementare l'efficienza generale del sistema. Inoltre, al di là delle questioni

della reciprocità, una serie di norme potrebbe essere introdotta in rapporto ad alcuni tipi di aerei utilizzati.

In altri termini, va presa in considerazione l'ipotesi di una disciplina che, ove non fosse accolta nelle nuove norme dell'ICAO, potrebbe essere introdotta nel nostro paese.

Su tali problemi occorre sensibilizzare il Governo ed in questo quadro ritengo si possa procedere nel senso indicato dal presidente.

MAURO DUTTO. Concordo con l'esigenza di concludere in tempi rapidi le audizioni da svolgere nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo e di affrontare celermente il problema di un indirizzo al Governo intorno ai provvedimenti da adottarsi sul versante italiano con la legge finanziaria.

In questo senso, ritengo opportuno rivolgere un invito ai relatori, affinché procedano alla stesura di una relazione; in alternativa, bisognerà produrre un documento che permetta alla Commissione il confronto con il ministro dei trasporti. Inoltre, occorre affrontare con il ministro i problemi della sicurezza che hanno riflessi immediati nella stesura della legge finanziaria, così come accade per quanto riguarda le questioni attinenti all'autotrasporto o al settore delle ferrovie. Ciò tenendo presente che il problema della sicurezza del volo nel nostro paese investe non soltanto problemi di copertura finanziaria, ma anche quelli di una riorganizzazione delle strutture amministrative e del controllo: riorganizzazione attesa da molti anni, a cominciare da quella del Ministero. Su questo si innesta il lungo dibattito parlamentare – non concluso – concernente gli strumenti di controllo che devono garantire, da una posizione *super partes*, la stessa vigilanza sull'amministrazione pubblica e sugli enti responsabili della sicurezza.

Per il settore della sicurezza non è sufficiente un approccio a livello nazionale, in quanto esso necessita di un'azione che raccolga nuovi stimoli per la creazione di organismi internazionali. In

questo senso, mi sembra importante partire dalla « regione Europa » come base per un'iniziativa rapida che permetta di rivedere le procedure volte a garantire la sicurezza degli aeroplani, anche sotto il profilo della vetustà.

Per quanto riguarda Eurocontrol, a causa del ritardo con il quale l'azienda di assistenza al volo ha iniziato i lavori, il programma risulta oggi fermo, anche se il Ministero degli affari esteri, attraverso relazioni internazionali, sta predisponendo la nostra adesione al progetto. Poiché ritengo realistico datarne la conclusione per il 1990, con grave ritardo rispetto alle nostre aspettative e richieste, non credo si pongano problemi immediati di anticipazioni per le spese che la nostra adesione comporterà.

Per concludere, propongo che sul tema della sicurezza del volo le Commissioni riunite organizzino un convegno scientifico a livello nazionale, che consenta di sviluppare un confronto con gli altri paesi e, nel contempo, di svolgere un'azione di stimolo rispetto a problematiche che non possono essere affrontate soltanto a livello nazionale, in quanto coinvolgono organismi di altri paesi.

Propongo, altresì, che la Commissione organizzi un convegno sulla situazione del Piano generale dei trasporti non solo per verificarne il livello di realizzazione, ma anche per indicare nuovi strumenti che lo configurino come un momento reale di programmazione dei trasporti nel nostro paese.

La Commissione deciderà quale delle due iniziative considera prioritaria, anche se sarebbe opportuno programmarle entrambe entro la fine del 1989.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, ci troviamo in una situazione imbarazzante in quanto, probabilmente anche a causa dei tristi avvenimenti degli ultimi tempi succedutisi con una frequenza preoccupante, l'opinione pubblica nazionale – e non solo gli addetti al settore – attende dalle forze politiche (Parlamento e Governo) alcune risposte in relazione a taluni quesiti ancora aperti e ad iniziative con-

crete volte a restituire ai cittadini la tranquillità nell'utilizzo specifico del mezzo aereo.

Signor presidente, più volte abbiamo detto, nel corso dei nostri lavori, che presumibile obiettivo dell'indagine è — tra gli altri — quello di giungere ad un'iniziativa parlamentare volta alla costituzione di un organismo che abbiamo chiamato « Comitato per la sicurezza del volo ». Poiché ho l'impressione che, alla luce dei fatti, questa esigenza sia divenuta stringente, mi domando (e lo stesso quesito rivolgo a lei, signor presidente) se non sia il caso, pur non avendo completato l'indagine conoscitiva, di procedere alla stesura ed alla presentazione formale di una proposta di legge in merito.

