



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 4

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

**8<sup>a</sup> 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

89<sup>a</sup> seduta: mercoledì 1° aprile 2009

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Audizione del presidente dell'ENAC**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 17, 25	RIGGIO . . . . .	Pag. 3, 14, 19 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL) . . . . .	14, 23	SCIACCHITANO . . . . .	23
* DONAGGIO (PD) . . . . .	16		
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	13, 14		
GALLO (PdL) . . . . .	17		
* MENARDI (PdL) . . . . .	10		
VIMERCATI (PD) . . . . .	10		

---

***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; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.*

*Intervengono il professor Vito Riggio, presidente dell'ENAC, l'ingegner Salvatore Sciacchitano, vice direttore generale, e l'avvocato Fulvio Neri, consigliere di amministrazione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del presidente dell'ENAC**

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 25 marzo scorso.

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

È prevista oggi l'audizione del presidente dell'ENAC, Vito Riggio, che abbiamo invitato per un aggiornamento sulle condizioni del sistema aeroportuale italiano, accompagnato dall'ingegner Salvatore Sciacchitano, vice direttore generale, e dall'avvocato Fulvio Neri, consigliere di amministrazione.

Cedo la parola al presidente Vito Riggio.

*RIGGIO.* Ringrazio innanzitutto la Commissione, perché queste periodiche opportunità di fare il punto sul sistema del trasporto aereo, soprattutto dopo un anno complesso come quello appena trascorso, sono per noi molto importanti.

Invieremo alla Commissione uno studio contenente una serie di previsioni relative alla situazione generale del trasporto aereo, confermate purtroppo – dico purtroppo, perché negative – da una recente valutazione della Commissione europea: l'Italia, insieme alla Scandinavia, registra già oggi (dati riferiti al mese di febbraio) una diminuzione di traffico rispetto allo scorso anno del 9 per cento. A fronte di una diminuzione media del 4,5-5 per cento, le nostre previsioni, basate sulla valutazione dell'impatto della crisi nel 2009 e per la prima metà del 2010, ci portano a dire che quest'anno la perdita non sarà del 9 per cento, grazie ai mesi di recupero che vanno dal periodo di Pasqua a quello estivo, ma del 4,5 per cento,

quindi attorno alla media europea. Nel corso del 2010 ci dovrebbe essere poi un ulteriore ribasso, di portata più limitata, tra lo 0,5 e l'1,5 per cento.

Questo ha sconvolto tutte le previsioni, comprese quelle sulla base delle quali abbiamo fornito le concessioni quarantennali, che non tenevano conto – perché nessuno poteva prevederlo – di un anno e mezzo di crisi di tale portata.

Il nostro suggerimento alle società di gestione con le quali abbiamo stipulato in parte accordi di programma – che sono poche e peraltro con accordi non ancora definitivi, essendo stati sottoscritti dall'ENAC ma mancando l'approvazione dei due Ministeri vigilanti (infrastrutture e trasporti ed economia e finanze) – è stato di non bloccare al momento gli investimenti. Poiché l'andamento ciclico fa ritenere che, al massimo tra un anno e mezzo, forse prima, ci sarà una ripresa del traffico aereo, occorre approfittare di questa fase per qualificare gli investimenti, ma soprattutto per specializzarli, come prevedono una recente direttiva comunitaria ed anche un nostro regolamento in materia ambientale, così da contenere l'impatto ambientale non solo degli aeromobili, ma anche delle strutture aeroportuali. Se così non fosse, ci troveremmo ulteriormente in ritardo rispetto ad altri Paesi europei che stanno realizzando rilevanti investimenti. Cito per tutti la terza pista di Heathrow, che darà all'aeroporto una capacità superiore ai 120 milioni di passeggeri, mentre Malpensa raggiunge a stento i 28 milioni di passeggeri e Fiumicino i 36 milioni, quando dovremmo avere Fiumicino a circa 60 milioni di passeggeri e Malpensa, dopo un riordino del sistema, ad una capacità di almeno 40 milioni di passeggeri fin da ora, con la programmazione poi di una nuova pista che potrebbe ulteriormente aumentarne la capacità.

Questo invito agli investimenti è fortemente collegato al chiudersi dalla procedura dettata dalla legge n. 248 del 2005 sui cosiddetti requisiti di sistema, che prevede che i contratti di programma siano stipulati soltanto a seguito di una direttiva CIPE, emanata nel 2007, di linee guida fornite dall'ENAC e con l'adesione delle singole società di gestione. Abbiamo concluso contratti di programma deliberati in consiglio di amministrazione con le società di gestione degli scali aeroportuali di Napoli e Bari – con ciò intendendo il sistema pugliese, perché la Regione è proprietaria unica di tutti e quattro gli aeroporti del territorio – e stiamo discutendo di altri contratti. Abbiamo chiuso il contratto con la società di gestione dello scalo di Pisa. Mancano all'appello i contratti con le società che rappresentano l'80 per cento del traffico: SEA S.p.A., ADR S.p.A. e SAV S.p.A.. Queste tre società hanno sempre impugnato la delibera CIPE, nonché le linee guida. Attualmente, stanno discutendo la questione, ma mantengono ferma la non adesione ai criteri dettati dal CIPE, il che rallenta prevedibilmente la conclusione del contratto di programma.

Signor Presidente, in proposito occorre prendere una decisione, giacché la questione rientra nel quadro generale delle modalità di incentivazione degli investimenti. Mi chiedo se sia opportuno continuare a tenere ferme le tariffe, come avviene sostanzialmente dal 2001. Mi riferisco alle tariffe che pagano gli aeromobili quando atterrano in un aeroporto,

e che quindi vengono incassate dalla società di gestione, o ai servizi che le compagnie aeree in parte riversano sul biglietto pagato dal passeggero per i servizi resi. Dal 2001, in seguito al provvedimento del 2005, le tariffe sono state bloccate. Avevamo stipulato contratti di programma proprio con queste tre società. Uno di questi fu firmato da me, che all'epoca, nel 2003, ero commissario dell'ENAC, ma non fu approvato dai Ministeri competenti. Nel frattempo, nel 2005, fu emanato un decreto-legge che modificò l'intera materia e le problematiche, come nel gioco dell'oca, tornarono al punto di partenza. Ne consegue che da otto anni non ci sono aumenti. Questo ha portato ad avere le tariffe più basse d'Europa. Nella disperata speranza di salvare Alitalia, con un provvedimento del Governo dell'epoca che cercò di proteggere la compagnia di bandiera abbassandone i costi, a fronte del quale la Comunità europea disse che, non potendosi applicare un trattamento diverso solo per Alitalia, il provvedimento doveva avere carattere generale, i costi furono abbassati non solo per Alitalia, ma anche per i suoi concorrenti, con il risultato che l'ENAC ha incassato meno, in termini di canone, e così l'ENAV e il Tesoro, privilegiando, nella condizione di reciprocità, le compagnie aeree concorrenti. Il fatto che un aereo della Lufthansa in Italia paghi meno di un aeromobile italiano all'aeroporto di Monaco aggrava il problema. Oggi siamo in queste condizioni rispetto alle grandi compagnie straniere. Quando andiamo all'estero paghiamo tariffe che sono state aumentate, mentre in Italia queste compagnie pagano di meno. Mi sembra opportuno rimuovere questa disparità di trattamento, anche approfittando di una nuova direttiva europea in materia, che dà due anni di tempo ai Parlamenti nazionali per adeguarsi ai nuovi principi e criteri direttivi. È una normativa che semplifica il quadro, affermando che gli aeroporti con capacità inferiore ai 5 milioni di passeggeri sono liberi di concordare i vettori in termini di mercato con le società di gestione, mentre una società terza deve vigilare il rispetto dell'accordo; per gli aeroporti con capacità superiore ai 5 milioni di passeggeri devono essere seguiti i criteri contenuti nella delibera. Sottolineo che il vero problema riguarda la società ADR, essendo l'unica grande società privatizzata a suo tempo con la vendita da parte dell'IRI e, quindi, con l'accollo di un debito molto forte che oggi non rende remunerativa neanche la nuova tariffa derivante dall'applicazione rigida dei criteri forniti dalla direttiva CIPE. Ne consegue che il più grande aeroporto italiano, se programma un investimento – lo ha annunciato «Il Sole-24 Ore» – per portare entro il 2025 a 100 milioni i passeggeri di Fiumicino, realizzando una nuova stazione, nuovi ingressi e una serie di altri interventi, pone però la questione che potrà farlo solo a fronte di una possibilità di remunerazione dell'investimento.

