



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 20

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

189^a seduta: mercoledì 19 maggio 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione del presidente di Assaeroporti nonché presidente di Aeroporti di Roma S.p.A., Fabrizio Palenzona, sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali, con particolare riferimento a quello di Roma

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 7 e <i>passim</i>	<i>GIUDICE</i>	Pag. 8
BORNACIN (PdL)	15	MARCHI	5, 19, 23
CICOLANI (PdL)	14, 15, 16	PALENZONA	5, 11, 13 e <i>passim</i>
DONAGGIO (PD)	13, 14		
FILIPPI Marco (PD)	4, 9, 11 e <i>passim</i>		
* GALLO (PdL)	23, 26		
* MENARDI (PdL)	14		
VIMERCATI (PD)	16, 17, 18		
* ZANETTA (PdL)	18		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Fabrizio Palenzona, presidente di Aeroporti di Roma S.p.A. e di Assaeroporti, il dottor Enrico Marchi, vice presidente di Assaeroporti, il dottor Giulio Maleci, amministratore delegato di Aeroporti di Roma S.p.A., il dottor Franco Giudice, direttore generale di Aeroporti di Roma S.p.A., e il dottor Roberto Mercuri.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente di Assaeroporti nonché presidente di Aeroporti di Roma S.p.A., Fabrizio Palenzona, sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali, con particolare riferimento a quello di Roma

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 3 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del presidente di Assaeroporti, nonché presidente di Aeroporti di Roma S.p.A., Fabrizio Palenzona, sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali, con particolare riferimento a quello di Roma.

Oltre al dottor Palenzona sono presenti il dottor Enrico Marchi, vice presidente di Assaeroporti, il dottor Giulio Maleci, amministratore delegato di Aeroporti di Roma S.p.A., il dottor Franco Giudice, direttore generale di Aeroporti di Roma S.p.A., e il dottor Roberto Mercuri.

Onorevoli colleghi, per esigenze legate agli impegni dei Gruppi parlamentari abbiamo iniziato l'audizione con un po' in ritardo, ma dovremmo cercare di terminare i nostri lavori entro le ore 16.20, per ottemperare ad un impegno che ho assunto con il presidente Palenzona; comunque il presidente e gli altri cortesi ospiti hanno garantito la disponibilità a tornare qui in Commissione per fornire eventuali risposte a quesiti che dovessero sorgere nella fase di discussione successiva allo svolgimento della relazione introduttiva.

Nel corso dell'indagine conoscitiva «sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio e ai contratti di programma» nel settore dei trasporti, abbiamo audito il presidente dell'Enac ed altri protagonisti. Ci interessa, in particolare, proiettare un fascio di luce sull'andamento degli aeroporti italiani. Abbiamo bene in mente quanto accaduto il 14 ottobre dello scorso anno, quando, a Villa Madama, fu organizzata una pregevole conferenza stampa per annunciare importanti progetti di rilancio degli aeroporti di Roma e di Malpensa, e vorremmo essere portati a conoscenza di quanto di quelle progettazioni e prospettive si sia concretizzato. Siccome consideriamo gli aeroporti una trincea avanzata dove si gioca la competitività nell'economia globalizzata del «nostro sistema-Paese», vorremmo anche capire quali siano le criticità e gli elementi che sinora hanno impedito di effettuare investimenti cospicui, tali da rendere tali strutture competitive e modernamente organizzate, come invece accade altrove.

Esaminando statistiche che pongono in tutta evidenza alcuni importanti dati di valutazione, ci dispiace dover constatare che, negli ultimi anni, il nostro sistema aeroportuale ha perso traffico, probabilmente anche perché non sono stati effettuati investimenti a causa del blocco delle tariffe.

Cedo senz'altro la parola al presidente Palenzona.

FILIPPI Marco (PD). E la sicurezza?

PRESIDENTE. Certamente anche la sicurezza è oggetto dell'audizione.

PALENZONA. Signor Presidente, ringrazio lei e gli onorevoli senatori presenti all'audizione. Per il momento, tengo a precisare solo che da quando (un anno fa) ho iniziato ad occuparmi dell'Associazione degli aeroporti italiani ho registrato un fatto molto positivo, vale a dire l'unitarietà assoluta di tutti i componenti dell'Associazione (quindi, di tutti gli aeroporti del Paese) ed un clima di particolare collaborazione che ha permesso, in un contesto rasserenato, di mettere in campo il tentativo unanime di portare avanti obiettivi di rilancio del sistema aeroportuale.

In questo settore, abbiamo registrato una positiva attitudine dell'Enac, che ha realizzato un'indagine sulla situazione delle infrastrutture aeroportuali del Paese che dovrebbe essere pubblicata a giorni. Ritengo quindi che, almeno da parte nostra, si siano messe a punto le condizioni per ampliare al massimo le possibilità e per migliorare il grado di collaborazione con le istituzioni.

Essendo anche presidente di Aeroporti di Roma, con il consenso del Presidente preferirei che la parte generale che riguarda tutti gli aeroporti italiani e quindi l'Associazione dei gestori degli aeroporti italiani sia illustrata dal vice presidente Marchi, che è anche presidente dell'aeroporto di Venezia, notoriamente uno dei meglio gestiti del nostro Paese.

MARCHI. Signor Presidente, onorevoli senatori, innanzi tutto concordo con il presidente Palenzona sul fatto che gli aeroporti costituiscono uno degli elementi fondamentali per la competitività di un territorio: credo che oggi siano considerati una preconditione per lo sviluppo di un'area.

Il problema, in Italia, consiste nel fatto che il trasporto aereo è caratterizzato dalla mancanza di un quadro regolamentare certo, stabile e prevedibile. Penso sia risaputo che le tariffe degli aeroporti italiani sono ferme dal 2000 e, non solo non sono state adeguate all'inflazione, ma è stata addirittura introdotta, nel corso degli anni, una serie di costi che, di fatto, ha diminuito le tariffe rispetto al 2000. Mi riferisco, ad esempio, all'obbligo, introdotto nel 2007, di aumentare di una persona il numero delle guardie presenti ai varchi di sicurezza, al contributo per i vigili del fuoco e ad altri balzelli del genere che hanno depresso la redditività delle società. Nel Nordest (il mio territorio), Venezia è l'unico aeroporto che guadagna: Verona e Trieste chiudono da anni i loro bilanci in perdita.

In questo quadro, siamo in presenza di un sistema competitivo per le tariffe, ma che, in termini di investimenti infrastrutturali, non riesce a seguire le dinamiche che si determinano negli altri Paesi. La conseguenza è che, ad esempio, la Gran Bretagna, con 137 milioni di passeggeri nell'area di Londra, ha più passeggeri di quanti ne abbia l'Italia nel suo complesso, vale a dire con tutti i suoi aeroporti; oppure l'Olanda, un Paese che annovera 16 milioni di passeggeri, ha l'*hub* di Amsterdam, che, nel 2008, ha registrato la presenza di 47 milioni di passeggeri; infine, la Germania ha l'*hub* di Francoforte, con un traffico di 53 milioni di passeggeri, e l'altro *hub* di Monaco che, in termini di traffico registrato, viene subito dopo a quello di Roma.

Negli ultimi anni, il *trend* dei passeggeri ha subito un calo in tutto il mondo e quindi anche in Italia. Il problema è che forse qualcuno ancora considera gli aeroporti come una specie di rendita di posizione o un monopolio, mentre non lo sono più: gli aeroporti, al massimo, possono essere definiti un quasi-monopolio per uno zoccolo duro di passeggeri, ma se si vuole competere sulla scena internazionale (come è necessario fare), essi devono diventare aziende vere e proprie che competono anche con strutture che si trovano a grande distanza. Faccio un esempio: da qualche anno esiste un volo diretto che collega Venezia a Dubai, per il quale abbiamo dovuto competere con aeroporti anche molto distanti. *Emirates* intendeva porre un aereo su una rotta tra Dubai e l'Europa e doveva decidere sulla base di una *short list* che comprendeva Copenhagen, Madrid e Venezia. In quel caso, è stata scelta Venezia sulla base delle prospettive di sviluppo del traffico ed anche del coinvestimento effettuato da Venezia per far partire questo volo: far partire un volo intercontinentale, infatti, comporta una grande mole di investimenti, ma determina anche occupazione e ricchezza per il territorio. Ho citato questo esempio per far capire che, solo per lo zoccolo duro dei passeggeri che, invariabilmente, vogliono recarsi in quel posto, un aeroporto può essere considerato un monopolio; per il resto, si tratta di aziende che competono.

A livello internazionale, per esempio, la società che gestisce l'aeroporto di Francoforte gestisce 15 aeroporti in tutto il mondo, che vanno dall'aeroporto de Il Cairo, all'aeroporto di Xi'an in Cina, ad altri siti in differenti parti del mondo. Per far questo, però, occorre dare certezza agli investitori ed ai gestori.