Concordo con quanto affermato dai colleghi circa la necessità di riassumere i dati finora acquisiti che, seppure non esaustivi, hanno una certa rilevanza e possono essere sufficienti. Se è vero che vi sono esigenze di sicurezza riguardanti i diversi versanti del trasporto, è anche vero che esistono talune peculiarità nel settore del traffico aereo che devono essere esaminate.

Condivido la proposta formulata dal collega Dutto tesa ad organizzare un convegno che potrebbe rappresentare una risposta di carattere sostanziale ai nostri lavori oltre ad essere la dimostrazione che essi non sono improduttivi, anche se le conoscenze acquisite nel corso dell'indagine conoscitiva producono ulteriori passaggi ed approfondimenti.

Non so se sia normativamente possibile, ma sarebbe opportuno che le Commissioni riunite adottassero una risoluzione con la quale fornire al Governo alcune indicazioni sulla base dei dati acquisiti e dei recenti fatti, per una serie di adempimenti da assumere immediatamente sul piano interno.

Penso, per esempio, alla possibilità di ampliare in tempi brevi il meccanismo di controllo sui bagagli, sì che da settoriale si trasformi in meccanismo generalizzato. I recenti avvenimenti, infatti, hanno dimostrato che il controllo sui bagagli costituisce un segmento importante nella

realizzazione di reali criteri di sicurezza nel settore del volo aereo.

Penso anche all'opportunità di fornire utili indicazioni al Governo in merito alle iniziative che sarebbe necessario assumere sul piano dei rapporti internazionali. Tali indicazioni potrebbero costituire un « passaggio » interessante sotto il profilo politico, un « sentiero » che il Governo potrebbe considerare come premessa per la realizzazione di una serie di iniziative rispetto alle quali fino ad oggi le varie autorità governative nazionali, compresa quella italiana, sono rimaste inattive, probabilmente a causa della complessità della materia, caratterizzata da una serie di interrelazioni che coinvolgono realtà mondiali profondamente differenziate tra loro.

Tali iniziative (non intendo affermarlo in termini sciocinisti) potrebbero porre il Governo italiano nella condizione di realizzare importanti interventi che farebbero registrare un notevole passo in avanti rispetto agli altri paesi europei ed occidentali che, com'è noto, rappresentano le realtà maggiormente interessate alla realizzazione di progetti in questo settore.

SILVANO RIDI. Chiedo al presidente, facendosi interprete del sentimento di tutta la Commissione, di far pervenire il nostro saluto al presidente della Commissione trasporti del Senato, senatore Bernardi, attualmente ricoverato presso un ospedale degli Stati Uniti.

PRESIDENTE. Senz'altro, onorevole Ridi, farò in modo di far pervenire al presidente Bernardi gli auguri di pronta guarigione.

GIOVANNA SENESI. Pur non rappresentando tutto il Senato, ma soltanto uno dei suoi gruppi parlamentari, quello comunista, vorrei ricordare come nella Commissione trasporti di quel ramo del Parlamento sia già emersa l'esigenza di accelerare l'iter dell'indagine conoscitiva che stiamo conducendo. Si tratta, quindi, di una posizione certamente non nuova,

volta ad indicare l'opportunità di definire rapidamente, anche in più fasi, l'indagine. La sollecitazione del presidente, pertanto, ci trova senz'altro consenzienti.

Fatta questa premessa, vorrei sottoporre all'attenzione dei colleghi una questione particolare. Nel corso di una delle ultime sedute si era convenuto di trasmettere ai componenti le Commissioni riunite, impegnate nello svolgimento dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo, un « rapporto » sullo stato dei lavori.

PRESIDENTE. Senatrice Senesi, si riferisce ai verbali ?

GIOVANNA SENESI. Sì, signor presidente, lei li definisce verbali, io, invece, « rapporti ».

Questo « rapporto » non ci è ancora pervenuto. È inutile sottolineare che sarebbe stato utile prenderne visione, innanzitutto per porre i rappresentanti dei gruppi parlamentari nella condizione di conoscere dettagliatamente le risultanze dell'indagine finora acquisite. In secondo luogo, la conoscenza del contenuto dei verbali avrebbe consentito di sollecitare una prima stesura della relazione sulla base di una più puntuale conoscenza dell'attività svolta fino ad oggi.