Mi limito a segnalarlo, perché la competenza in materia appartiene strettamente al Ministero dell'economia e delle finanze più che a quello delle infrastrutture e dei trasporti, ma credo che le Commissioni parlamentari sull'argomento possano fornire indicazioni. In sostanza, ci accontentiamo di avere tariffe basse, che implicano che i nostri vettori aerei dovrebbero far pagare di meno – poi non è così, trattandosi di tasse che ven-

gono riassorbite e traslate sui passeggeri – oppure cerchiamo un ragionevole ed equo incremento della tariffa, a fronte di una certezza degli investimenti? Sulla certezza degli investimenti, è essenziale chiudere i contratti di programma; diversamente, né l'ENAC né un'eventuale altra autorità terza che venisse scelta avrebbe gli strumenti per verificare ed imporre determinate regole. In questo momento, infatti, non è possibile per noi sanzionare una società che, per legge o per atto amministrativo, abbia ottenuto la concessione, proprio perché manca il contratto di programma all'interno del quale le sanzioni sono previste. Manca inoltre una legge – che peraltro avevamo sollecitato – in base alla quale, in attesa del contratto di programma, sia possibile applicare sanzioni che non arrivino a quella massima della revoca della concessione che, come voi ben dite, è assai complicata da attuare. Questo è sicuramente un tema cruciale.

Per quanto riguarda, più in generale, il sistema aeroportuale italiano (non mi soffermo sulle due Isole e sulla Puglia, che hanno una loro specificità), esso risulta articolato, grosso modo, su tre grandi poli.

Vi è, innanzitutto, il polo lombardo, che ricomprende non soltanto gli aeroporti in atto gestiti dalla società SEA (cioè Malpensa e Linate), ma anche quelli di Brescia e Bergamo. Quest'ultimo, in particolare, è fortemente cresciuto, raggiungendo oltre 6 milioni di passeggeri: è quello che ha avuto la crescita maggiore, insieme all'aeroporto di Pisa, grazie ad un investimento di Ryanair che ne ha fatto una sua base. Non credo che questa crescita sia avvenuta a spese di Linate, perché l'aeroporto di Bergamo si è sviluppato in termini di traffico alternativo, ma parliamo in ogni caso di un aeroporto a venti minuti da Milano città, per cui si pone di fatto in concorrenza con gli aeroporti milanesi.

Per quanto riguarda, invece, l'aeroporto di Brescia – in questo momento di proprietà della società che gestisce quello di Verona – esso vive oggi un faticoso travaglio, perché giustamente i bresciani chiedono l'aumento della loro quota. È una questione che prima o poi andrà risolta, anche se come ENAC non ci riguarda direttamente: a suo tempo, infatti, rilasciammo la concessione alla società che ne fece domanda, che era legittimata in tal senso, anche se poi quella concessione fu bloccata da un intervento del Ministro dell'epoca. Il problema principale è che quello di Brescia, oltre ad essere un ottimo aeroporto in sé, lo è anche per il trasporto cargo, per cui sarebbe anche capace, ove fosse incentivato, di svolgere una grande attività al servizio della medesima area su cui insistono già gli aeroporti milanesi.

Ne deriva allora che, nell'area più ricca del Paese – se escludiamo Bologna e Venezia – ci sono ben cinque aeroporti in concorrenza tra loro; se aggiungiamo anche quello di Torino, ne abbiamo sei. Francamente, devo dire che non è positivo che un grande mercato si spezzetti in sei aeroporti tutti uguali e tutti in concorrenza tra loro.

Dunque, nei limiti della legislazione vigente, cioè senza inventare norme che potrebbero poi non superare il vaglio della Commissione europea, bisognerebbe suggerire in qualche modo – sia pure in maniera indicativa – una specializzazione, nonché un qualche rapporto tra i due prin-

cipali aeroporti del polo lombardo, vale a dire Malpensa e Linate. Infatti, mentre l'aeroporto di Linate è assolutamente saturo, con 9 milioni di passeggeri e senza più *slot*, per cui non si riesce più a soddisfare le innumerevoli richieste che vengono avanzate (da EasyJet, ad esempio, ma anche da tante altre compagnie dell'Est europeo), a Malpensa c'è invece il 70 per cento di *slot* liberi perché, nonostante la forte incentivazione che il Governo ha realizzato per legge, con la famosa norma sulla liberalizzazione, le richieste di volare su Malpensa sono poche. Lasceremo alla Commissione una documentazione dettagliata nella quale, tra l'altro, abbiamo indicato, per ciascun aeroporto, gli *slot* liberi nelle varie bande orarie.

Per quanto riguarda il Centro del Paese, vi è il polo aeroportuale laziale, per il quale si pone il problema del rapporto tra Roma-Fiumicino ed il nuovo aeroporto che, stando alle indicazioni date finora, sarà realizzato a Viterbo. Per arrivare a Viterbo sarà però necessario costruire un collegamento ferroviario veloce: diversamente, infatti, non sarebbe pensabile decentrare sul nuovo aeroporto il traffico aereo da Ciampino, spostando la gran parte dei voli e mantenendo su quest'ultimo soltanto i voli militari e qualche altro volo. Si tratta di una grandissima impresa, per realizzare la quale c'è bisogno di certezze sul piano infrastrutturale. La società ADR ha dichiarato di essere pronta, ma anche in questo caso vale il ragionamento più generale che ho prima sviluppato sugli investimenti: un investimento dell'ordine iniziale di 150 milioni di euro, senza alcuna contribuzione da parte dello Stato, richiede ovviamente una società che sia in condizione di poterlo fare.

Vi è, infine, il terzo polo aeroportuale, quello campano, rispetto al quale si pone la questione ancora non risolta del rapporto tra Napoli Capodichino e Grazzanise. In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli Capodichino, la situazione non è molto diversa da quella di Linate: non è più possibile, infatti, aumentarne il traffico, perché su quell'aeroporto si vola con procedure particolari, sia per ridurre l'inquinamento (soprattutto quello acustico), sia per garantire la sicurezza, trattandosi di un aeroporto totalmente intercluso all'interno della città. Da almeno dieci anni è invece programmata la realizzazione di un aeroporto a Grazzanise, anche se non è stata ancora firmata l'intesa con la Regione, disposta ad erogare un finanziamento di 900 milioni – investendo risorse proprie sul Fondo aree sottoutilizzate (FAS) – per realizzare l'impresa, che stiamo faticosamente elaborando. In verità, si è quasi al traguardo, ma occorrerebbe un'accelerazione politica.

Vorrei chiarire che per tutti e tre i poli aeroportuali esiste un rapporto con le Regioni. Per quanto riguarda, in particolare, il polo lombardo, il rapporto non è solo con la Regione Lombardia, ma anche con il Comune di Milano, e non sempre tra i due enti le opinioni sono congiunte: ad esempio, per il sindaco di Milano – lo ha dichiarato qualche giorno fa nel corso di una conferenza alla quale ho partecipato – la soluzione ideale sarebbe quella di potenziare Malpensa e lasciare Linate così com'è; diversamente, il Presidente della Regione, insieme a tanti altri colleghi, conti-

nua ad insistere sulla necessità di puntare soprattutto su Malpensa. In realtà, però, le due cose sono difficilissime da realizzare insieme, a meno che non ci si affidi al mercato (come peraltro stiamo facendo), cosicché in alcuni casi sarà ad esempio Lufthansa ad intervenire, in altri Alitalia. È chiaro però che, lasciando aperto Linate, ci sarà uno sviluppo più lento rispetto a quello da noi programmato, perché, al di là dei numeri, questo aeroporto continua ad alimentare tutti gli *hub* concorrenti, consentendo di arrivare con molta facilità a Francoforte, a Monaco, a Londra o a Parigi, per proseguire poi da lì con molte più rotte di quante mai Malpensa ne potrà avere: Malpensa ha 13 rotte internazionali, ma gli altri aeroporti europei ne hanno 100-120.

Di qui allora il famoso problema del riordino: come ricorderete, nel decreto istitutivo di Malpensa del 1996 era previsto che in tempi ragionevoli a Linate restasse la sola aviazione generale. Ci fu poi una mediazione della Commissione europea ed il tentativo di lasciare a Linate solo una navetta; ci fu detto però che non era possibile e, a seguito del ricorso delle altre compagnie, si arrivò infine alla soluzione contenuta nel decreto Bersani del 2001, con la quale, in sostanza, si autorizzava il collegamento con la capitale italiana, purché fossero assicurati anche quelli con le altre capitali europee, per cui oggi da Linate dovrebbero esserci collegamenti con 27 capitali europee, pur non essendoci *slot*. Questa è la situazione attuale, per cui i nuovi Stati membri dell'Unione chiedono giustamente di poter volare su Linate, mentre per ragioni di sicurezza e di infrastrutture non è pensabile aumentare l'attuale capacità di quell'aeroporto.