Oggi il *driver* degli aeroporti è il cliente, nella duplice accezione del passeggero e della compagnia aerea. Nei prossimi anni, sono previsti sviluppi che deriveranno dall'introduzione di nuovi velivoli come i Boeing 787, che renderanno possibili voli intercontinentali non solo dai grandi *hub* europei, ma anche da aeroporti – per così dire – «minori». L'apertura di accordi di *open skies* a livello internazionale, come è avvenuto con gli Stati Uniti, consentirà di incrementare il traffico passeggeri.

Tuttavia, attualmente il sistema tariffario italiano prevede tariffe aeroportuali minori del 30-40 per cento rispetto alla media praticata dagli aeroporti europei e ciò penalizza fortemente la possibilità di crescita.

Dalle altre parti, la «correttezza» dei rapporti fa in modo che ogni quattro o cinque anni vengano adeguate le tariffe e aggiornati i piani di investimento. In questo modo, gli aeroporti non solo si sviluppano sul territorio nazionale ma, come tutte le industrie, effettuano acquisizioni espandendosi anche all'estero.

L'aeroporto londinese di Heathrow, ad esempio, nel 2008 ha ottenuto un incremento delle tariffe aeroportuali del 23,5 per cento e, per i quattro anni successivi, un aumento del 2 per cento all'anno, oltre all'inflazione; gli aeroporti di Parigi, invece, grazie all'ultimo accordo (equivalente al nostro contratto di programma), hanno ottenuto un incremento delle tariffe aeroportuali del 3,25 per cento all'anno, oltre all'inflazione, ciò nonostante il fatto che, in questi aeroporti, le tariffe originarie fossero già superiori del 30 per cento rispetto a quelle applicate negli aeroporti italiani.

L'assenza di tariffe adeguate comporta, quindi, un minore livello di investimenti (ad esempio, nelle infrastrutture di accesso agli scali), nonché il rischio di una congestione del traffico aereo in volo e a terra e di una limitatezza degli spazi a disposizione dei passeggeri nei vari aeroporti.

Rimango a disposizione degli onorevoli senatori per eventuali domande e chiarimenti, ma vorrei comunque puntualizzare che il principio posto alla base della gestione aeroportuale, così come negli altri settori regolati, risiede nel patto che, di fatto, interviene fra concedente e concessionario: il concessionario si impegna a sviluppare gli investimenti e a mantenere le strutture ad un adeguato livello di operatività; il concedente si impegna, invece, a non cambiare le regole del gioco mentre è in corso la partita. Devo osservare con amarezza che in Italia il concedente, vale a dire lo Stato, ha violato questo patto e ha modificato le regole nel corso della partita.

L'aeroporto di Venezia, ad esempio, dal 2000 al 2008 ha effettuato 300 milioni di euro di investimenti, ma sta ancora aspettando gli aumenti tariffari, così come tutti gli altri aeroporti italiani. Nel frattempo, sono state emanate diverse direttive, la prima delle quali risale al 2000, per l'elaborazione del contratto di programma. Ricordo che, nel 2003, Save è

stato allora il primo gestore a concludere l'istruttoria con l'Enac e aveva addirittura divulgato un comunicato stampa in cui si informava che era stata conclusa l'istruttoria per la stipula del contratto di programma. Siamo giunti al 2010, ma tutto questo si è perso nelle nebbie dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e del CIPE. Ciò nonostante, sono stati realizzati – come dicevo – quasi 300 milioni di investimenti.

Nel 2007 è stata emanata una nuova normativa, che aggiornava le norme per l'elaborazione dei contratti di programma. Si è così iniziato a lavorare con grande sforzo e ottimismo, da parte dei gestori aeroportuali, ma anche in questo caso ci si è scontrati con la farraginosità delle norme, forse dovuta al fatto che in Italia un contratto di programma nel settore aeroportuale non è mai stato fatto, contrariamente a quanto avvenuto in altri settori regolati. Di fatto, siamo molto in ritardo nella stipula del primo contratto di programma per i grandi aeroporti. Ne sono stati fatti alcuni per gli aeroporti – per così dire – «di seconda fascia», che hanno accettato certe imposizioni, ma per i restanti aeroporti siamo ancora distanti dal conseguimento del risultato.

È importante che il 12 maggio scorso il Senato abbia approvato la legge comunitaria 2009, che fissa i principi e i criteri direttivi per l'attuazione della direttiva 2009 sui diritti aeroportuali. Auspichiamo, quindi, che anche questo elemento possa risultare utile ai fini dell'introduzione di una normativa certa e prevedibile nel settore aeroportuale. Ripeto, però, che ad oggi nulla è ancora avvenuto.

Nel convegno svolto a Taormina, nello scorso mese di settembre, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, considerate le difficoltà che si frapponavano alla firma del contratto di programma ha annunciato il varo di una norma che avrebbe consentito un anticipo degli incrementi tariffari fino a tre euro a valere sui contratti di programma; ad oggi, purtroppo, dobbiamo constatare che nessun aeroporto in Italia ha ancora beneficiato di questa anticipazione. Tutto ciò rischia quindi di risultare una beffa, perché l'intervento che avrebbe dovuto imprimere un'accelerazione alla norma sta diventando lento tanto quanto la norma.

In qualità di gestori aeroportuali, chiediamo quindi una normativa certa, prevedibile, che ci consenta di effettuare investimenti e di rispondere alla domanda di trasporto aereo.

PRESIDENTE. Nella mia brevissima introduzione, avevo dimenticato di ricordare che uno dei motivi che hanno spinto i colleghi a richiedere questa audizione consisteva nell'opportunità di mettere a fuoco il sistema di sicurezza negli aeroporti. Mesi addietro è stato ascoltato in audizione il presidente dell'Enac, Vito Riggio, che ha illustrato il tipo di controllo che effettua l'ente. Volevamo però sentire un approfondimento in materia anche dai gestori aeroportuali. Chiedo quindi al dottor Giudice, direttore generale di Aeroporti di Roma S.p.A., se può fornirci ulteriori dettagli su questo tema specifico.

GIUDICE. Signor Presidente, onorevoli senatori, anche a seguito della nota vicenda riportata da diversi articoli di stampa, è stata fatta una serie di approfondimenti sul sistema della sicurezza. Innanzi tutto, congiuntamente alla Polizia di Stato e all'Enac, si è proceduto ad effettuare una verifica molto puntuale e attenta (durata diverse settimane) di quella che, all'epoca, era stata definita la permeabilità del sistema, al fine di accertare che le aree sterili, quelle a maggior rischio nel caso di introduzione di malintenzionati, fossero veramente chiuse e interdette al pubblico e agli operatori nelle ore in cui non c'è traffico aereo.

Questa attività è stata condotta in maniera visibile, ma anche attraverso *audit* a sorpresa, quindi non preannunciati e, nonostante ci siano sempre elementi da mettere a punto (perché la sicurezza è «questione di percentuali»), il risultato ottenuto è stato molto positivo: le aree di imbarco, e quindi l'accesso ai piazzali e agli aeromobili, risultano sempre interdette, a meno che non si passi attraverso i filtri di sicurezza. Non esistono, quindi, vie aperte attraverso le quali possa introdursi una persona non autorizzata.

Queste verifiche hanno comportato anche una accelerazione del programma di miglioramento della videosorveglianza e del «controllo accessi» in tutta l'area aeroportuale. Esistono due sistemi e da tempo è in corso un programma di *upgrade* sia per le telecamere a circuito chiuso (che – lo ricordo – sono attestate in sale di controllo e la videoregistrazione delle immagini riprese viene curata dalla Polizia di Stato), sia per i «controlli accessi», cioè le cosiddette «porte allarmate», che possono essere aperte solo grazie a specifici tesserini rilasciati dalla direzione dell'aeroporto.

Inoltre, in collaborazione con gli enti locali e con la Polizia di Stato e i Carabinieri, si è intervenuti sul decoro: nelle aree aeroportuali si è ridotto il numero di barboni e dei borseggiatori presenti che, come in tutte le grandi strutture pubbliche aperte, si aggirano per colpire nei momenti di picco i passeggeri in attesa al *check-in* che si trovano, quindi, in situazioni piuttosto critiche. Possiamo immaginare la sorpresa di chi, in fila per il *check-in*, improvvisamente si rende conto di non avere più con sé il proprio bagaglio.

L'operazione è stata alquanto complessa: il numero dei senzatetto, infatti, era abbastanza elevato, ma al momento si è drasticamente ridotto, quindi la situazione è stata riportata sotto un quasi totale controllo.