In definitiva, pur concordando con il presidente, nel momento in cui afferma che bisogna cogliere l'occasione offertaci dalla discussione sulla legge finanziaria per avanzare una serie di richieste al Governo volte a migliorare le condizioni di sicurezza del volo nel nostro paese, vorrei comprendere bene in che direzione le Commissioni riunite intendano muoversi. Infatti, ciascuno di noi è « portatore » di un'idea che sarebbe opportuno iniziare ad approfondire, appunto, sulla base di un primo documento redatto dai relatori.

Il secondo problema che intendo sollevare muove dalla considerazione che nel periodo intercorrente tra l'inizio dell'indagine conoscitiva ed oggi si è registrato un avvicendamento dei titolari del dicastero dei trasporti.

L'attuale ministro è molto attivo, si muove, precetta ... Non discuto sulla precettazione (credo sia la terza o la quarta cui si è ricorsi nel giro di pochissimi giorni); tuttavia, vorrei sottolineare come l'adozione di questo strumento sia prevista solo in situazioni di emergenza nell'ambito dei rapporti sindacali. Nella prospettiva attuale, invece, si potrebbe determinare una situazione analoga a quella evocata dall'espressione « al lupo, al lupo ! », qualora in questa sede si continuasse ad evitare di prendere cognizione delle cause che hanno prodotto le recenti agitazioni sindacali (infatti, non siamo certo usciti brillantemente dal confronto con i piloti e con i controllori di volo) ! I recenti avvenimenti dimostrano come nelle categorie operanti nel settore del volo aereo si registri un notevole fermento (che sia giustificato o meno è un aspetto da approfondire); per tale ragione sarebbe opportuno che il ministro riferisse alle Commissioni riunite in ordine a questo problema, proprio perché esse stanno affrontando l'indagine sulla sicurezza del volo che, molto spesso, rappresenta uno degli aspetti più aspramente « contrattati » in sede sindacale.

Sui giornali nazionali, in seguito all'ultima catastrofe aerea, si è sostenuto che una delle cause delle recenti disgrazie sarebbe da individuarsi nella eccessiva « turnazione » cui è sottoposto il personale di guida. A tale riguardo non sono in grado di formulare una valutazione precisa; ciò che rileva, comunque, è che l'impatto prodotto da tale dichiarazione sull'opinione pubblica non è così « neutro » come sembrerebbe essere, anche alla luce delle luttuose vicende registratesi negli ultimi tempi.

Infine, dal momento che non ricordo se tale esigenza era stata contemplata nell'ambito del nostro programma di lavoro, vorrei sottolineare l'opportunità di pervenire all'obbligatorietà dell'informazione sulle compagnie aeree chiamate ad assicurare taluni voli prenotati presso le agenzie di viaggio. Accade infatti che gli utenti, nel momento in cui prenotano un volo *charter*, non vengano messi in condi-

zione di conoscere la compagnia aerea che garantirà gli spostamenti richiesti. La relativa segnalazione interviene solo nell'ultima fase, così come ho potuto constatare personalmente ed anche alla luce di numerose esperienze che mi sono state rappresentate. L'impossibilità per l'utente di conoscere il nome della compagnia prima del momento della partenza non gli consente di optare per altre compagnie, a meno che non ci si obblighi alla corresponsione delle somme di danaro previste nel contratto di acquisto del « pacchetto ».

Si tratta di un aspetto non secondario; si verifica frequentemente, infatti, che se taluno rinuncia ad un viaggio aereo per mancanza di fiducia nella compagnia contattata dall'agenzia, questi sarà costretto a corrispondere una penale!

Anche questo risvolto, dunque, va affrontato ed approfondito ulteriormente con l'obiettivo di individuare criteri che costringano le compagnie aeree ad assumere atteggiamenti diversi rispetto alla sicurezza del velivolo, atteggiamento cui potrebbero essere costrette nel momento in cui si ponga concretamente la possibilità di « perdere » un certo numero di passeggeri. In definitiva, occorre garantire ai passeggeri, che non ripongano fiducia nelle compagnie aeree cui si « appoggia » il *tour operator*, la possibilità di rinunciare al viaggio senza essere costretti a corrispondere le penalità oggi previste.