C'è da dire che, per fortuna, la tecnologia ci ha aiutati: sono migliorati i carburanti e gli aerei; inoltre, la stessa messa a terra di alcuni DC-9 da parte della nuova Alitalia è un fatto significativo, perché gli Airbus 320 consumano e, soprattutto, inquinano meno. Per quanto riguarda, invece, il problema del rumore, si fa molta fatica ad indovinare la rotta in mezzo ad un mare di case, per dirla in maniera non tecnica: da questo punto di vista, è prezioso il lavoro svolto soprattutto dai Comitati aeroportuali. A Linate, infatti, ovunque si decolli, si finisce per sorvolare un centro abitato: l'ultima rotta che è stata individuata, in verità, passa su una zona industriale, ma richiede una salita molto brusca per poter virare subito, con conseguente maggior consumo di carburante e, quindi, anche con un inquinamento maggiore.

Comunque, proprio con riferimento al profilo ambientale, l'ENAC sta conducendo uno studio non solo su Linate, ma su tutti e tre gli aeroporti dell'area, per valutare se sia possibile ridurre l'inquinamento, anche alla luce delle nuove disposizioni normative in materia di ambiente. Più in generale, avvalendoci anche di fondi ministeriali, abbiamo in cantiere un progetto complessivo sugli aeroporti italiani che purtroppo, però, a causa di lungaggini burocratiche, non è ancora partito; proprio in questi giorni, comunque, abbiamo firmato il contratto con la società che ha vinto la gara europea. Metteremo a disposizione della Commissione i dati che ci saranno forniti, perché non si tratta soltanto di fare un censimento della si-



tuazione esistente, ma anche di provare ad immaginare scenari programmatici da suggerire poi al Governo affinché possa adottarli.

Ricordo che nel decreto delegato era previsto che, entro un certo termine, il Ministro (con proprio decreto) provvedesse a classificare gli aeroporti in «nazionali» e «di interesse regionale», sentita la Conferenza Stato-Regioni. Mi rendo conto delle difficoltà che, da questo punto di vista possono esserci in concreto: pensiamo ad esempio, tanto per dire, agli aeroporti di Ancona o Perugia, che sono capoluoghi di Regione. Sono nazionali o regionali? Se si tiene conto del traffico, sono sicuramente da classificare come «di interesse regionale», ma è sicuramente difficile trovare un'intesa su questo punto.

È necessario dunque un riordino più veritiero. Si continua a dire che in Italia ci sono troppi aeroporti, ma non ha senso se pensiamo che il 90 per cento del traffico commerciale nel nostro Paese si concentra solo su 12 aeroporti; c'è poi un altro 4,5-5 per cento di traffico aereo distribuito su altri 25 aeroporti, che non hanno quindi la soglia minima di sopravvivenza, ma che non possiamo chiudere in maniera autoritaria, perché sono comunque sul mercato: forse, dovrebbero essere gli enti locali a smettere di finanziarli, ma è un'altra questione.

Si continua a dire che l'Italia ha cento aeroporti, ma in verità non è così; anzi, tra i Paesi dell'Unione europea, l'Italia è quello che ne ha meno. Gli aeroporti serviti dall'ENAV e certificati dall'ENAC nel nostro Paese sono infatti 41 (contro i 47 della Spagna e i 52 della Francia), anche se, come ho detto, la maggior parte del traffico passa solo per 12. Se pensate che solo otto aeroporti italiani superano i cinque milioni di passeggeri, e quindi non sono regionali ai sensi della classificazione comunitaria, è evidente che il problema del riordino è un falso problema. Il vero problema è quello delle modalità all'interno di una logica di trattato che favorisca la concorrenza, il pluralismo. Non si può chiudere uno scalo senza darne motivazione. Occorre capire come fare per non sostenere più certe situazioni, che già lo Stato non sostiene più con i propri investimenti, fatta eccezione per alcune zone del Mezzogiorno che fruiscono dell'aiuto dell'Obiettivo 1. Sono problematiche aperte sulle quali abbiamo margini di manovra ristretti, nel senso che possiamo cercare di fare il massimo, ma poi si deve arrivare ad una decisione politica. So che il ministro Matteoli si sta organizzando, con l'accordo delle Commissioni, per arrivare rapidamente ad una decisione.

Sottolineo che in tempi di crisi, se ci sono aeroporti destinati a chiudere per mancanza di traffico, con le relative conseguenze sull'indotto, senza investimenti potremo ritrovarci, dopo la crisi dell'Alitalia, con una nuova crisi del settore aeroportuale. È necessario avere idee chiare sulle quali l'ENAC, come sempre, darà il proprio contributo.

Concludo affermando che nella direttiva comunitaria è prevista l'istituzione di un'autorità terza, che a nostro modo di vedere non può che essere l'ENAC, ma la decisione spetta al Parlamento. Si potrebbe approfittare di questa circostanza per riorganizzare le competenze dell'ENAC, attribuendogli funzioni e poteri decisori di ultima istanza sul modello delle

autorità amministrative indipendenti. Francamente, un'autorità tecnica che predisporre atti da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di quello dell'economia e delle finanze, e che spesso non arrivano a compimento, vede indeboliti i suoi poteri e non ha il rango di autorità, che invece sarebbe molto utile attribuirgli. A mio avviso, in questa fase si rende indispensabile un intervento legislativo, ma la questione è rimessa al legislatore.

MENARDI (*PdL*). Ringrazio il professor Riggio per la relazione, che condivido sostanzialmente *in toto*, compreso il fatto che l'ENAC dovrebbe avere un potere decisionale autentico e il rango di Authority. Su alcuni aspetti specifici relativi ai vari aeroporti, in particolare Malpensa e Linate, interverranno con maggiore competenza altri colleghi dell'area milanese.

Personalmente, sono interessato ad inquadrare, con l'aiuto del professor Riggio, il sistema della mobilità in generale, partendo dalla mia esperienza. Non sempre il trasporto aereo si risolve in un'unica tratta, soprattutto quando ha come destinazione ultima una località che non è sul territorio nazionale. In sostanza, i nostri vettori servono a convogliare traffico su altri vettori e quindi su compagnie aeree di altri Paesi. Ma anche rimanendo al sistema italiano, come legislatori dobbiamo suggerire al Governo un'azione finalizzata ad evitare di spezzare il viaggio in dieci parti. Porto un esempio. La presenza in Italia di tanti piccoli aeroporti e la costante richiesta di aeroporti periferici che le amministrazioni locali finanziano derivano da una ragione molto semplice. L'aereo è una delle modalità di trasporto e, come il sistema pubblico sostiene tutte le altre modalità, dalla gomma alla rotaia, è giusto – se questa è l'ottica – che anche la mobilità aeroportuale venga presa in carico dal pubblico nell'ambito del più generale sistema dei trasporti. Nella sostanza, invece, questo non viene quasi mai fatto, se non da parte degli enti locali che aiutano i piccoli aeroporti o dallo Stato solo per quanto riguarda le tratte assistite. Facciamo l'ipotesi di un cittadino che da Cuneo vuole andare a Los Angeles o in Australia: deve viaggiare alcune ore con il treno prima di raggiungere un aeroporto, oppure deve viaggiare con la sua automobile per prendere un treno che lo porti ad uno scalo aereo periferico, come potrebbe essere Caselle, e quindi prendere un primo vettore per raggiungere un *hub* da cui partire finalmente per la destinazione finale. Questo è impensabile. Il professor Riggio è siciliano e sa bene che l'Italia è lunga e stretta e si è spesso periferici. È evidente che il trasporto aereo va inserito nell'ambito delle altre modalità di trasporto. Non possiamo pensare di risolvere il complesso sistema del trasporto aereo senza inquadrarlo in un piano generale del sistema dei trasporti. Non so se il professor Riggio conviene con queste considerazioni, ma, in caso positivo, gli chiederei di aiutarci ad intraprendere questa strada.

VIMERCATI (*PD*). In omaggio alla tradizione *bipartisan* di questa Commissione, sono d'accordo con l'intervento svolto poc'anzi dal collega Menardi. Credo comunque che si stia aprendo, anche in relazione alle di-

chiarazioni dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. ingegner Moretti, una prospettiva nuova circa l'impegno ad integrare il sistema di trasporto treno-aereo.

Vorrei chiedere al professor Riggio, che mi sembra abbia già mostrato la sua disponibilità al riguardo, di lasciare una documentazione aggiornata sul problema degli *slot* di Alitalia e degli aeroporti milanesi (Linate) e di Fiumicino. Vorrei capire cosa è cambiato nel passaggio dalla vecchia Alitalia-Air One alla nuova compagnia. È di palmare evidenza che gli aerei viaggiano vuoti. Spesso prendo il treno, ma viaggio anche sulla tratta aerea Milano-Roma ed è evidente la situazione di crisi da lei indicata. Tuttavia, la situazione sembra determinata anche da una politica commerciale, che non so per quanto ancora potrà essere sostenuta da parte della nuova Alitalia, che mira ad impedire forme di concorrenza su questa tratta. Pertanto, se avete della documentazione al riguardo, potremmo approfondire meglio la questione.