Gli interventi hanno riguardato anche l'area degli arrivi e sono stati volti a contrastare i fenomeni di abusivismo nel trasporto dei passeggeri. Mi riferisco, non solo, alla regolamentazione commerciale tra taxi e noleggiatori con conducente (questione che spesso ha risalto sulla stampa), ma anche alla situazione esistente nelle aree vicine all'aeroporto (così come intorno alle stazioni ferroviarie), dove ci sono persone senza licenza che «accalappiano» i turisti e applicano loro tariffe esose per trasportarli verso il centro della città.

È stato poi compiuto un altro intervento, in questo caso in collaborazione soprattutto con le compagnie aeree, per garantire un maggiore pre-

sidio a tutela degli aeroplani in sosta sui piazzali. Anche questo argomento era stato riportato da articoli di stampa. È stato fatto un forte richiamo al rispetto delle procedure ed è stato richiesto un controllo più accurato; sono state irrogate diverse sanzioni dalla direzione dell'aeroporto e anche in quel caso alcuni «fenomeni» sono stati ricondotti alla norma.

Nell'audizione del 25 febbraio scorso, svolta da questa Commissione, erano stati segnalati alcuni furti nei bagagli. Pur non avendo una responsabilità diretta come gestori, in quanto l'attività di gestione bagagli è demandata agli *handler* e alle compagnie aeree, abbiamo incrementato il presidio di vigilanza da noi assicurato, che è nella responsabilità della Polizia di Stato, ed il fenomeno si è abbastanza ridotto: sono stati individuati alcuni colpevoli di questi ladrocinii, che sono stati assicurati alla giustizia.

Questo è il percorso che abbiamo intrapreso negli ultimi mesi e che sta dando buoni risultati.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, preferisco rivolgermi direttamente a lei, perché penso che dovremmo aiutarla a preparare al meglio le audizioni, affinché se ne possa trarre maggiore e reciproca soddisfazione. Credo, infatti, che stesse a cuore della Commissione fugare una serie di preoccupazioni...

PRESIDENTE. Alimentate da un settimanale?

FILIPPI Marco (*PD*). Allora troviamo la forma più consona per affrontare queste tematiche, se necessario in altra sede. Ci sono filmati pubblicati sul sito *YouTube* (che certamente non vengono «costruiti» con videomontaggi posticci e che invito i nostri ospiti a visionare) che, francamente, generano un po' di sconcerto.

So benissimo che il tema della sicurezza degli scali è estremamente complesso e delicato, quindi mi rivolgo a lei, signor Presidente, perché davvero mi pongo il problema di affrontarlo nella maniera più consona possibile.

Dal momento che le preoccupazioni che rappresento sono reali e vorrei – per quel poco che rappresentiamo – che fossero fugate, chiedo di essere rassicurato rispetto ai documenti visivi disponibili su *YouTube*. Le immagini che vengono rappresentate, ripeto, sono a dir poco inquietanti, poiché testimoniano la penetrabilità delle strutture dello scalo aeroportuale e lo stato di abbandono degli aeromobili. Può darsi che si tratti di sciocchezze, ma a tale proposito voglio essere rassicurato. Nei video appaiono aerei incustoditi, bagagli che vengono trasportati sugli aeromobili con carri aperti privi di alcun tipo di contenimento dai quali – quindi – cadono regolarmente e – nonostante le segnalazioni – non vengono raccolti, finendo col risultare poi smarriti. Vorrei quindi che ci venissero date rassicurazioni su questi aspetti.

Vorremmo capire quali sono i livelli di garanzia per la sicurezza su tutto il perimetro degli aeroporti, che ovviamente è molto ampio: immagino che quello dell'aeroporto di Roma sia pari a circa 30-40 chilometri.

Pertanto, la sorveglianza dell'area non può essere svolta da una sola pattuglia.

Queste erano le rassicurazioni che volevamo e ritengo che la nostra Commissione abbia i titoli per chiedere un approfondimento di merito su tali temi.

Sarebbe forse opportuno, signor Presidente, mettere in agenda un confronto, un'audizione del Ministro dell'interno, o comunque di un rappresentante di quel Dicastero, per conoscere la dotazione di personale di una struttura importante come quella della Polaria, che è dislocata negli aeroporti. Anche questa, credo, costituisca una questione non secondaria.

Mi soffermo, ora, sull'argomento affrontato dall'amministratore delegato dell'aeroporto di Venezia, il dottor Marchi.

Il tema che egli ha affrontato è indubbiamente interessante ed appassionante. Probabilmente, signor Presidente, rispetto a questo avremo la necessità di aggiornare i nostri lavori, non appena l'Enac e – come ricordava il dottor Palenzona – il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consegneranno effettivamente, al di là dell'iniziativa di presentazione, il piano relativo agli aeroporti: credo sarà utile per noi approfondire la questione. Infatti, già ora si percepisce che alcuni dati sono estremamente significativi, al di là del giusto richiamo che ha fatto il dottor Marchi circa la certezza delle regole e l'applicazione di una politica tariffaria che consenta lo sviluppo di più adeguati investimenti.

La questione riguarda l'attuale livello infrastrutturale dei nostri porti e aeroporti (penso soprattutto ai due principali, Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino) ed il livello di ammodernamento infrastrutturale. Ritengo, quindi, che quella sarà anche l'occasione per confrontarci meglio, in termini oggettivi, sullo stato dell'arte e sui piani di investimento (considero opportuno valutare anche questo aspetto) che si prevede di realizzare con l'incremento delle politiche tariffarie. Del resto, dopo l'annuncio di questa iniziativa, i cui echi ci convinsero molto, i piani di investimento sono sostanzialmente rimasti lettera morta. Credo che questo aspetto costituisca, invece, un elemento da approfondire.

Ritengo, infine, che la nostra Commissione dovrebbe stimolare una riflessione più approfondita sulla *governance* delle politiche aeroportuali, che – mi si consenta di esprimere un giudizio del tutto personale – deve essere più adeguata alla situazione attuale. Dovremmo cogliere l'occasione per riformulare lo statuto dell'Enac, per valorizzarne la funzione di soggetto terzo, di autorità davvero indipendente: infatti, anche per le note vicende del passato (soprattutto riguardanti Alitalia), non mi sembra che l'Enac abbia costituito un elemento di assoluta o sicura garanzia in questo senso.

PRESIDENTE. Il dottor Palenzona voleva puntualizzare alcuni aspetti.

PALENZONA. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi permetto di puntualizzare alcuni aspetti e ribadisco l'invito alla Commissione, quando lo riterrà opportuno, di venire a visitare l'aeroporto.

Separerei le questioni che abbiamo di fronte tra formali e sostanziali. Sulle questioni di ordine formale, informo che abbiamo visionato subito, appena pubblicati, i filmati caricati su *YouTube*, perché rientrava nei nostri doveri e non abbiamo dunque bisogno che qualcuno ci dica quel che dobbiamo fare, almeno per quanto concerne l'attenzione da porre su certi aspetti. Certamente, però, per una Commissione così importante non può essere trascurabile che organismi internazionali di primo, secondo e terzo livello (compresi gli americani) giudichino l'aeroporto di Fiumicino tra i più sicuri del mondo: spero che tale giudizio valga almeno quanto quello di *YouTube*.

Credo che tutti i posti aperti al pubblico (magari in presenza di qualche dipendente che si dimentica di chiudere la porta) possano essere oggetto di visite poco adeguate da parte di chi – invece – pensa di essere il padrone del mondo. Mi pare, quindi, che vada sottolineato, come ha evidenziato il dottor Giudice, che i problemi esistono e che, per legge, negli aeroporti non provvedono all'ordine pubblico gli operatori aeroportuali, bensì altre strutture dello Stato (come per tutti i posti aperti al pubblico): peraltro, una Commissione parlamentare importante come questa o, comunque, un'istituzione così rilevante deve avere ben chiaro chi fa cosa e come lo fa. Questo è giusto, ma vale a 360 gradi.

Detto questo, mi permetto di suggerire alla Commissione di avere attenzione anche alla sostanza, oltre che alla forma. Mi spiego meglio: sostenere che gli aeroporti italiani, e segnatamente gli aeroporti di Roma, siano insufficienti è giusto; affermare che tali aeroporti non abbiano realizzato uno sviluppo adeguato alle esigenze del Paese è giusto; cercare di capire perché questo accada, mi sembra però una responsabilità della classe politica. Se ciò accade per colpa del gestore, questi va cacciato; se accade per colpa delle regole, le regole vanno corrette ma questo lo devono giudicare la vostra Commissione e le istituzioni in generale.

Credo che le istituzioni – almeno il Governo – si siano rese conto che c'è un problema e a settembre chi governa aveva sostenuto che sarebbe stato necessario un provvedimento urgente per sviluppare investimenti improrogabili. Ebbene, quel provvedimento oggi non c'è ancora, mentre quegli investimenti sono già stati realizzati.