Ho inteso sollevare questo problema, sul quale la mia attenzione è stata richiamata in numerose circostanze, perché ritengo che in questa sede, anche d'intesa con le Commissioni competenti, si possa individuare una linea di intervento in grado di tutelare concretamente gli interessi degli utenti.

PRESIDENTE. Innanzitutto, mi pare debba essere accolta la proposta dell'onorevole Dutto sull'opportunità che le Commissioni riunite promuovano (e personalmente ritengo che debbano farlo entro la fine dell'anno) un convegno sulla sicurezza del volo, con l'intento di evidenziare tutti gli elementi acquisiti nel corso

dell'indagine, sia per fare il punto sullo stato della sicurezza aerea, sia per dare indicazioni al Governo in merito alle iniziative da assumere, sia, infine, per fornire una precisa risposta all'opinione pubblica che in questi ultimi tempi è stata particolarmente sensibilizzata al problema in seguito al verificarsi dei ben noti avvenimenti. Qualora i colleghi lo ritenessero opportuno, oggi si potrebbe fissare la data del convegno, da effettuarsi entro la fine dell'anno, e nel corso del quale dovremmo conoscere anche le opinioni degli altri paesi. Nella prossima seduta della Commissione esamineremo la proposta di programma ed individueremo le tematiche da sviluppare, dopo di che ogni collega potrà fornire il proprio apporto e utili suggerimenti per elaborare le relazioni di base.

Vi è un'altra questione che ritengo importante e della quale vorrei discutere con voi. Non a caso, a mio avviso, il regolamento della Camera (non conosco quello del Senato, ma credo che la normativa sia analoga) stabilisce che in sede di indagine conoscitiva una Commissione convochi direttamente i responsabili di settore, mentre nelle altre sedi occorre l'autorizzazione del ministro. Dico questo perché, essendo stata sollevata giustamente la questione dell'opportunità di contattare il nuovo ministro dei trasporti, vi chiedo se non riteniate opportuno convocare prima i responsabili tecnici in questa materia; per esempio, in merito alla conferenza di Montreal dell'ICAO, è preferibile conoscere innanzitutto le proposte di Civilavia per poi fornire un'indicazione al ministro, oppure conferire con quest'ultimo senza però aver acquisito queste informazioni nel merito?

Confesso che, proprio perché ci troviamo in sede di indagine conoscitiva, ritengo preferibile acquisire preliminarmente talune conoscenze sulle quali muoverci e successivamente conferire con il ministro affidandogli qualche mandato, pur non essendo contrario all'altra strada da seguire. Infatti, se noi puntiamo sulla partecipazione dell'Italia ad Eurocontrol sulla questione concernente gli incidenti e

la prevenzione (sulla quale è stata già delineata l'iniziativa da assumere), su un'accelerazione degli investimenti non nelle strutture, ma nelle tecnologie per la sicurezza del volo (quindi di terra, di aeromobile e di assistenza al volo), è preferibile, ripeto, contattare i responsabili del settore prima di fornire indicazioni al ministro.

Si tratta di una questione metodologica: qualora ritenessimo opportuno ascoltare il ministro, potremmo pervenire ad una decisione domani mattina – essendo prevista la sua audizione – e stabilire di convocarlo la settimana prossima oppure alla riapertura della Camera, al termine della Conferenza annuale dell'Assemblea dell'Atlantico del Nord; diversamente, potremmo sentire prima il direttore generale di Civilavia, che è stato a Montreal, e poi il ministro. In questa seconda ipotesi, conferiremmo con il ministro disponendo già di indicazioni abbastanza precise e lo allerteremmo su ciò che egli dovrebbe porre in esame nell'immediato, salva ovviamente l'esigenza, da tutti richiamata, di sollecitare i relatori a preparare una prima bozza delle relazioni che andranno a svolgere. Consideriamo che martedì prossimo potremmo procedere alle audizioni.

SILVANO RIDI. Signor presidente, vorrei precisare che i soggetti in questione sono stati da noi già sentiti e ci hanno fornito ampie e dettagliate relazioni; pertanto, sarebbe opportuno definire ciò che in particolare vogliamo sapere. Cito il caso dell'ultimo incidente in cui è rimasto coinvolto un aereo francese e che è stato causato – come risulta dalle cosiddette scatole nere – da un'esplosione a bordo. Noi abbiamo discusso proprio del controllo dei bagagli con i responsabili dell'aeroporto di Roma, dove funziona una macchina apposita.