Vorrei sapere, inoltre, se ha informazioni, che noi non abbiamo, sull'esito dell'iniziativa avanzata da entrambi i rami del Parlamento, maggioranza e opposizione, per chiedere al Governo di avviare nuovi negoziati in tema di diritti di volo, soprattutto per quanto concerne Malpensa, ma non solo. Si era detto che entro trenta giorni il Ministero degli affari esteri avrebbe dovuto intraprendere un'iniziativa. Non ho saputo più nulla e sono passati almeno tre mesi. Vorrei avere, quindi, delle informazioni, per capire se ci sono novità, che sarebbero di vitale importanza soprattutto per Malpensa e Fiumicino.

Per quanto riguarda il settore cargo, Malpensa vive da tempo una situazione di enorme sofferenza: infatti, nonostante di recente si sia tentato in parte di recuperarla, anche grazie ad un'iniziativa della Regione, risulta però insoddisfacente il ricorso al trasporto aereo delle merci rispetto al volume delle nostre esportazioni. Ciò emerge in maniera ancora più evidente se paragoniamo la situazione della Lombardia, che è tra le quattro Regioni più sviluppate d'Europa, con altre aree del nostro Paese. È fondamentale quindi puntare a riportare il cargo a Malpensa al livello precedente, investendo magari anche su Brescia, ove ce ne fosse la possibilità.

In particolare, è essenziale porre attenzione su questi temi, tenuto conto anche di quanto sta accadendo oggi, per cui molte imprese italiane, nonostante la crisi, caricano le loro merci sui tir per spedirle a Francoforte, Amsterdam o Parigi, da dove poi vengono imbarcate verso altre destinazioni. Si tratta di un danno gravissimo per le nostre imprese, oltre che, ovviamente, per l'ambiente. Forse dovremmo approfondire la questione, signor Presidente, anche al fine di dare un orientamento al Governo sul tema cruciale del cargo, in funzione di un rilancio del sistema economico, perché è veramente insostenibile la situazione esistente.

Sulla *vexata quaestio* Linate-Malpensa, il professor Riggio ha illustrato benissimo il problema, evidenziando le difficoltà politiche locali, anche se lo scontro non è soltanto tra il sindaco di Milano ed il Presidente della Regione, ma anche tra centrodestra e centrosinistra, perché rispetto a questa vicenda ognuno dice la sua. Da questo punto di vista, però, anziché

contribuire ad accendere ulteriormente quel conflitto, si potrebbe tentare di cambiare ottica, provando cioè a realizzare le opere necessarie per rendere accessibile e competitivo l'aeroporto di Malpensa. Il punto vero, infatti, è questo; dopo di che, alla fine, sarà il mercato a trovare la soluzione. Ne abbiamo già parlato varie volte in questa Commissione, anche cercando di trovare un'intesa tra i Gruppi. Rilancio dunque la proposta di un'iniziativa *bipartisan* per realizzare tutte quelle opere già previste dal decreto sull'Expo 2015, ma per la cui esecuzione occorre che ci sia una decisione politica.

Se riuscissimo, ad esempio, a realizzare una connessione ferroviaria, collegando con il terzo binario Malpensa, Gallarate e Rho, avremmo risolto innanzitutto il problema dell'integrazione con il treno: infatti, poiché a Rho passa la linea dell'Alta velocità Torino-Milano-Bologna, mettendo a disposizione un treno che in quindici minuti colleghi Rho a Malpensa (un treno a velocità normale, senza bisogno di ricorrere ad un modello giapponese), avremmo risolto il problema sia dei milanesi sia dei torinesi che dei bolognesi, cioè di tutti coloro che possono arrivare a Milano con l'Alta velocità. Appare dunque fondamentale in questo senso un accordo con il gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. Non stiamo parlando di opere di miliardi, come il mitico ponte sullo Stretto, ma di opere con un impatto finanziario limitato e, comunque, già deliberate da tutti i Governi di centro-destra e di centrosinistra: francamente, non capisco perché non si riescano a mettere in cantiere e a realizzare in tempi brevi.

Quella che ho indicato potrebbe forse rappresentare una via di uscita dall'*impasse* Linate-Malpensa – in tal senso, mi piacerebbe avere un parere dal professor Riggio – perché, senza intervenire nella polemica tra i due aeroporti, si individuerebbe uno strumento per rispondere in positivo alla questione, rendendo accessibile l'aeroporto di Malpensa, della cui importanza tutti si rendono conto. Infatti, se c'è un aeroporto che ha un futuro a Milano, è quello di Malpensa: non è possibile altro, per mille ragioni che voi conoscete meglio di me. Il problema sta però nel fatto che non si possono impiegare ore per arrivare a Malpensa da Torino, da Bologna, da Verona o dalla stessa città di Milano: in ogni caso, non è una questione difficile da risolvere, perché, come ho già detto, basterebbe già realizzare un collegamento con un treno di normale velocità.

Si potrebbe prevedere anche un'iniziativa da parte della nostra Commissione in tal senso – mi rivolgo in questo caso al presidente Grillo – sulla scorta del parere positivo dell'ENAC circa l'utilità di una soluzione di questo tipo per la razionalizzazione del sistema aeroportuale. In caso contrario, infatti, il rischio potrebbe essere quello di impedire lo sviluppo di tutte le potenzialità del mercato, ove esistenti. Sarà poi la concorrenza ad operare, per cui si potrà essere liberi di scegliere di viaggiare, ad esempio, da Francoforte piuttosto che da Malpensa (perché magari questo aeroporto non piace o non ci sono abbastanza voli), ma tutti i voli partirebbero comunque da lì, per cui la questione Linate verrebbe risolta nel medio termine dal mercato.

FILIPPI Marco (PD). Ringrazio anch'io il professor Riggio per la sua disponibilità, oltre che per aver espresso la volontà di procedere ad un aggiornamento degli studi in corso, al quale credo la Commissione sia particolarmente interessata: spero possa essere assunto un impegno in tal senso.

Voglio ringraziare poi, sinceramente, anche il presidente Grillo per l'audizione odierna, che in qualche modo considero preliminare rispetto alla richiesta, da me avanzata insieme al collega Vimercati, di un incontro con il Ministro, al fine di svolgere una riflessione sulla politica aeroportuale italiana – ferme restando le prerogative in capo al Ministro – alla vigilia del rinnovo delle nomine dell'ENAV e dello stesso direttore generale dell'ENAC.

La crisi Alitalia ha monopolizzato il dibattito politico – in parte anche giustamente – divenendo tema di sfida anche da un punto di vista elettorale; su quanto è avvenuto dopo, probabilmente, bisognerebbe prevedere un «terzo tempo», perché un conto è il tempo della campagna elettorale, un conto è ricondurre gli elementi di sfida ad una ragionevolezza istituzionale. Credo, infatti, che quanto si sia consumato su Alitalia meriti oggettivamente una riflessione un po' più a freddo. Dico questo, perché abbiamo avuto la sensazione che si siano un po' confusi gli *asset* veri del Paese in termini di politica aeroportuale: un conto sono i vettori e chi in qualche modo li gestisce, un conto sono le infrastrutture. È infatti completamente passato in secondo piano (anzi, in alcuni casi ha avuto un impatto assolutamente ingiustificabile) il salvataggio non solo di Alitalia, ma anche di Air One, rispetto agli effetti che si sono determinati sulle nostre infrastrutture aeroportuali.

Siamo dunque sinceramente preoccupati, perché non vorremmo che l'elemento della crisi, indubbiamente innegabile, agisse anche in questo caso sull'azione del Governo in materia, da un lato come alibi rispetto ad alcune curvature che i parametri di riferimento inevitabilmente pongono (la questione delle politiche tariffarie); dall'altro, come profilo costantemente rimosso, visto che, oggettivamente, non ci sembra che questo Governo abbia preso di petto il problema della crisi. Non c'è nessuna polemica: si tratta, semplicemente, di una valutazione.

Fa anche piacere – lo dico sinceramente e anche in questo caso senza alcuna venatura polemica – ascoltare il richiamo del collega Menardi alla necessità di un piano generale dei trasporti, credo guardando anche ad una modalità integrata. Il nostro è infatti un Paese abbastanza strano per molti aspetti: ci accorgiamo, ad esempio, che il treno è competitivo rispetto all'aereo su distanze sempre più lunghe, ma questo rappresenta la normalità negli altri Paesi. Credo dunque che occorra svolgere una riflessione seria anche sulla modalità di trasporto e sull'integrazione delle stesse, a partire dal trasporto delle merci – come diceva il collega Vimercati – per capire quanto in tutti questi anni sia stato destrutturato il mercato e le modalità del trasferimento merci, cominciando dall'autotrasporto. Al riguardo, signor Presidente, ritengo non sarebbe male concentrare l'attenzione anche sui problemi che questo settore sta vivendo.

Vorrei porre ora alcune questioni di merito al nostro ospite. Ci è giunta notizia che gli aeroporti sotto i due milioni di passeggeri abbiano grande difficoltà ad organizzare il servizio di reperibilità. Sembrerebbe – il condizionale è d’obbligo – che ciò dipenda dalla mancanza di fondi e anche dai recenti provvedimenti del ministro Brunetta. Se ciò corrisponde al vero, vorrei capire come l’ENAC intende provvedere.