FILIPPI Marco (PD). Questa non è una colpa della classe politica o del Parlamento.

PALENZONA. Sicuramente non è colpa mia.

FILIPPI Marco (PD). Neppure mia.

PALENZONA. Se fossi un parlamentare (ma non è così) mi preoccuperei di capire come mai un provvedimento del genere – che può essere

giusto o sbagliato perchè, ognuno la vede come vuole – prevista da una legge dello Stato come la finanziaria, non abbia avuto attuazione, peraltro in un momento in cui il Paese ha bisogno come il pane di investimenti in generale e gli aeroporti necessitano di aggiornamenti che tutti vediamo non esservi. Queste non mi sembrano questioni secondarie.

Inoltre, per essere precisi, vorrei che fossero chiari alcuni punti.

Innanzitutto, è stata approvata dallo Stato italiano (con il contributo di quella minoranza più ragionevole che – grazie a Dio! – esiste) una legge (per la quale ringraziamo), in base alla quale alcuni aeroporti hanno avuto la possibilità di accedere ad accordi di programma in deroga. Tali accordi sono in corso e non con le parole, ma con i fatti. Questa è stata una scelta non nostra, ma del Governo e del Parlamento.

Nel frattempo, è successo che sono stati effettuati notevoli investimenti sulla fiducia, si è espletato un bando internazionale per la costruzione di un nuovo aeroporto nella capitale d'Italia entro il 2020 (poi dirò perché è necessario) e si sono scelti i soci internazionali più qualificati al mondo per realizzare aeroporti, cioè *Changi Airports International*. Tutto questo sulla base della fiducia nel fatto che le istituzioni facciano il loro mestiere. Noi lo stiamo facendo.

Ci preoccupa, innanzitutto, la non credibilità delle nostre istituzioni: quando queste ultime, a settembre, affermano che devono approntare un provvedimento per sviluppare investimenti urgenti ed improcrastinabili negli aeroporti, ma, nel successivo mese di maggio, non risultava ancora approvato il verbale della delibera CIPE del 6 novembre, c'è qualcosa che non va. Ma non si tratta di qualcosa che riguarda gli aeroporti, piuttosto di qualcosa che riguarda il futuro, gli investimenti e la credibilità del Paese: ripeto, del Paese, non mia!

In secondo luogo, ci accingiamo a compiere uno sforzo di investimenti pari a 3-3,5 miliardi nei prossimi anni con investitori internazionali (cioè investimenti a costo zero per lo Stato e nell'ambito delle medie europee): se tanto mi dà tanto, vale a dire se il nostro contratto di programma farà la fine dei tre euro già citati, credo che nessuno ci darà i soldi per realizzare l'aeroporto. E allora, cosa succederà al mio Paese? Al mio Paese, non a me: io sto bene lo stesso, come anche Benetton, non preoccupatevi di questo. Preoccupatevi del fatto che le Olimpiadi del 2020, se non ci sarà un aeroporto adeguato, non si potranno tenere: se non vi sarà un accesso adeguato all'aeroporto quando vi saranno 60 milioni di passeggeri, oltre a quelli che dovrebbero arrivare con le Olimpiadi, non potrete sviluppare la città, né la nazione italiana. Questo è il problema grave.

Cosa si chiede a fronte di questo? Non finanziamenti dallo Stato, non finanziamenti maggiori che negli altri Paesi: si chiedono controlli, verifiche e finanziamenti nella media europea. Se le nostre istituzioni decideranno di darci questa facoltà, effettueremo questi investimenti e su questo vorremmo essere misurati.

Perché siamo credibili? Lo dico in due parole. Non analizzerò i dati dal 2000 in poi, perché all'epoca non ricoprivo tale incarico; li analizzerò

dal 2007, vale a dire da quando sono arrivato: da allora sono passati tre anni. Dal 2007 gli azionisti di Aeroporti di Roma non hanno preso un euro di dividendi (vi inviterei, al riguardo, a verificare cosa accadeva prima); dal 2007 si sono incrementati gli investimenti, nonostante non siano state adeguate le tariffe.

Tuttavia, si arriva ad un punto di asintoto, per cui o si decide che queste opere vanno realizzate perché lo Stato è il regolatore e decide che si realizzino (e allora vogliamo i controlli, vogliamo essere puniti se non effettuiamo gli investimenti, ma vogliamo anche essere messi in condizione di poterli effettuare sul mercato dei capitali), oppure, se questo non sarà, ognuno si dovrà assumere le proprie responsabilità. Ma bisogna essere chiari.

Guardate, a fare della demagogia sono più bravo di tutti, persino più di Di Pietro.

FILIPPI Marco (PD). Lo vediamo, tant'è che i comizi una volta li facevano i politici! Abbia pazienza.

PALENZONA. Guardi che non ho detto niente che non sia concreto. (*Commenti del senatore Marco Filippi.*) Signor senatore, non ho detto alcunché che non sia concreto!

FILIPPI Marco (PD). Non sono certo io l'interlocutore rispetto alle questioni che solleva.

PALENZONA. E se ha un elemento che ho detto a vanvera, me lo dica: grazie!

FILIPPI Marco (PD). Sono gli stessi elementi che poniamo noi.

PALENZONA. Io non li ho mai sentiti.

FILIPPI Marco (PD). Eh, sì.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, gradirei un atteggiamento consoni al luogo: questo non mi pare il modo idoneo. Lo rilevo giusto per ricordare che c'è modo e modo di rapportarsi alle istituzioni.

PRESIDENTE. Quale modo? Il presidente Palenzona molto concretamente ha portato elementi verificabili e verificati. Ognuno, poi, si esprime come ritiene. Ho apprezzato molto quanto ha detto il presidente.

DONAGGIO (PD). Non siamo subalterni agli aeroporti.

PRESIDENTE. Non siamo subalterni a nessuno, non lo siamo mai stati nei confronti di nessuno.

DONAGGIO (*PD*). Appunto, mi sembrava un po' fuori dalle righe l'atteggiamento del dottor Palenzona.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, cerchiamo di utilizzare bene il tempo che abbiamo a disposizione.

MENARDI (*PdL*). Signor Presidente, condivido – ovviamente – il fatto che qualsiasi operatore abbia il diritto di avere regole certe. Peraltro, non più tardi di una settimana fa si è svolto un importante convegno presso Unicredit, nel quale uno dei temi emersi sul finanziamento delle opere pubbliche è consistito proprio nella difficoltà di avere sicurezze e nella reale certezza delle regole, perché, in assenza di queste, gli investitori privati non offrono la loro disponibilità: si tratta di una regola economica molto semplice. Condivido, quindi, quanto detto.

Non so se la politica e le istituzioni, nei prossimi tempi, saranno in grado di dare una risposta a questa esigenza, condivisa da tutti, e in tutti i settori, anche se, ovviamente, mi riferisco in particolare alle infrastrutture: dalle autostrade agli aeroporti, dalle ferrovie alle opere minori. Del resto, la politica appartiene un po' a tutti e l'incertezza delle regole e la difficoltà che ha l'Italia di darsi delle regole è una responsabilità che passa non solo nei palazzi della politica, ma anche all'interno dell'intera società.

Svolta questa premessa, mi interesserebbe ottenere dagli operatori del settore alcuni dati ulteriori e spero che ci lascerete anche della documentazione a tale proposito. So che la Commissione trasporti della Camera dei deputati ha svolto un certo tipo di lavoro al riguardo, che però non sono riuscito a consultare, pur volendomi presentare a questa audizione diligentemente preparato. Chiedo quindi a voi di darmi risposte che forse avrei potuto cercare altrove.

In primo luogo, in valore assoluto, le tariffe aeroportuali italiane quanto sono in linea o quanto differiscono dal resto del sistema europeo, dal momento che i nostri primi *competitor* sono per l'appunto europei?

Inoltre, nel corso della mia esperienza parlamentare, ho sempre avuto l'illusione che i gestori dei servizi pubblici in concessione all'estero fossero sempre privati. In realtà, esaminando la situazione negli altri Paesi (dagli Stati Uniti all'Europa), ci siamo accorti che sovente non è così: anzi, forse il Paese che in assoluto ha una maggiore presenza di privati nelle società di gestione è proprio l'Italia.