PINO LUCCHESI. Tuttavia, essa è utilizzata solo per alcune compagnie.

SILVANO RIDI. Esatto. Inoltre, i responsabili ci hanno informato che negli Stati

Uniti si sta sperimentando un'apparecchiatura (anzi pare che sia stata già introdotta) in grado anche di individuare ciò che la macchina utilizzata nell'aeroporto di Roma non registra, cioè l'esplosivo al plastico, una sostanza di tipo particolare la cui presenza non viene segnalata mediante gli attuali raggi x. Esiste questa strumentazione tecnologica? È in programma la sua acquisizione? Ho citato questo esempio per sottolineare l'esigenza da parte nostra di rivolgere ai soggetti già ascoltati, magari anche sulla base delle loro relazioni, domande estremamente precise, in maniera tale che questo nuovo contatto ci consenta di avere un confronto positivo con il ministro, al quale occorre prospettare ipotesi estremamente concrete. Ci troviamo, ormai, non più nella fase dell'acquisizione di una cultura sui problemi della sicurezza del volo, ma in quella delle misure e delle tecnologie possibili sia a terra, sia in cielo. Sono pertanto favorevole ad ascoltare nuovamente ANAV, società aeroportuali ed altri soggetti, però ponendo in anticipo ad essi questioni molto precise, scritte « nero su bianco »; in caso contrario, correremmo il rischio di sentirci ripetere cose di cui siamo già a conoscenza.

In conclusione, concordo con l'iter proposto dal presidente, con le precisazioni che ho testé effettuato.

MAURO DUTTO. Desidero ritornare sui problemi che tutti, a cominciare dal presidente, hanno posto alla nostra attenzione. Avvertiamo l'esigenza di un confronto con il ministro sulle varie questioni concernenti i trasporti. Alcune « tappe » le abbiamo già raggiunte; occorrerebbe affrontare anche quella dell'aviazione civile in maniera prioritaria rispetto agli appuntamenti rappresentati dalla legge finanziaria e dai provvedimenti da assumere in questo scorcio di anno.

Poiché abbiamo stabilito che l'indagine sarà comunque conclusa entro la fine dell'anno, sarebbe opportuno ascoltare il ministro, confrontarci con lui e venire a conoscenza dei provvedimenti

che egli intende adottare in vista della finanziaria. Alla luce di questo incontro, si darebbe luogo ad un dibattito politico nel corso del quale ogni gruppo presenterebbe le proprie richieste, dopo di che si porterebbe a conclusione l'indagine e si effettuerebbe il convegno.

EDDA FAGNI. Ricordo che l'ordine del giorno della seduta di domani prevede un'audizione del ministro; pertanto, in quella sede potremmo assumere una decisione in merito.

MAURO DUTTO. Faccio presente che il ministro interverrà sui problemi delle ferrovie, cioè su questioni di proporzioni immense che riusciremo soltanto a toccare. Sono convinto che dobbiamo intraprendere azioni di breve periodo in relazione agli impegni del Governo previsti nel disegno di legge finanziaria, in particolare sulle problematiche italiane, a noi già note, i gruppi parlamentari potranno presentare specifiche richieste.

SILVANO RIDI. La sua proposta, onorevole Dutto, non mi sembra attinente a quella avanzata dal presidente; poiché giovedì prossimo comincerà in Parlamento la discussione sui disegni di legge di bilancio, la Commissione, prima di quella data, dovrebbe avere già incontrato il ministro dei trasporti: credevo però si trattasse di una questione ormai chiarita.

Per quanto riguarda il proseguimento dell'indagine, riterrei opportuno continuare il nostro lavoro con la presenza del ministro, al fine di conoscere gli intendimenti del Governo sul disegno di legge finanziaria; in tale occasione ciascun gruppo parlamentare potrà avanzare proprie proposte.

MAURO DUTTO. A mio avviso, l'indagine dovrebbe proseguire con le audizioni strettamente necessarie per pervenire alla sua conclusione, nella quale il momento esterno di confronto e l'aspetto internazionale dovrebbero assumere valore fondamentale.

SILVANO RIDI. Prima di arrivare alla fase conclusiva dell'indagine e di avviare il convegno, sarebbe opportuno prevedere un incontro con il ministro dei trasporti.