*RIGGIO.* A che tipo di reperibilità si riferisce? Al personale delle torri di controllo, al personale dell’ENAC o a quello delle società aeroportuali?

*FILIPPI Marco (PD).* Alla reperibilità del personale aeroportuale.

Ci interesserebbe poi approfondire qualche elemento, da lei tratteggiato nella parte finale del suo intervento, circa la ridefinizione del ruolo dell’ENAC. Sappiamo che è stata oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali in un recente incontro, per cui le sarei grato se potesse fornire qualche elemento di conoscenza; pur rendendomi conto che esiste una prerogativa del Governo sulla questione, sottolineo che anche da parte nostra c’è interesse all’argomento.

In una fase di crisi economica particolarmente accentuata, vorrei sapere se alcune compagnie *low cost* presentano una situazione finanziaria al collasso. È probabile, infatti, che, riducendosi gli elementi di *business*, alcune compagnie *low cost*, avendo più di altre ristretti margini di guadagno, entrino in stato di particolare sofferenza. Mi chiedo se questo aspetto possa avere riflessi significativi sul piano dei controlli, delle manutenzioni e della sicurezza, considerato il ruolo specifico di ENAC non solo dal punto di vista della valutazione dello stato economico, ma anche di tutela del personale viaggiante e dell’utenza. Vorrei sapere se ci sono particolari situazioni che destano in voi, che avete una responsabilità specifica al riguardo, qualche preoccupazione.

Mi unisco poi alla richiesta del senatore Vimercati circa gli *slot* non utilizzati a Malpensa e trasferiti a Alitalia-CAI S.p.A., per cercare di avere contezza, come membri del Parlamento, di quanto sta avvenendo.

*CICOLANI (PdL).* Innanzitutto, ringrazio il professor Riggio, e mi scuso per non aver ascoltato la parte iniziale della sua relazione. Condivido comunque l’intervento del collega Menardi, anche se credo che l’ENAC sia solo uno degli attori di questo complesso sistema.

Vorrei porre tre domande. La prima riguarda il ruolo di ENAC come ente che sovrintende al tema della sicurezza in generale, per sapere – considerando che la vecchia compagnia, a parte gli ultimi periodi, si è sempre caratterizzata per una cura della sicurezza dei vettori maggiore rispetto agli *standard* internazionali, che tranquillizzava molto gli utenti – che tipo di atteggiamento assume in ordine a questa materia la nuova gestione di Alitalia in questa fase di sviluppo della compagnia. In sostanza, stiamo recuperando quel *warning* di cui il presidente Riggio aveva parlato in questa sede negli ultimi periodi di vita della vecchia Alitalia, avanzando ri-

lievi sulla mancanza nei magazzini di strumenti di ricambio e sottolineando particolari *deficit* in ordine alla manutenzione dei vettori rispetto agli *standard* di sicurezza cui eravamo abituati?

La seconda domanda riguarda il ruolo dell'ENAC come presidio alle concessioni e come strumento di rilancio del Paese in questo periodo di crisi. Se dobbiamo ragionare in termini di pianificazione generale, e mi riferisco all'accento fatto dal presidente Riggio al sistema aeroportuale laziale, non vorrei si costruisse un nuovo aeroporto con gli stessi difetti di Malpensa. Vorrei che nascesse con tutto ciò che serve, altrimenti creiamo qualcosa che ci costa più di quanto sarebbe costato fare un corretto investimento iniziale. Tuttavia, dobbiamo fare in modo di facilitare l'ingresso di risorse private negli investimenti pubblici. Mi preoccupa sentir dire che la società Aeroporti di Roma è pronta con 150 milioni di euro a fare un investimento su Viterbo, ma che senza la ferrovia quell'investimento rischia di portare fuori strada. A mio avviso, non abbiamo bisogno di una nuova ferrovia Roma-Viterbo: tutti conoscono l'esistenza della linea diretta Roma-Orte e quindi il collegamento con Fiumicino. Esiste già un collegamento tra i due aeroporti. Il raddoppio della linea di Viterbo, realizzato sulla linea Nord regionale o sull'asse Cesano, può seguire lo sviluppo successivo dell'aeroporto. Oggi il collegamento ferroviario già esiste. Non vorrei si mostrasse un eccesso di zelo. Per la nostra Regione e per il Paese in generale sarebbe importante realizzare invece gli investimenti relativi al molo C, ben più consistenti di questi e dell'aeroporto di Viterbo. Presidente Grillo, parliamo forse di un miliardo di euro, non di investimenti irrilevanti per il sistema Paese, e tra l'altro in un settore di innovazione tecnologica che sosterebbe un tipo di attività oggi particolarmente in crisi. Mi riferisco al mondo dell'elettronica, della telematica e delle telecomunicazioni in generale.

Ultima domanda. Il tema degli investimenti è legato alle tariffe. Credo – lo dico come parlamentare – che stiamo facendo troppo poco in tema di tariffe. È uno scandalo che nel nostro Paese le tariffe aeroportuali siano bloccate dal 2001. Non c'è alcuna ragione al mondo che lo giustifichi. Oltre tutto, non parliamo di un mezzo utilizzato dai pendolari e quindi di natura sociale. Inoltre, ci riferiamo ad un ordine di grandezza inferiore all'euro per ogni passeggero. Non è pensabile dare soldi al Comune di Fiumicino (un euro) o per il *welfare* di Alitalia (3 euro) e non dare invece quanto è necessario all'ammodernamento di tutto il nostro sistema aeroportuale. Tra l'altro, per effetto della nuova direttiva europea, il sistema delle tariffe è ormai liberalizzato al di sotto dei 5 milioni di passeggeri; non lo abbiamo deciso noi, ma l'Unione europea. Pertanto, la parte di tariffa amministrata riguarda soltanto gli aeroporti con più di 5 milioni di viaggiatori, che mediamente sono la maggior parte: pensiamo, ad esempio, a Malpensa e Linate, che realizzano i due terzi del traffico nazionale, o forse anche di più.

Non si tratta sicuramente di un profilo trascurabile, ma occorre riflettere anche sulla possibilità che hanno gli aeroporti al di sotto dei 5 milioni di passeggeri di liberalizzare le tariffe, facendo quindi ulteriore concor-

renza agli aeroporti maggiori. Diversamente, se pur non si registrerà di certo un aumento della dispersione alla quale prima si riferiva il professor Riggio – perché non credo nascerebbero nuovi aeroporti – crescerà però la tendenza alla disarticolazione di un piano.

DONAGGIO (*PD*). Signor Presidente, assumendo come premessa generale quanto detto dai colleghi, vorrei segnalare alcune questioni.

In altre sedi ci stiamo occupando del disegno di legge sul federalismo fiscale, che presuppone anche un trasferimento di poteri. Come diceva il senatore Menardi, nel nostro Paese manca un piano generale dei trasporti: in verità, fino a non molto tempo fa questo piano esisteva, essendo riusciti, finalmente, a contemperare i punti e le linee di interesse nazionale con quelli di competenza degli enti regionali. Quel piano è stato poi sacrificato sull'altare di altri provvedimenti e non c'è stato quindi più uno strumento di programmazione. Oggi, per altra via, ci ritroviamo di fronte ad un provvedimento che, ad esempio, fissa a livello regionale la sussidiarietà infrastrutturale: anche questo, se vogliamo, può essere un versante sul quale riprendere la politica di classificazione tra profili di interesse nazionale e quelli che devono essere invece riconosciuti come prerogativa di sviluppo e di programmazione delle Regioni. Si tratta di capire se si sta partecipando o se si sta ragionando sul modo in cui dare sostanza al disegno di legge sul federalismo dal punto di vista infrastrutturale e, in questo caso, soprattutto dell'intermodalità.

In secondo luogo, è stato citato molto spesso l'aeroporto di Malpensa e, più in generale, il sistema aeroportuale lombardo, oggi al centro dell'attenzione, considerato che, attorno all'equivoco Malpensa si sono sviluppati giudizi vari sull'opportunità o meno dell'operazione Alitalia. Ci sono però anche altri aeroporti di grande interesse, comunque riconducibili nel quadrante dello sviluppo di grandi infrastrutture: mi riferisco, in particolare, all'aeroporto di Venezia. I nostri aeroporti, tranne pochissimi, pur rappresentando le porte di accesso, anche, del nostro turismo di massa, mancano di collegamenti con la rete ferroviaria: penso a Venezia, ma potrei parlarvi anche di Catania, che ha una movimentazione ed una proiezione in termini di passeggeri che ne fa uno dei più importanti d'Italia. Ho avuto modo di transitare diverse volte per l'aeroporto di Catania, ma, nonostante la spesa che è stata sostenuta per questa grande infrastruttura, è un dramma riuscire a raggiungere l'entroterra.