Vorrei quindi sapere se i nostri *competitor* europei sono società a partecipazione totalmente privata, come in molte società italiane, o se, invece, c'è una semplice prevalenza dell'azionista pubblico, come, ad esempio, si rileva nella società di gestione dei trasporti di New York.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, rilevo con amarezza che non è la prima volta che «aggiungo la firma» alle parole proferite dal presidente Palenzona. Infatti, proviamo un senso di impotenza (cercherò di rubare solo un minuto ai nostri lavori per spiegare «il perché» ai colleghi) nei confronti di un sistema che abbiamo costruito (magari non noi, in qualità

di singole persone) come «sistema Paese», che però non funziona affatto. Uno degli elementi per cui non funziona è dato dal fatto che, da dieci anni a questa parte, c'è la prevalenza di un Ministero su tutti gli altri che, al di là della capacità di capire le esigenze del Paese, si trova ad operare all'interno di meccanismi che, non solo delegittimano gli altri soggetti, ma creano anche oggettive difficoltà al lavoro di tantissima parte del nostro sistema istituzionale che, per questo, versa in una condizione di oggettivo ingolfamento.

Appare incomprensibile che l'Enac non sia grado di risolvere determinati problemi. Questo, peraltro, è un esempio che riguarda il solo sistema del trasporto aereo, ma analogo discorso potrebbe essere fatto per il sistema delle concessioni autostradali. È possibile che nel nostro Paese le tariffe debbano essere approvate per legge e non si riesca a trovare una soluzione al problema della dialettica fra le parti? Questo è il segno evidente di un sistema che non funziona.

È quindi inutile, presidente Grillo, che noi facciamo uno straordinario lavoro (come quello svolto sulla finanza di progetto), dotando l'Italia di leggi anche moderne, se poi il sistema degli enti locali per un verso, ma prima di tutto il Paese nelle sue più alte espressioni istituzionali, non riescono a farne tesoro.

Abbiamo svolto anche una ricerca in questo senso. Perché, per registrare un atto presso la Corte dei conti, sono necessari sei mesi? Perché, per scrivere un verbale di una delibera CIPE, a volte passa un anno? Io francamente non lo so: non so dare una risposta a queste domande. Capisco che la BCE non ci dia molti fondi; quindi, in realtà abbiamo un debito pubblico più alto di quello che dichiariamo e in tal modo il sistema dei pagamenti «si imballa», determinando ritardi di sei mesi o di un anno: questo lo capisco. Ma non riesco a capire il motivo per cui, per scrivere una delibera del CIPE si impieghino sei mesi. Così come non comprendo perché non si riesca ad approvare le tariffe autostradali nella dialettica ordinaria tra concedente e concessionario o perché, dopo avere varato, sei anni fa, una nuova norma che consente all'Enac di fare accordi di programma, fino ad ora non ne sia stato approvato nemmeno uno. Questo è un fatto di gravità assoluta e non sono riusciti a superarlo né i Governi di centrodestra né quelli di centrosinistra.

FILIPPI Marco (PD). Spero che per questo non diate la colpa a noi.

BORNACIN (PdL). Non credo che il problema sia nato questa mattina, né due anni fa: era preesistente.

CICOLANI (PdL). Effettivamente è un problema di tutti e non conosco neanche i modi per rappresentarlo.

FILIPPI Marco (PD). Due anni fa non la pensavate così.

CICOLANI (*PdL*). Questo discorso sugli accordi di programma lo faccio oggi, ma l'ho fatto anche due anni fa, e pure in una precedente audizione del presidente Palenzona, quando il ministro delle infrastrutture era l'onorevole Di Pietro e si parlava di convenzioni autostradali. Allora c'era lo stesso problema di oggi.

Credo, signor Presidente, che come Commissione e come Parlamento dovremmo studiare apposite iniziative per sottolineare questi aspetti e rappresentarli anche al Presidente del Consiglio e alle istituzioni. Penso, infatti, che se risolvessimo questo aspetto faremmo un favore al Paese: forse toglieremmo potere discrezionale a qualcuno o elimineremmo qualche piccola nicchia.

Sicuramente, però, ci troviamo in una fase in cui il nostro Paese non può permettersi nel modo più assoluto queste inefficienze. Sappiamo che il nostro Paese non ha risorse: dovrà trovare i modi per reperirle, magari rivisitando il sistema del *welfare*, ma non possiamo permetterci l'inefficienza.

L'intervento del dottor Marchi, poi, che non vede gli aeroporti come monopoli, ha aperto un fronte che non credo abbiamo il tempo di esaminare. Secondo me, ha anche ragione, ma la sua è un'impostazione che non può valere per i grandi *hub*, che sono piuttosto monopoli naturali. Forse è un tema che andrebbe approfondito e dovrebbero essere individuati dei suggerimenti da dare al riguardo. Ricordo che il ministro Bianchi presentò un disegno di legge di riordino del sistema del trasporto aereo, che non è riuscito a far approvare e che noi non abbiamo discusso. Non se ne parla più ed è un peccato, perché il sistema del trasporto aereo non ha bisogno soltanto delle tariffe bensì di una rivisitazione del rapporto fra le istituzioni al loro interno e fra le istituzioni e il gestore aeroportuale, quindi una rivisitazione, un riammodernamento della *governance* in generale.

Credo che ci dovremmo porre questo problema e se i nostri interlocutori di oggi, che sono sicuramente tra i più autorevoli nel poterci dare suggerimenti e nel cercare di aiutarci ad individuare delle soluzioni, ci vorranno fornire il loro contributo, ritengo che si possa lavorare su questo tema, riuscendo ad attivare una iniziativa, anche di tipo legislativo, che avvii il riordino di questo sistema, parallelamente alla rivisitazione istituzionale dell'Enac attualmente in corso, che trascina con sé tutta una serie di problemi e che – lo sottolineo con rammarico – avviene al di fuori di questa Commissione.

VIMERCATI (*PD*). Alcune questioni mi sembrano chiare. Al di là dei toni, che francamente non capisco per quale motivo siano indirizzati a questa Commissione, o addirittura alla minoranza di questa Commissione...

PRESIDENTE. Chiariamo che non erano indirizzati a questa Commissione.

VIMERCATI (*PD*). Allora sgombriamo il campo da questi malintesi.

PRESIDENTE. Il presidente Palenzona, con una robustezza riscontrabile nel fisico e nella tonalità della voce, ha parlato in maniera molto chiara e tutti abbiamo capito chi era l'interlocutore cui faceva riferimento.

VIMERCATI (PD). L'interlocutore è il Governo.

PALENZONA. Chiedo scusa se qualcuno se ne è avuto a male. Ho un modo di fare un po' irruente, ma non ce l'ho con nessuno, non volevo certo mancare di rispetto a nessuno: se invece avessi dato questa impressione, me ne scuso.

PRESIDENTE. Era chiaro a chi erano rivolte le sue parole.

VIMERCATI (PD). È importante chiarire che il messaggio del Presidente Palenzona consiste nel fatto che, una volta tanto, non è il Parlamento ad essere in difetto.

PRESIDENTE. Certamente.

VIMERCATI (PD). Questo deve essere chiaro nel messaggio che uscirà da questa sede, anche perché il CIPE – come è noto – è il Comitato interministeriale per la programmazione economica e non è certo un'emanazione del Parlamento: se vi sono ritardi e difficoltà, questi sono tutti ascrivibili al Governo.

Naturalmente, ci sono anche problemi di più lunga data, ma è evidente che deve farsene carico chi ha la responsabilità di governare oggi.

Vorrei chiedere ulteriori chiarimenti al dottor Palenzona e, più in generale, all'Assaeroporti. Le audizioni per noi sono importanti per avere un quadro chiaro sullo stato dell'arte e per elaborare successivamente provvedimenti legislativi.

Dalla vostra relazione emerge che va tutto bene e che l'unica carenza esistente concerne gli adeguamenti tariffari: vorrei ottenere una precisazione sulla premessa del vostro ragionamento, cioè che vada tutto bene, perché la situazione mi sembra invece diversa.

PRESIDENTE. Ma non è stato detto questo.

VIMERCATI (PD). Io ho capito così, forse ho sintetizzato troppo il concetto.

PRESIDENTE. Riguardo alla sicurezza degli aeroporti, tema giustamente sollevato dal senatore Marco Filippi, il presidente Palenzona ha dichiarato che questa non deve essere garantita, dal gestore ma da apparati dello Stato che devono fare la loro parte.

VIMERCATI (PD). Mi è sembrato fosse quello il senso della relazione introduttiva: se non è così, ne sono lieto. Tuttavia, ci sono alcuni punti che vorrei fossero chiariti.

Innanzitutto, facendo riferimento al documento approvato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, sarebbe interessante capire, a proposito dell'esigenza di provvedere ad un riordino del sistema aeroportuale italiano, qual è la vostra opinione e quale l'attuale situazione dei servizi.