MAURO DUTTO. Ritengo che se il confronto con il Governo in sede di esame del disegno di legge finanziaria ci consentirà di analizzare i problemi sull'aviazione civile, potremmo soddisfare così la nostra esigenza di informazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, potremmo chiedere al ministro dei trasporti un incontro per discutere della sicurezza del volo; tuttavia, come giustamente ha rilevato l'onorevole Dutto, potremmo conoscere le sue proposte anche attraverso il dibattito sul disegno di legge finanziaria, per la parte di nostra competenza. Nel prossimo incontro, di cui fisseremo domani la data, sarà lo stesso ministro a decidere quali responsabili debbano essere nuovamente ascoltati, affinché possano, tra l'altro, spiegarci per quale ragione si investe di più nella riforma del RAI piuttosto che negli aeroporti o in altri settori. Peraltro, egli ha già dichiarato pubblicamente di aver delineato una manovra che dovrebbe consentirci di valutarne in concreto le implicazioni nell'immediato.

Subito dopo potremmo continuare con le audizioni dell'indagine conoscitiva e, prescindendo dalla sua conclusione, avviare i lavori preparatori del convegno. A mio avviso, l'eventuale conclusione dell'indagine in corso dopo il convegno, potrebbe consentirci di utilizzare i dati che in esso dovessero emergere.

SILVANO RIDI. Comunque, sarebbe opportuno, anche in assenza di un documento formale, aprire i lavori del convegno disponendo di una documentazione che sintetizzi il lavoro finora svolto.

MAURO DUTTO. Sono d'accordo con l'onorevole Ridi.

GIOVANNA SENESI. Anch'io ritengo che non si possa organizzare un convegno senza l'elaborazione di una relazione sui risultati sin qui conseguiti.

MAURO DUTTO. Vorrei citare come esempio la relazione che ha concluso l'indagine conoscitiva condotta dalla Commissione cultura della Camera, - pubblicata in due volumi - la prima parte ricognitiva, la seconda propositiva, contenente alcune indicazioni sistematiche sulle linee di indirizzo. Nel nostro caso, potremmo raccogliere in modo sistematico il materiale già disponibile, che costituirebbe la parte ricognitiva, e poi redigere un documento sintetico per punti problematici. D'altro canto, la parte ricognitiva non comporta un lavoro particolarmente faticoso, mentre si dovrebbe porre maggiore attenzione nella stesura del documento di indirizzo, contenente le tematiche da affrontare e gli interlocutori nazionali (le autorità, il Governo e le compagnie aeree) ed internazionali (l'ICAO, le organizzazioni straniere, le associazioni dei vettori) da invitare.

GIOVANNA SENESI. Resta salva l'iniziativa dei gruppi parlamentari di presentare, qualora lo ritengano opportuno, propri documenti.

SILVANO RIDI. Vorrei sottolineare all'attenzione dei colleghi l'opportunità di precisare le problematiche del convegno, perché se esso deve favorire il confronto, bisogna almeno delineare le questioni che si intendono affrontare. A mio avviso, si tratta di discutere non tanto della parte ricognitiva del documento, quanto delle

conclusioni, sia pur non definitive, cui è pervenuta la Commissione.

MAURO DUTTO. Capisco, ma la preoccupazione del presidente riguardava l'eventualità che in assenza del documento ricognitivo, non fosse possibile lo svolgimento del convegno; a mio avviso, sia nell'ipotesi in cui siano disponibili entrambi i documenti, sia nel caso in cui si siano stabilite soltanto alcune indicazioni di massima, il convegno dovrebbe svolgersi comunque.

PRESIDENTE. A mio avviso, è importante concludere al più presto le audizioni fissate.

In ordine al confronto sui problemi della sicurezza, ritengo che nel corso dell'audizione di domani mattina si possano prendere contatti con il responsabile del Ministero dei trasporti affinché alla seduta dedicata a tali temi partecipino anche i responsabili tecnici dei settori specifici.

Sarà poi necessario fare il punto dei nostri lavori con i relatori al fine di pervenire al convegno con talune proposte conclusive le quali, pur delineando riassuntivamente il contenuto dell'indagine condotta, siano suscettibili di integrazioni ed approfondimenti...

SILVANO RIDI. ...con la raccomandazione che questa preghiera ai relatori sia fortemente sottolineata e che, a fronte di possibili indisponibilità, la Commissione si impegni a procedere alle sostituzioni.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ridi.

La seduta termina alle 19,15.