Tornando all'aeroporto di Venezia, nei giorni scorsi, con grande enfasi, è stato inaugurato il Passante di Mestre, che non è altro che un piccolo tassello nell'ambito della più grande riorganizzazione del sistema infrastrutturale che gravita su Venezia, che dovrebbe avere nell'Alta velocità, nonché nel collegamento con il Corridoio 5 e in quello di Tesserà, uno dei punti di snodo per rendere quel Passante non un altro pezzo della circonvallazione, ma l'opera di interesse nazionale da tutti auspicata. Tuttavia, nonostante gli interventi realizzati per lo sviluppo e l'ammodernamento della stazione aeroportuale di Venezia, che credo sia una delle migliori in Italia, la situazione è speculare a quella di Catania: ci troviamo



infatti in presenza di progetti infrastrutturali completamente scollegati, con la conseguenza che quel tipo di struttura appare una diseconomia dal punto di vista del rapporto costi-benefici. Bisognerebbe dunque riflettere su come, una volta che ci si è avventurati sulla strada dell'ammodernamento del sistema aeroportuale, si riesca poi a fare sistema, perché in caso contrario il rischio è la creazione di tante entità, ciascuna delle quali chiusa in se stessa, con conseguente aggravio anche delle condizioni del territorio.

Un'altra questione che vorrei sottoporre al presidente Riggio riguarda il costo del lavoro e la tipologia dell'occupazione con riferimento al settore aeroportuale: è possibile avere un'idea di come professionalità e tipologie lavorative riescono a garantire in questo settore qualità della prestazione e sicurezza? Vorrei sapere inoltre a quanto ammonta il costo del lavoro (mi riferisco al costo del lavoro nel suo insieme, non soltanto alle retribuzioni) e quanto esso incide sui costi aeroportuali. Ho seguito direttamente alcune vicende relative, ad esempio, all'alto costo previdenziale dei lavoratori del sistema aeroportuale: sarebbe forse utile conoscere la politica dell'occupazione, anche in ordine all'applicazione di alcuni elementi di garanzia dal punto di vista delle professionalità utilizzate, strettamente correlate alle specifiche tipologie lavorative impiegate nel settore aeroportuale.

Le chiedo, infine, se può aiutarci a capire come si formano le tariffe aeroportuali, perché molte volte costa molto meno il volo che la tariffa: in questo modo forse riusciremmo a comprendere le ragioni della forte differenziazione che si registra all'interno del sistema tariffario, in modo da avviare anche l'operazione di riordino di cui parlava il collega Cicolani. Infatti, fino a quando non saranno trasparenti e chiare le modalità di formazione delle tariffe aeroportuali, sarà difficile pensare di rapportarsi ad un tema come questo, che invece è cruciale.

Pensiamo, ad esempio, al caso della Sardegna, dove il problema si pone anche per gli spostamenti interni, perché difficilmente si prende la macchina o il treno per spostarsi da Cagliari a Sassari e si preferisce usare l'aereo, molto più comodo e veloce: tuttavia, mentre il volo costa pochissimo, a rendere diseconomico lo spostamento è proprio la tariffa aeroportuale.

GALLO (*PdL*). Professor Riggio, prima lei ha fatto riferimento alla specificità della Puglia; ebbene, desidererei un approfondimento al riguardo.

PRESIDENTE. Vorrei esprimere innanzitutto apprezzamento per la relazione organica del presidente Riggio, che ci ha consegnato anche un'ampia documentazione – che sicuramente tutti i colleghi potranno poi esaminare – sulle capacità del sistema aeroportuale italiano, con un confronto tra programmi e utilizzo degli *slot*, aeroporto per aeroporto. Nelle settimane scorse abbiamo svolto diverse audizioni per una ricognizione del sistema della mobilità nel nostro Paese. A tal fine, abbiamo

ascoltato più volte l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, il presidente dell'AISCAT, l'Associazione italiana società concessionaria autostrade e trafori, e ci siamo impegnati a promuovere la riforma del sistema portuale. Siamo convinti che, sebbene attualmente vi sia una forte spinta verso la realizzazione del federalismo fiscale, che significa ulteriore decentramento delle decisioni, emerga costantemente la necessità di un coordinamento a livello più alto della mobilità nel suo complesso e di un'integrazione tra sistemi portuali, aeroportuali, autostradali, ferroviari e quant'altro.

Non sono un nostalgico dei Piani generali dei trasporti, perché essendo parlamentare da tanti anni ricordo come venivano realizzate queste opere ingegnose: si istituiva una commissione di alti professori universitari, che incassavano corpose parcelle, e dopo mesi e mesi di lavoro venivano pubblicati volumi nei quali era scritto di tutto, ma che nessuno leggeva e tanto meno rispettava.

Dovremmo avere idee chiare su come intervenire, ma soprattutto dovrebbe averle chiare il Ministero competente. Oggi l'alta velocità è un fattore di concorrenza evidente rispetto al trasporto aereo. Per un viaggio di tre-quattro ore conviene prendere il treno piuttosto che l'aereo, se per prendere quest'ultimo bisogna fare un'ora di macchina per arrivare all'aeroporto, presentarsi un'ora prima e poi percorrere circa un'ora di strada per giungere al centro di Roma, una volta arrivati a Fiumicino. Un treno veloce che porta direttamente al centro della città facilita gli spostamenti.

Per quanto concerne poi la realtà genovese, ci troviamo di fronte ad una situazione particolare. Nell'aeroporto di Genova si evidenzia un'assenza di sinergie con l'autorità portuale. Anzi, in questi anni proprio il soggetto pubblico, in qualità di azionista di riferimento, è stato l'elemento frenante del processo di rilancio dell'aeroporto di Genova che, a parte uno o due giorni l'anno a causa del vento eccessivo, è sempre aperto. Inoltre, essendo posizionato vicino al mare e quindi al porto e all'autostrada, è dentro la città, ma non dà fastidio alle case, perché gli aerei volano direttamente verso il mare. Dovrebbe essere una miniera d'oro e invece non lo è.

Il problema della privatizzazione delle gestioni aeroportuali, considerato quanto accade nel nostro Paese, ad esempio a Pisa e a Bergamo, andrebbe affrontato. A mio giudizio, sarebbe bene spingere verso un processo di privatizzazione.

Non aggiungo nulla a quanto detto dal senatore Cicolani sull'inadeguatezza del sistema tariffario, anche se credo che, dopo questa audizione, se vogliamo veramente acquisire tutti gli elementi ricognitivi che ci ha fornito il presidente Riggio e diventare interlocutori qualificati, dovremmo produrre un documento, il più unitario possibile, per evidenziare questa contraddizione: gli aeroporti sono *asset* fondamentali e strategici sui quali è necessario fare investimenti (a Roma si vorrebbe un aeroporto con una capacità di 100.000 passeggeri), ma mancano le risorse pubbliche e quelle esistenti vengono spesso utilizzate per tamponare *deficit* di gestione. Occorre fare una scommessa sulle tariffe. A mio parere - lo sostengo da

anni – il vero federalismo infrastrutturale consiste nell’abbracciare un concetto di forte coesione sociale, per cui al Nord si applica la tariffa e al Sud, laddove questa non fosse praticabile, si fa ricorso alle risorse pubbliche. Non ho mai inteso il federalismo come un sistema di governo in cui «chi incassa il denaro lo porta a casa». È giusto che al Nord si attribuiscono più poteri al territorio, ma sempre nella logica di tenere unito il Paese favorendo gli investimenti anche al Sud.

Dobbiamo prestare molta attenzione alle questioni sollevate e al confronto con la realtà degli altri Paesi europei (Francia e Spagna), alla quale ci ha richiamati il presidente Riggio. A mio avviso, occorre razionalizzare il sistema, attribuire poteri decisori all’ENAC, sollecitare il Ministero a svolgere una vasta pianificazione e chiedere alle società che gestiscono gli aeroporti di fare fino in fondo la loro parte, riconoscendo loro la possibilità di praticare tariffe adeguate ai servizi offerti.

*RIGGIO.* Le sue considerazioni, presidente Grillo, sono le stesse che da anni l’ENAC pone in evidenza. C’è una difficoltà ad affrontare il tema. Dobbiamo promuovere gli investimenti e realizzare un controllo che non sia limitato a garantire la sicurezza, ma anche a verificare la consistenza finanziaria della compagnia, come avviene ora con il nuovo regolamento. Questo modo di procedere ci ha portati ad avere un elenco di compagnie vigilate rispetto alle quali abbiamo una condizione di *warning*, più o meno rosso a seconda delle circostanze, in maniera tale da poter intervenire per tempo e magari chiudere prima che si realizzino pericolosi tracolli finanziari.

Vorrei rassicurarvi circa il fatto che in questo momento chi vola gode di tutte le condizioni di sicurezza. Salvo questioni che riguardano il *comfort*, non esistono più differenze tra le compagnie perché in materia di sicurezza si applicano parametri minimi inderogabili. Questo vale sia per le grandi compagnie aeree che per quelle *low cost*.