Di recente, dovendo presentare una mozione su Malpensa, mi sono occupato degli investimenti per servizi degli aeroporti italiani, con particolare riferimento a quelli di Milano e Roma, ed ho riscontrato che questi due aeroporti, nelle graduatorie internazionali, risultano clamorosamente in ritardo, rispetto agli altri. Ciò è dovuto solo ai mancati adeguamenti tariffari? Quali problemi ci sono? Bisogna infatti capire se siano sufficienti le proposte già accolte su tali adeguamenti.

Credo sia utile fornire alla Commissione un quadro analitico e ragionato delle questioni da affrontare. Se c'è bisogno di valutare altre proposte sulle tariffe, personalmente sono disponibile a prenderle in esame, però dobbiamo almeno capire di cosa stiamo parlando.

Forse ho capito male il senso della relazione introduttiva, però il suo contenuto non mi consente di avere ben chiaro quale sia la situazione attuale e quali siano le necessità cui occorre far fronte per fornire risposte positive ad un sistema aeroportuale che – come del tutto evidente – per varie ragioni, complessivamente, non brilla all'interno del «sistema Paese» e non riesce ad andare incontro in modo efficace alle esigenze dei cittadini, i quali, molto spesso, devono andare altrove per trovare i collegamenti con il resto del mondo.

ZANETTA (PdL). Verrebbe voglia di condividere l'enfasi del presidente Palenzona su un tema che, indubbiamente, evidenzia il disagio di chi deve operare sui mercati mondiali con infrastrutture adeguate e, tuttavia, si trova nella situazione qui rappresentata, ma chiaramente anche noi dobbiamo indirizzare il messaggio altrove.

Ho sentito qualche considerazione che associava il settore delle concessioni autostradali con il vostro, ma mi sembra che ci sia una certa differenza: infatti, le concessioni autostradali (anche per merito suo, presidente Palenzona), si stanno avviando verso uno scenario più chiaro, per certi versi, mentre sulle concessioni aeroportuali si sta ancora iniziando a ragionare. Avevamo accolto con grande entusiasmo quel programma, che era stato presentato con grande enfasi...

PRESIDENTE. Nell'ottobre del 2009.

ZANETTA (PdL). ...su cui si erano impegnati tutti, in primo luogo il Governo, rappresentato in quell'occasione da illustri esponenti.

A tale proposito, signor Presidente, mi chiedo cosa potrebbe fare la Commissione, rispetto a quanto ha già fatto. Penso a risoluzioni, mozioni,

eventuali iniziative legislative, perché di fatto, in Commissione, esaminiamo le azioni promosse dal Governo e tuttavia, quando – magari per sua iniziativa – sul versante del settore della portualità abbiamo intrapreso azioni altamente significative, abbiamo riscontrato anche noi qualche difficoltà: lo dichiaro senza problemi di fronte alla minoranza. Stiamo faticosamente riprendendo quel cammino.

Lascio valutare a lei, signor Presidente, quali iniziative si possano assumere per sollecitare la ripresa dell'annunciato programma di investimenti che era stato accolto con grande entusiasmo e che doveva essere necessariamente sostenuto, anche rispetto ad *iter* legislativi già espletati.

MARCHI. Mi dispiace se ho dato l'impressione che tutto vada bene e che l'unico problema sia rappresentato dal mancato adeguamento delle tariffe. Certo è che, attualmente, il problema più importante (questione vitale, per noi) è costituito dalle tariffe.

Per il resto, vorrei tranquillizzare gli onorevoli senatori sul fatto che il nostro sistema aeroportuale non è – come si potrebbe pensare – da «terzo mondo», ma è adeguato e degno degli *standard* europei. Lo ribadisco per dare alla Commissione le rassicurazioni che sono state richieste.

Save S.p.A., ogni trimestre, partecipa ad un *survey* predisposto dall'Associazione mondiale di operatori aeroportuali sui passeggeri: ci vengono poste domande sulla base di trenta parametri di rilevazione e vi assicuro che gli aeroporti italiani non sfigurano. Potete stare tranquilli sul fatto che il sistema aeroportuale italiano funziona.

Certo, non funzionerà così a lungo se la classe politica continuerà a non dare risposte. Sono un gestore, ma vi assicuro che purtroppo mi considero gabbato dallo Stato. Ho creduto nello Stato fin dal 2000 e, pur in mancanza di adeguamenti tariffari, abbiamo realizzato investimenti. Vi invito a verificarne i risultati a Venezia. Siamo all'avanguardia e non abbiamo nulla da invidiare ai principali aeroporti europei, mentre lo Stato – dopo aver promesso ripetutamente gli incrementi tariffari – non li ha ancora concessi.

Quando mi sono recato al Ministero dell'economia e delle finanze, ho invitato i suoi rappresentanti a venire con me (come sapete, Save S.p.A. è una società quotata) nei *road show*, a Londra, perché mi vergogno: da dieci anni sto assicurando agli investitori mondiali che è imminente l'arrivo del sistema regolatorio, ma questo poi non succede e ogni volta mi viene rammentato che io avevo assicurato che lo Stato avrebbe approvato le norme in materia. Ripeto, mi vergogno ad andare nei *road show*, ma solo per questo motivo. Sono invece molto orgoglioso della gestione aeroportuale e su di essa troviamo molti consensi.

Il presidente Palenzona ha rimarcato con forza che oggi abbiamo bisogno della politica, degli sforzi certi della politica. Non so, inoltre, se sappiate che Save S.p.A. è l'unica società di gestione aeroportuale italiana che abbia esperienze internazionali. Abbiamo partecipato e vinto la gara per la privatizzazione dell'aeroporto di *Charleroi*, in Belgio, uno dei principali aeroporti *low cost*, e vi assicuro che l'interlocuzione con i massimi

esponenti politici della Vallonia è molto più facile di quella con l'Esecutivo italiano, perché i primi sono consapevoli dell'importanza che un aeroporto può avere per un territorio. Forse saprete che la Vallonia è il territorio dove andavano a lavorare nelle miniere gli emigranti italiani e tuttora vi è una forte disoccupazione. Ebbene, l'aeroporto è diventato uno dei motori fondamentali dell'economia della Vallonia ed è stato privatizzato anche se andava bene (qui rispondo alla domanda posta), perché c'era la consapevolezza che un aeroporto pubblico, che è cresciuto e si è sviluppato, pur andando bene non avrebbe potuto restare tale, perché gli aeroporti sono aziende vere e proprie.

Giustamente, è stato portato l'esempio degli Stati Uniti, dove gli aeroporti sono gestiti da una miriade di operatori privati coordinati da autorità pubbliche. Credo però che questo sia uno dei pochi campi in cui non possiamo citare ad esempio gli Stati Uniti: infatti, se si prendono in esame i *terminal* Delta di New York, si verifica che sono da «Terzo Mondo». In Europa, invece, abbiamo aeroporti che, fino a poco tempo fa, hanno rappresentato un modello; oggi versano in qualche difficoltà, a causa dei *leverage* effettuati, ma gli aeroporti britannici, i più grandi aeroporti europei (come *Heathrow* o *Gatwick*) sono stati privatizzati nel 1987 dal governo Thatcher e da allora hanno registrato una forte crescita.

Vi sono altri aeroporti, come quelli di Vienna, di Francoforte e di Parigi che sono gestiti da società partecipate da soci pubblici (*Lnder*, autorità statali, enti di vario genere), però operano come società quotate e, quindi, con una *governance* tipica di quel tipo di società. Direi, quindi, che l'esigenza della privatizzazione è ormai avvertita per tutti gli aeroporti e in ogni Stato, perché l'unico modo per crescere nelle infrastrutture è attraverso il *project financing* o, comunque, con l'autofinanziamento dell'infrastruttura, non potendo più gli Stati conferire risorse.

L'Italia, che ha fatto qualche passo in avanti, adesso rischia di rimanere ferma, perché, dopo aver in parte privatizzato, non concede le risorse adeguate per remunerare gli investitori internazionali. Questi ultimi possono investire negli aeroporti italiani, in quelli britannici o altrove: se non daremo loro certezze, investiranno da qualche altra parte.

Con la nostra unità di ristorazione non siamo presenti solo a *Charle-roi*, ma anche a Vienna, a Praga, a Lubiana e a Shanghai ed abbiamo interloquazioni con numerose autorità di vari Stati: vi assicuro che il più bizantino oggi è lo Stato l'italiano.

