

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Doc. XXII

n. 15

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

**d’iniziativa dei senatori FIRRARELLO, SCHIFANI, NANIA, ZICCONI,
SUDANO, D’ONOFRIO, MINARDO, RAGNO, SANZARELLO,
BATTAGLIA Giovanni, MONTAGNINO, ROTONDO, BASILE,
CENTARO e OGNIBENE**

COMUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 17 DICEMBRE 2002

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul trasporto aereo nella Sicilia orientale

ONOREVOLI SENATORI. – L’aeroporto Fontanarossa di Catania riveste un ruolo cruciale non solo per il macroambiente dei trasporti, nel quale è interlocutore essenziale quanto consolidato, ma anche, più in generale, per aumentare la qualità d’offerta del sistema regione contribuendo alla costruzione e all’aumento della sua ricchezza.

È possibile affermare che Fontanarossa è un elemento assolutamente fondante all’interno del tessuto economico produttivo, turistico e commerciale della regione Sicilia, grazie all’effetto moltiplicatore cui dà vita per il sistema delle transazioni commerciali della regione.

Più in dettaglio l’aeroporto serve ben sette province siciliane su nove, permette, ogni

anno, a circa 4.000.000 di passeggeri di poter viaggiare da e per il continente, assiste i flussi turistici che si riversano sulle costiere catanesi, messinesi, siracusane e ragusane, dà la possibilità ai nostri imprenditori di potersi collegare sui mercati europei, rende insomma un servizio prezioso ed insostituibile alla comunità siciliana ed allo sviluppo della propria economia.

A settembre 2002 le previsioni davano l’aeroporto di Fontanarossa, con un incremento del 10 per cento rispetto al 2001 ed in netta controtendenza rispetto alla media nazionale, come uno degli scali con il *trend* di crescita migliore in Europa; questi fatti, insieme ai lavori di ampliamento della nuova aerostazione, indicavano l’aeroporto di Cata-

nia come una delle realtà economiche più interessanti del meridione.

Inoltre, in orizzonte 2004, la nuova aerostazione, progettata per ospitare con *standard* di servizio B 6.000.000 di passeggeri e grazie alle nuove bretelle di collegamento che permetteranno 22 movimenti per ora (rispetto ai 12 movimenti per ora attuali), diventava una componente strategica fondamentale per lo sviluppo dell'economia isolana.

Purtroppo la chiusura a singhiozzo dello scalo per i noti fenomeni della presenza in quota di cenere vulcanica ha messo in moto una serie di meccanismi che, coinvolgendo prima gli attori della filiera del *business* aereo presente in aeroporto e i settori turistico-alberghieri extra sedime poi, ha letteralmente messo in ginocchio l'economia turistica e commerciale di tutta la Sicilia orientale, creando serie preoccupazioni per i livelli occupazionali delle filiere coinvolte.

Ma a corollario del 75 per cento di prenotazioni alberghiere in meno, dell'annullamento totale dell'attività convegnistica, del crollo delle prenotazioni presso le agenzie di viaggi e di una incredibile caduta nei consumi non di prima necessità che prima, in questo periodo, erano favoriti dalla cospicua presenza di turisti nell'isola, assistiamo attoniti alla farsa che vede coinvolte le compagnie aeree italiane che costituiscono in «cartello» e capeggiate da una azienda a partecipazione statale come Alitalia decidono, pur in presenza di normali condizioni di agibilità dello scalo e dello spazio aereo, di sospendere tutti i voli da e per Catania, mentre alcuni vettori stranieri al di fuori del «cartello» operano regolarmente su Fontanarossa.

Non mettiamo in dubbio che lo stato di precarietà, causato dalla cenere vulcanica, abbia provocato disagi anche economici alle compagnie aeree, ma ci chiediamo se dietro questa improponibile interruzione di pubblico servizio da parte delle compagnie nazionali, Alitalia in testa, non ci siano, oltre agli estremi per un intervento della magistra-

tura, anche oscure manovre atte al ridimensionamento della struttura catanese in previsione di un prossimo processo di privatizzazione della società che gestisce lo scalo.

Inoltre, non vorremmo che, dietro all'ostinazione di Alitalia, non si celi un tentativo estremo per tamponare i propri buchi di bilancio, dopo che in passato ed in regime di monopolio proprio le elevate tariffe da e per la Sicilia avevano costituito la parte sana dei bilanci della nostra compagnia di bandiera.