Quando parlavo di mancanza di pezzi di ricambio – e mi rivolgo al senatore Cicolani – facevo riferimento ad una crisi finanziaria in corso. La situazione di Alitalia in questo momento è esattamente quella che la compagnia ha sempre avuto. Peraltro, non si è modificata la struttura di controllo che, lo ricordo brevemente, si basa su una nostra presenza all’interno dell’azienda: nominiamo un *accountable manager*, che deve essere persona di fiducia dell’ENAC, e quattro o cinque *post holder*, anch’essi di fiducia. Quindi, la struttura che effettuava i controlli su Alitalia è rimasta la stessa ed è quella che ha rilasciato le nuove licenze e non l’avrebbe fatto se non avesse avuto adeguate garanzie. Inoltre, esiste un monitoraggio costante per cui le condizioni di sicurezza sono, al momento, ad un livello adeguato. Per quanto concerne le compagnie *low cost* che non sono sotto la nostra giurisdizione (Easyjet, RyanAir), ci fidiamo dei controlli delle autorità gemelle, francesi e tedesche. Abbiamo comunque un programma di ispezione *random* dal quale non è mai emerso nulla, tant’è che nella classifica di affidabilità delle compagnie aeree, che è segreta ma fino a certo punto, sono posizionate bene.

Le piccole compagnie italiane, che non sarebbe giusto chiamare *low cost*, vivono tutte – chi più, chi meno – una difficoltà di finanziamento. Per questo è previsto il *warning* di cui parlavo prima, che si traduce in audizioni ripetute, verifiche costanti, minacce di revoca della licenza: si tratta cioè di una serie di interventi (che non descrivo nel dettaglio, perché sono coinvolti anche aspetti commerciali e di immagine) che rivela una costante attenzione, sia per i profili legati alla sicurezza, che per le condizioni di lavoro, il cui meccanismo è interamente regolato dai contratti collettivi.

In particolare, il nostro contratto collettivo di lavoro era molto esoso, perché stipulato negli anni delle «vacche grasse», quando gli aeroporti erano pubblici; con la liberalizzazione, è scattata invece, soprattutto per la parte degli *handler*, la necessità di un nuovo contratto collettivo che si sta stipulando tra le società di *handler*, costitutesi in soggetto negoziale, e i sindacati confederali. Nelle more si applica anche in questi casi il contratto collettivo nazionale per i dipendenti aeroportuali, che è molto buono.

Per quanto riguarda la questione della sicurezza, non credo ci siano problemi, né per gli aspetti più generali, né sotto il profilo specifico della sicurezza sul lavoro. L'unico problema riguarda purtroppo l'ENAC e, in particolare, l'attività di ispezione: più volte abbiamo lamentato infatti le difficoltà nel reperimento di ispettori di volo perché, trattandosi spesso di piloti, il ricorso alla procedura concorsuale pubblica, con un concorso che prevede anche prove scritte (perché giustamente il Dipartimento della pubblica amministrazione richiede il possesso di certe conoscenze), in genere comporta un allungamento dei tempi di selezione. Accade allora che ci troviamo molto di frequente senza ispettori, anche a causa del tempo che solitamente intercorre tra la domanda di pensionamento dalla compagnia aerea e il momento in cui i piloti vanno definitivamente in pensione. Ho segnalato questo problema al ministro Brunetta, oltre che al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sottolineando come, in attesa della costituzione di una grande autorità, ci siano questioni specifiche da affrontare, tra cui, ad esempio, la possibilità di prevedere l'assunzione di ispettori con una procedura accelerata, derogatoria rispetto alla «camicia di Nesso» che – per ovvie ragioni che io condivido – è stata posta a tutta la pubblica amministrazione. Nel caso di specie, infatti, non avere ispettori significa non riuscire ad assicurare un adeguato controllo sulla sicurezza.

Per quanto riguarda, più in generale, la riorganizzazione del settore, personalmente non mi addentro nelle definizioni: possiamo parlare di agenzia o autorità, ma il vero problema riguarda i poteri interni. Dunque, ove si prevedesse la possibilità per l'ENAC di disciplinare con proprio statuto il meccanismo delle assunzioni – ovviamente previa approvazione governativa – in maniera tale che, in caso di bisogno, sia possibile procedere ad assunzioni, magari con una selezione pubblica «con rito abbreviato», si risolverebbero sicuramente molti più problemi che se ci si limitasse invece a prevedere, come è stato fatto, l'autorità unica per il trasporto aereo, senza poi attribuirle i necessari poteri.

Rispondendo ai senatori Vimercati e Menardi, il problema vero dell'Italia è quello di essere il Paese delle cento città, per cui tutti vogliono partire direttamente da casa propria per raggiungere le varie destinazioni (un tempo era l'America, oggi è la Cina, domani sarà l'India). Purtroppo, il meccanismo del trasporto aereo, anche se in futuro non sarà più basato soltanto sull'*hub*, cioè sulla raccolta, presenta tuttavia limiti evidenti, perché non si può immaginare che ogni città italiana abbia tre chilometri di pista da cui far decollare un aereo direttamente per la Cina, per la semplice ragione che, anche volendo realizzare le infrastrutture, queste non verrebbero poi utilizzate da nessuno.

Bisogna quindi lavorare sui collegamenti, perché il sistema dell'intermodalità significa proprio questo: dobbiamo sapere cioè quali sono gli aeroporti strategici e su quelli calibrare soprattutto i collegamenti ferroviari (che sono quelli che inquinano di meno), ma anche quelli stradali, al fine di raccogliere il maggior numero di persone. Dopo di che però – non c'è niente da fare – esiste anche una competizione europea: pertanto, se Malpensa, quando andrà bene, riuscirà ad avere 30 rotte intercontinentali al giorno, Francoforte ne avrà comunque 300 ed è chiaro che la concorrenza ci spiazzerà. Per questo, dico che cercare di potenziare Malpensa non è un *optional*, perché quell'aeroporto costa quasi quanto è costato finora il ponte sullo Stretto (4 miliardi di euro), quindi se non altro c'è un interesse statale a non sminuire quegli interventi, ovviamente realizzando i necessari collegamenti, che mi risulta siano comunque ad uno stadio avanzato. Il presidente della società SEA, Giuseppe Bonomi, mi diceva che entro la fine dell'anno si dovrebbe aprire a Milano un collegamento diretto addirittura con la stazione Duomo e le Ferrovie Nord, che dovrebbe consentire di arrivare in tempi rapidi all'aeroporto. È necessario, comunque, procedere ad accertamenti direttamente sul territorio: si tratta infatti di opere programmate e parzialmente finanziate, che non c'è dubbio siano prioritarie; è chiaro infatti che, se vogliamo sviluppare Malpensa, bisogna portarci la gente e per fare questo è necessario mettere in condizione le persone di raggiungere l'aeroporto. Lo stesso vale per tutti gli altri aeroporti.

Abbiamo fatto un piano di investimento nel Mezzogiorno di un miliardo di euro, quasi tutto completato. Mi riferisco, in particolare, all'aeroporto di Catania: chiunque di voi vi sia stato sa bene qual è la situazione. Come ho detto l'altro giorno – se volete in maniera un po' sgarbata – alla presenza del Presidente della Regione siciliana, se all'interno dell'aeroporto di Catania siamo sicuramente in Europa, quando si esce fuori si piomba nel Terzo mondo, e questo è un dramma. Dunque, se, a quanto pare, la progettazione degli aeroporti è ormai diventata accurata, per cui si fanno le cose con un certo criterio, fuori degli aeroporti (parlo di Catania, ma potrei riferirmi a tanti altri) c'è invece uno *standard* bassissimo per quanto riguarda i collegamenti; analogo discorso vale per i porti.

È chiaro allora che il piano serve, perché, se si prevede di realizzare un aeroporto entro una certa data, è necessario costruire contemporaneamente anche le infrastrutture per raggiungerlo, come è previsto peraltro dalle norme comunitarie. Per questo, quindi, qualunque sia la soluzione,

essa deve essere comprensibile. Così, ad esempio, per quanto riguarda l'aeroporto di Viterbo: non è sufficiente annunciare la realizzazione del collegamento ferroviario Viterbo-Orte. In questo momento, infatti, quel collegamento, che è sicuramente la via più veloce, non esiste e per realizzarlo è necessario che si decida di investire in tal senso (nel caso di specie, sarà una decisione del gruppo Ferrovie dello Stato). Più in generale, dunque, se non si investe sui collegamenti, non è possibile neppure pensare a piani di ampliamento per gli aeroporti.