Mi dispiace dover semplificare e ricordo che l'anno scorso, quando sono stato audito dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, ho lasciato un documento di cinquanta pagine che riguardava solo la *Save S.p.A.*: servirebbe quindi più tempo per parlare delle questioni esistenti. Ad esempio, dovremmo parlare del problema dell'*handling*, per valutare se la sua liberalizzazione rappresenti o no un fatto positivo, ma forse questo argomento impegnerebbe mezz'ora di tempo. La settimana scorsa abbiamo completamente cambiato l'orientamento sulla liberalizzazione dell'*handling* ed ora crediamo sia un danno. Del resto, da vecchio liberale in questi giorni sono andato a rileggere le «Lezioni di politica so-

ziale» di Luigi Einaudi, il quale, a proposito della necessità di regolazione nei monopoli naturali o nei quasi monopoli, cita i problemi che può causare la liberalizzazione non regolata nei monopoli, prendendo ad esempio quanto accaduto alle ferrovie americane nel 1870. Allora, gli Stati Uniti avevano concesso agli operatori di costruire linee ferroviarie in competizione tra loro: successe che, per farsi concorrenza l'un con l'altro, non solo i passeggeri viaggiavano più o meno gratuitamente, ma ricevevano anche pasti gratuiti e, come conseguenza, i treni erano un disastro. La settimana scorsa abbiamo quindi chiesto all'Enac di bloccare la liberalizzazione e di espletare una gara, individuando un numero limitato di operatori nell'attività di *handling* – siano essi due, tre o quattro – ma pretendendo da questi il possesso di parametri adeguati.

Questo è solo uno dei temi: se ne potrebbero citare molti altri, però – credetemi – oggi la parola d'ordine nel sistema è «semplificazione». È inutile parlare di riordini e di grandi disegni: abbiamo bisogno dell'adeguamento tariffario, oggi pomeriggio, domani mattina. A Vienna (un aeroporto nel quale gestiamo il 50 per cento della ristorazione) le tariffe vengono aggiornate annualmente sulla base di quattro parametri: qui in Italia, sono dieci anni che stiamo discutendo e, se leggete la direttiva CIPE, troverete quindici pagine per discutere qual è il coefficiente da introdurre nella determinazione del tasso del WACC («costo medio ponderato del capitale»). Gli onorevoli senatori mi devono credere: se non semplifichiamo, non andiamo da alcuna parte.

PRESIDENTE. Colleghi, ho consentito al presidente Marchi di terminare il suo intervento, perché mi è stato appena riferito che in Aula non si sta procedendo a votazioni.

Ora interverrà il senatore Marco Filippi. Poi vorrei trarre alcune conclusioni e decidere come procedere, perché a me questa audizione è piaciuta e ho trovato che le cose dette siano state molto interessanti e chiare. Dobbiamo accordarci sul metodo da seguire per le prossime audizioni.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, forse le questioni emerse sono state così interessanti anche perché si è suscitato un po' di dibattito, altrimenti si rischiava solo di fare una celebrazione di aspetti più o meno noti; capisco perfettamente quanto in ultimo ha sostenuto il vice presidente Marchi. Sappiamo che lo scalo di Venezia costituisce uno dei punti di eccellenza del Paese: non l'unico, ma sicuramente uno dei pochi; non tutti gli scali del nostro Paese, però, sono come l'aeroporto di Venezia, altrimenti avremmo un altro livello di sviluppo.

MENARDI (PdL). Per merito del signor Sottosegretario dell'epoca.

FILIPPI Marco (PD). Vorrei poi assicurare il vice presidente Marchi ed anche il presidente Palenzona sul fatto che il nostro Gruppo parlamentare ed il nostro Partito sono molto sensibili ad una corretta ed adeguata politica tariffaria. Dal mio punto di vista, pongo anche un'altra esigenza,

che non può essere scissa da una corretta ed adeguata politica tariffaria, ovverosia la conoscenza e la trasparenza dei piani di sviluppo e dei piani di investimento, per comprendere a cosa siano finalizzate le risorse. Credo, infatti che questo attenga alla selezione delle priorità, un compito prioritario della politica.

PALENZONA. Condivido totalmente.

FILIPPI Marco (*PD*). Siamo quindi sensibili e attenti: al riguardo è sufficiente rileggere i resoconti di questa Commissione per verificare quante volte abbiamo svolto dichiarazioni in tal senso. Tuttavia, vogliamo conoscere anzi tempo a cosa servano le risorse, perché francamente ci siamo un po' stancati del fatto che l'unico (se non l'unico, comunque uno dei pochi) capitale di investimento e di rischio in questo Paese sia sempre e soltanto quello dei contribuenti, con la fiscalità generale o con le politiche tariffarie. Pretendiamo la trasparenza e la chiarezza degli obiettivi e delle strategie sottese.

Mi rivolgo poi al presidente Palenzona per precisare che non mi rivolgevo a lui nel mio intervento, ma al signor Presidente perché, prima dell'evoluzione del dibattito – me lo perdoneranno il vice presidente Marchi e il dottor Giudice – ritenevo insoddisfacente la piega che stava prendendo la discussione rispetto ai termini della politica del trasporto aereo e in generale degli scali. Mi rivolgevo quindi al presidente Grillo esortando a farci nuovamente carico della possibilità di «costruire meglio» momenti di audizione: visto che, come parlamentari, abbiamo problemi di produttività e che le Commissioni rappresentano il luogo privilegiato in cui si esalta il nostro lavoro, occorre far sì che anche le audizioni non siano un'occasione di socializzazione, bensì di selezione dei problemi, e che si arrivi preparati sulle questioni da esaminare, così come lo è l'interlocutore, che poi è colui che ci fornisce le informazioni. Questo era il senso del mio intervento: non costituiva certamente un giudizio.

Pongo il problema della sicurezza degli scali aeroportuali e su questo (mi perdoni, il presidente Palenzona) non considero adeguata la risposta data. Consulto poco il sito di *YouTube*, ma sono stato sollecitato a farlo: può darsi che il filmato realizzato sia una «sciocchezza», però è inquietante, per cui poniamo la questione – e lo vogliamo fare nella maniera più seria e adeguata possibile – in quanto vogliamo essere sinceramente rassicurati al riguardo.

Sono assolutamente consapevole delle difficoltà finanziarie in cui vi trovate, ma comprendo pure che la questione dei servizi e della sicurezza è una catena estremamente complessa e la catena della sicurezza non si misura sull'anello più forte, ma su quello più debole.

Pertanto, signor Presidente, la prego di prendere atto della mia riflessione per assicurare la massima dignità possibile al tema, anche riservandoci momenti e luoghi di discussione più appropriati, senza che questo comporti alcun tipo di accusa o di giudizio.

MARCHI. La sicurezza è il primo *driver* di tutti coloro che operano nel trasporto aereo: questo è il primo elemento che ho imparato quando ho cominciato ad occuparmi di questo settore.

PRESIDENTE. Sono problemi diversi dalle tariffe e dalle risorse.

Ricordo che, sin da febbraio, abbiamo programmato di ascoltare il Ministro dell'interno e, secondo me, a questo punto è maturo il tempo per invitarlo in Commissione, magari accompagnato dal Capo della Polizia o da chi lui possa ritenere idoneo. Il problema della sicurezza implica di capire bene il ruolo delle Forze dell'ordine nelle sedi aeroportuali.

GALLO (PdL). Lascio al signor Presidente le ovvie considerazioni perché naturalmente l'aspetto conoscitivo, che ci sta a cuore, finalizzato ad apprendere ed approfondire i problemi, deve poi cedere il posto ad una fase operativa in cui la classe politica possa fornire una risposta a chi vuole lavorare in maniera costruttiva. Sollecito, quindi un'iniziativa politica, affinché questi confronti non si limitino ad una semplice presa d'atto né rappresentino una sorta di inquisizione da parte nostra, dal momento che non credo sia questo l'obiettivo che ci si prefigge.

Mi sia infine consentito di alleggerire il tema che stiamo trattando, chiedendo di soddisfare una curiosità che nutro da diversi mesi. Nell'aeroporto di Brindisi, l'aereo si ferma a poco più di cinquanta metri dalla stazione che si raggiunge, a volte, a piedi (magari quando piove) e, a volte, con un *pullman*: non capisco perché ci sia questa alternanza, poiché l'utilizzo di un'unica modalità (il trasferimento a piedi) potrebbe costituire una forma di semplificazione delle procedure e di risparmio sui costi di gestione.

MARCHI. Questo deve chiederlo ad Enac e al direttore dell'aeroporto.

GALLO (PdL). Ma questa alternanza è obbligatoria?

MARCHI. È obbligatoria quando ci sono passaggi di veicoli.

PRESIDENTE. Il presidente Palenzona ha qualcosa da aggiungere?

PALENZONA. Signor Presidente, i problemi della sicurezza non hanno nulla a che fare con le risorse finanziarie. Lo dico soprattutto per chi ci ascolta, dal momento che i presenti ne sono già consapevoli. La sicurezza ha la precedenza assoluta e non costituisce certo un problema di bilancio.