È opportuno quindi che la Società di gestione dell'aeroporto di Catania, insieme agli enti preposti al controllo (ENAC-ENAV) ci chiariscano quali strumenti intendano adottare per garantire la costante pulizia della pista e delle strutture di volo e come sia possibile intervenire per monitorare ventiquattro ore su ventiquattro la nube di cenere vulcanica presente in quota sia sulle aerovie che sui percorsi di avvicinamento allo scalo catanese.

Oltremodo, vista la liberalizzazione delle attività di *handling* ed in previsione della presenza di un secondo *competitor* diretto sullo scalo, considerata la verosimile compressione dei margini che ciò comporterà, esigiamo che la Società di gestione dell'aeroporto di Catania ci illustri le azioni che intende intraprendere a salvaguardia dei propri profili di entrata ed a protezione dei propri livelli occupazionali.

Oltre a ciò vorremmo che ci vengano evidenziate le concrete possibilità di attivazione, in tempi relativamente brevi, dello scalo militare di Comiso come scalo alternato e complementare a Fontanarossa; se questo trova una valida giustificazione economica nell'investimento o se sia preferibile investire risorse ed energie nella costruzione di uno scalo internazionale nella Piana di Catania che, al riparo dai fenomeni di origine vulcanica, possa diventare *Hub* di riferimento per il bacini del Mediterraneo e volano di svolta per l'economia del meridione.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

Art. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta, composta da 14 Senatori, oltre il Presidente, per acquisire tutti gli elementi conoscitivi relativi ai problemi del trasporto aereo nella Sicilia orientale.

2. In particolare, la Commissione ha il compito di accertare:

a) le cause recenti e remote delle disfunzioni verificatesi nel funzionamento dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa in occasione dell'eruzione dell'Etna del novembre 2002;

b) il comportamento tenuto dalle compagnie aeree operanti sullo scalo suddetto e la presenza di eventuali condotte discriminatorie o lesive della libera concorrenza;

c) i comportamenti delle pubbliche amministrazioni responsabili per la programmazione, la gestione e la sicurezza del trasporto aereo nella Sicilia orientale;

d) i fattori che hanno influito sulle scelte relative alla realizzazione di infrastrutture, sulla programmazione e sulla gestione del trasporto aereo nella Sicilia orientale;

e) gli elementi necessari alla corretta programmazione a medio e lungo termine dei servizi di trasporto aereo nella Sicilia orientale e allo sviluppo futuro delle relative infrastrutture.

Art. 2.

1. Il Presidente del Senato procede alla nomina dei componenti della Commissione ai sensi dell'articolo 162, comma 3, del Re-

golamento, assicurando la rappresentanza di tutti i Gruppi parlamentari.

2. Il Presidente del Senato nomina il Presidente della Commissione. La Commissione elegge, nella prima seduta, un Vice Presidente e due Segretari.

Art. 3.

1. La Commissione termina i suoi lavori e presenta la relazione finale entro 6 mesi dalla data della nomina dei suoi componenti.

Art. 4.

1. La Commissione può acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'Autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi ad indagini ed inchieste parlamentari, anche se coperti dal segreto. In tale ultimo caso la Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non dovranno essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti ed i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

3. Il segreto funzionale riguardante atti e documenti acquisiti dalla Commissione, in riferimento ai reati di cui agli articoli 416 e 416-bis del codice penale, non può essere opposto ad altre Commissioni parlamentari di inchiesta.

Art. 5.

1. L'attività ed il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione

stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. La Commissione può organizzare i propri lavori anche attraverso uno o più comitati, costituiti secondo il regolamento di cui al comma 1.

3. La Commissione può avvalersi, per l'espletamento delle indagini e per ogni altro atto di sua competenza, secondo le indicazioni del regolamento di cui al comma 1, dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie.

4. La Commissione può avvalersi, altresì, della collaborazione di personale particolarmente qualificato ed esperto delle diverse discipline, nella qualità di consulenti.

Art. 6.

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione e compie, ovvero concorre a compiere, atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda le deposizioni, le notizie, gli atti e i documenti acquisiti al procedimento d'inchiesta.

2. Salvo che il fatto costituisca un più grave reato, la violazione del segreto è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

Art. 7.

1. Le spese per il funzionamento della Commissione sono a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica.