Il problema della sicurezza riguarda i grandi spazi aperti per l'intera giornata e interdetti al pubblico solo nelle ore notturne, durante le quali si creano fenomeni, quale quello della presenza dei barboni che, quando fa freddo, vanno alla ricerca di un posto caldo. Cercheremo di individuare soluzioni umanamente accettabili a questo fenomeno che, certamente, co-

stituisce un problema e che noi, vale a dire il sistema nel suo complesso, dobbiamo affrontare.

Sono intervenuto senza alcuna polemica, perché tutti noi abbiamo il dovere di far sapere ai cittadini che ci possono essere dei problemi che nessuno ha negato. Infatti, non ho parlato di Fiumicino negli stessi termini con cui il mio amico Marchi ha parlato dell'aeroporto di Venezia: noi abbiamo problemi ben più gravi, ma non relativi alla sicurezza. Gli enti preposti a vigilare sulla sicurezza, infatti (primi fra tutti i servizi americani), considerano Fiumicino un aeroporto molto sicuro. Lo dico per assicurare i 100.000 passeggeri giornalieri e i milioni di passeggeri che vi transitano ogni anno. Poi tutto è migliorabile e perfettibile. Ci sono stati anche gli episodi come quelli disponibili su *YouTube* (che, dal nostro punto di vista, attengono al «disordine» più che alla sicurezza), sui quali bisognerà però assumere dei provvedimenti, come si sta già facendo.

Siamo disponibili a tornare in Commissione e lo faremo volentieri. Vorrei inoltre puntualizzare un concetto molto banale. Nella mia personale concezione dello Stato, ritengo che i servizi essenziali dovrebbero essere tutti pubblici, ma lo Stato, per varie ragioni, in anni diversi ha deciso di procedere a privatizzazioni. Nel momento in cui si è proceduto in tal senso, non bisogna poi pentirsene, perché così il sistema non può funzionare. Bisogna avere delle strutture di controllo che, se insufficienti, vanno potenziate; bisogna avere dei piani – in questo senso ha totalmente ragione il senatore Marco Filippi – credibili, verificabili e controllabili, che, se non realizzati, comportino sanzioni; infine, bisogna mettere il privato che ha assunto l'onere della privatizzazione nella condizione di realizzare, sotto controllo pubblico, quello che, nelle priorità del Paese, serve allo sviluppo dell'infrastruttura, in questo caso di un aeroporto.

Queste sono le condizioni a cui noi vogliamo e dobbiamo sottostare, se siamo persone serie, e siccome riteniamo di esserlo, vogliamo e chiediamo che sia così e pretendiamo che ci sia il più serio e ferreo dei controlli e la predisposizione, da parte nostra, di piani adeguati e misurabili. Queste cose sono assolutamente giuste e noi, su questo terreno, vogliamo il confronto con le istituzioni. Ricordo, infatti, che non è che Aeroporti di Roma non abbia fatto niente solo perché non sono pervenuti i tre euro sopracitati: noi abbiamo investito quello che dovevamo investire ed in gran parte abbiamo già realizzato i piani asseverati che comportavano i famosi tre euro di incremento. Quindi, non stiamo aspettando alcunché.

Inoltre, abbiamo lanciato un piano internazionale, in collaborazione con i più grandi studi mondiali, per ridisegnare l'aeroporto, in particolare la nuova struttura prevista per il 2020, che, peraltro, non risponde ad un'esigenza che abbiamo inventato, poiché era già contemplata da chi ristrutturò Fiumicino nel 1968.

In terzo luogo, abbiamo preso, come *partner* industriale e finanziario (e quindi anche quale consulente dal punto di vista manageriale), l'aeroporto che, nelle classifiche – giustamente citate dal senatore Marco Filippi – che ci vedono agli ultimi posti, è da anni considerato il numero uno.

Riteniamo, quindi, di «averci messo la faccia» e di avere creato le condizioni per stabilire una programmazione credibile che, in parte, abbiamo realizzato negli aspetti più urgenti e, in parte, stiamo ancora realizzando, e che, nei piani generali, vogliamo portare all'attenzione di chi ci deve controllare.

Dall'altra parte, però, a fronte di questi programmi, abbiamo bisogno dell'elaborazione di piani che, sotto controllo da parte dello Stato e di chi lo Stato delega a tale funzione, siano verificabili e prevedano giuste sanzioni, nel caso in cui non si faccia il proprio dovere.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti i nostri graditi ospiti e, soprattutto, i miei colleghi, per l'attenzione che hanno rivolto a questa audizione.

Recupero solo una delle osservazioni svolte (a mio parere molto puntuale) dal senatore Cicolani. Dall'ascolto di questi interventi e dei quesiti posti si avverte una sorta di senso di impotenza. Ero in seconda fila, il 14 ottobre, presenti il Presidente del Consiglio dei ministri e importanti Ministri (il titolare del Dicastero competente ed altri), quando si disse all'opinione pubblica di questo Paese che i due principali aeroporti d'Italia, Malpensa e Fiumicino, sarebbero diventati importanti a seguito di un progetto di rilancio che non avrebbe comportato alcun impegno per il bilancio dello Stato ma che, al termine di investimenti ingenti, avrebbe creato le condizioni affinché questi due aeroporti moltiplicassero le presenze degli utenti di qui ai prossimi dieci anni.

Adesso, apprendiamo che di tutto quello che era stato programmato non è stato fatto nulla di quanto avrebbe potuto produrre ricadute concrete. Certo, sono state emanate le delibere del CIPE, sono stati assunti alcuni provvedimenti, è stata approvata la legge comunitaria, ma il risultato è che si stanno ancora attendendo quelle decisioni che possono incidere sul terreno vivo dell'economia reale, rappresentato da strutture strategiche per la competitività del Paese.

Concordo pienamente con il senatore Cicolani sul fatto che è inspiegabile il motivo per cui, in questo Paese, occorrono sei mesi per registrare una delibera del CIPE e, se la Corte dei conti avanza delle osservazioni, bisogna riconvocare il CIPE, ascoltare i Ministeri e così via. Sembra veramente che si faccia di tutto per complicare anche ciò che è semplice.

Pertanto, il vero problema non è la mancanza delle risorse: piuttosto, c'è qualcuno che si nasconde dietro a questo tema, per rendere ulteriormente difficili situazioni di per sé complicate.

Ripeto, ha ragione il collega Cicolani, abbiamo varato una legge, siamo già al *project* di terza generazione, che tutto sommato credo che in Europa...

FILIPPI Marco (PD). Provvedimento a cui noi abbiamo assicurato il nostro convinto concorso, tanto per essere chiari.

PRESIDENTE. Certamente: il provvedimento è stato varato con il concerto e con il consenso di tutti. Tuttavia, quelle norme appaiono di dif-

ficile praticabilità, perché c'è sempre qualcuno che si rifà a prassi consolidate, ad abitudini coerenti, per ostacolare l'operatività di queste norme. Non dovremmo limitarci a denunciare tali difficoltà, ma dovremmo immaginare di fare qualcosa.

GALLO (*PdL*). Dovremmo assumere un'iniziativa.

PRESIDENTE. Penso che la schietta interlocuzione di oggi servirà al sottoscritto e a tutti i colleghi per capire meglio i problemi che dobbiamo affrontare, probabilmente immaginando di assumere – ne parleremo successivamente in Ufficio di Presidenza integrato dai Rappresentanti dei Gruppi – un'iniziativa comune con i nostri colleghi della Camera. Vorrei evitare di procedere separatamente, altrimenti le due Commissioni svolgono le rispettive audizioni ed elaborano documenti che si differenziano solo dal punto di vista linguistico, perché così facendo, sostanzialmente, non si fa altro che produrre carta.

Cerchiamo piuttosto di accordarci con i nostri colleghi della Camera per adottare un'iniziativa comune, al fine di comprendere in modo trasparente per quale motivo sia difficile fare investimenti in questo settore, che – come dice il vice presidente Marchi – non ha alcunché da invidiare a comparti omologhi che operano in altri Paesi dell'Europa, dal punto di vista della capacità di fornire servizi moderni e attuali.

Certo, gli investimenti devono essere fatti in una logica di tariffe adeguate, perché non vi è dubbio che, se il Paese non ha risorse pubbliche per supportare questi finanziamenti, l'unica alternativa è ricorrere a tariffe private. D'altro canto, è preferibile che il costo di un servizio sia pagato dagli stessi utenti di quel servizio, piuttosto che spalmato sulla fiscalità generale. Del resto, avviene proprio questo in Europa.

Se il presidente Palenzona e il vice presidente Marchi desiderano lasciarci – o inviarci successivamente – qualche documento a supporto di ciò che hanno detto, saremo loro doppiamente grati.

In ogni caso, li ringraziamo convintamente per il contributo fornito ai nostri lavori con questa audizione, che servirà sicuramente a rilanciare iniziative politiche presso entrambe le Commissioni parlamentari competenti dei due rami del Parlamento.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,55.