Questo discorso vale solo in parte per la Puglia, dove tutti e quattro gli aeroporti esistenti sono di un'unica società regionale, che sta investendo; la stessa Regione ha messo a disposizione numerose risorse, attingendo dal fondo FAS (proprio questa mattina è stata firmata un'intesa per un intervento di 90 milioni), anche con un buon lavoro di ripartizione. Il vero problema per il sistema aeroportuale pugliese è rappresentato dal suo isolamento geografico, nel senso cioè che il mercato di riferimento è troppo piccolo per riuscire a coprire il volume di traffico di ben quattro aeroporti. Si tratta di una situazione analoga a quella di Malpensa: in entrambi i casi esiste oggi una rete infrastrutturale largamente superiore alla capacità di attivare traffico. Per quanto riguarda, in particolare, la Puglia, si sta negoziando con l'Unione europea un bando di incentivazione, che mi pare importante; in ogni caso, però, è come fare un ospedale e non avere pazienti.

Non si interviene, invece, dove serve: così, ad esempio, per tenere aperto l'aeroporto di Linate, che ha 9 milioni di passeggeri, occorrono aerei più nuovi e meno inquinanti: al riguardo, vorrei dire che dovremmo essere forse più rigorosi sulla misurazione dell'inquinamento. Venezia, invece, che ha una bellissima aerostazione, è il classico tipo di sviluppo ottimale: c'è però un oggettivo problema di collegamenti, anche se in questo caso la situazione è un po' particolare, perché bisognerebbe guardare in generale a tutto il sistema del Nord-Est. Devo dire però che vi sono collegamenti ferroviari e si stanno facendo anche interventi per assicurare collegamenti rapidi con la città attraverso il motoscafo; Venezia ha addirittura vinto un premio a livello comunitario per aver presentato un progetto, forse l'unico italiano ad essere finanziato.

Con riferimento poi al trasporto cargo, senatore Vimercati, nelle prossime tre settimane Cargolux Airlines International otterrà la licenza italiana: ciò significa che da Malpensa si comincerà ad operare subito con un B747 400 e, entro l'anno, con altri due B747 800, di ultima generazione, con rotte verso Hong Kong, Corea, USA, Libano, Sudafrica, con un traffico quindi molto più intenso di quello realizzato prima da Alitalia. Ciò vuol dire che, quando c'è un interesse, se va via qualcuno, arriva qualcun altro.

Stiamo inoltre intervenendo per dare tutta la spinta possibile soprattutto agli accordi bilaterali, le cui trattative sono state riprese, anche se in verità non si erano mai interrotte. Il problema vero, per quanto riguarda gli accordi bilaterali, è che ci sono Paesi non disposti ad accettare la clausola comunitaria che, in fase di negoziazione, noi siamo obbligati ad inse-

rire. Pertanto, poiché l'Italia non può trattare soltanto per sé, ma deve negoziare anche per tutti gli altri Stati membri dell'Unione europea, può accadere che alcuni Paesi (come la Russia, ad esempio), pur disponibili a siglare con noi un accordo bilaterale, si rifiutino però di sottoscriverlo anche con l'intera Unione.

Questo ha fermato gli accordi, mentre tutto il resto, con l'adozione del «cielo unico europeo» nell'ambito del trasporto aereo, è stato liberalizzato. Comunque, anche se il Parlamento ha posto la norma dei trenta giorni, se c'è un nodo particolarmente problematico, non si scioglie certo perché così vuole il Parlamento italiano; purtroppo, la bilateralità comporta che si è in due a decidere. Faremo il punto della situazione e vi invieremo un elenco dettagliato.

Sulla tariffe preferirei intervenisse l'ingegner Sciacchitano, che, avendo seguito la vicenda della loro composizione e dei contratti di programma, può fornirvi un quadro dettagliato.

*SCIACCHITANO.* Premetto che le tariffe aeroportuali sono costruite su un sistema estremamente trasparente. Ciò nonostante, si ha difficoltà a comprenderne la composizione, perché il sistema è comunque molto complesso e ciò dà vita a contratti di programma che richiedono moltissimo tempo e una lunga istruttoria.

Per quanto concerne l'incidenza delle tariffe sul costo del biglietto, occorre chiarire che nelle varie voci del biglietto aereo non c'è l'insieme delle tariffe, ma solo una parte, nel senso che le tariffe vengono pagate sia dai vettori che dal passeggero. Il passeggero, in realtà, in tariffa paga il diritto di imbarco e i diritti di controllo di sicurezza; poi, ed è una prassi lecita, i vettori espongono in tariffa anche dei *surcharge*, legati al costo del carburante o ad altro, per sterilizzare il costo del biglietto, cioè mantenerlo costante, e far variare invece sulla base di altri eventi variabili il suo costo. Questo viene spesso presentato come tariffa, producendo il risultato evidenziato.

Normalmente, i diritti che si pagano in tariffa, sommando tutto, sono dell'ordine di 10-12 euro a tratta.

*CICOLANI (Pdl).* Di questi 10-12 euro, a quanto ammonta la quota per gli investimenti?

*RIGGIO.* Abbiamo realizzato una carta dei diritti del passeggero, inviata alla Commissione, in cui è esposta esattamente la composizione del biglietto aereo.

*SCIACCHITANO.* Per rispondere alla domanda del senatore Cicolani, porto l'esempio di due contratti di programma di Napoli e Pisa che abbiamo appena chiuso. Su questi contratti di programma in base alla delibera CIPE vigente, si produce addirittura una riduzione di onere a carico del vettore dell'ordine del 10, 15 o 20 per cento, a seconda del tipo di aeroplano, e un incremento a carico del diritto di imbarco passeggero di

circa due euro – voglio evidenziare che percentualmente due euro su otto non sono tali da stravolgere la tariffa finale – con la conseguenza che su questi due aeroporti si produce un impegno ad investire in quattro anni per 90 milioni di euro cadauno. In questo modo, si realizza un corretto sistema tariffario che, in alcuni casi, diminuisce addirittura la tariffa nei confronti del vettore, determina un piccolo ritocco – stiamo parlando di diritti fermi dal 2001 – nei confronti del passeggero e consente un investimento al gestore dell'ordine di 90 milioni di euro. Stiamo parlando di Napoli e Pisa, quindi di aeroporti con impegni di investimento relativamente bassi, ma se affrontiamo il tema di Roma, Venezia, Milano abbiamo un numero di passeggeri ben più ampio.

La direttiva dovrebbe risolvere due problemi. In primo luogo, quello della soglia sopra o sotto i 5 milioni di passeggeri. Attualmente, riusciamo a fare l'istruttoria su un certo numero di aeroporti. A norma vigente, dovremmo fare l'istruttoria su 41 aeroporti. Operando in questo modo per Crotone o Trapani le faremo tra vent'anni, con l'obbligo poi di rinnovarle ogni quattro anni. Pertanto, sui pochi aeroporti sopra i 5 milioni sicuramente l'istruttoria si fa. Occorre evidenziare però che nel 2003-2004 abbiamo già stipulato una serie di contratti di programma che non sono mai stati attuati e ora, da ottobre 2008, stiamo stipulando una seconda serie di contratti, con il rischio che anche questi non verranno mai attuati.

C'è un altro aspetto che vorrei evidenziare. La Corte dei conti può avanzare il rilievo che, essendo stati stipulati nel 2008, sono riferiti ai bilanci 2007 e quindi, poiché siamo nel 2009, qualcuno potrebbe chiedere il bilancio 2008, il che significa rifare l'istruttoria. Un simile meccanismo è talmente burocratico che può trovare soluzione solo se, nel momento in cui l'ENAC delibera un contratto di programma a fronte di regole scritte nella delibera CIPE, questo viene subito attuato. Solo in questo modo si ha un'attuazione immediata.

Per quanto concerne il problema della reperibilità, si tratta di una questione piuttosto banale. L'ENAC, ex Civilavia, prima aveva il proprio personale negli aeroporti e li presidiava; senza il personale di Civilavia e di ENAC, nei primi anni l'aeroporto non funzionava. L'ENAC quindi aveva una responsabilità diretta. Oggi sono quasi tutti concessionari totali. A Pescara, dove c'è un concessionario totale e il problema è stato sollevato più che in altri aeroporti, l'aeroporto funziona in autonomia sotto la responsabilità del gestore ed è sottoposto ad una vigilanza che non è essenzialmente legata al funzionamento dell'aeroporto, bensì all'attività di ispezione sul *landing* e sulla *security* dei vettori, che viene realizzata nell'arco di una giornata lavorativa, eventualmente anche di notte, senza che occorra necessariamente essere presenti. Questo, legato al problema della riduzione delle risorse economiche derivante dalle varie leggi finanziarie, ha prodotto una riduzione e il contingentamento di personale impiegato nei turni notturni, ma non produce alcun effetto sull'operatività dell'aeroporto.

Per quanto concerne gli *slot*, è vero che la flotta Alitalia si è ridotta, anche se parzialmente compensata da Air One, che non ha diminuito il



numero dei velivoli, com'era stato programmato. È chiaro quindi che c'è una riduzione dei voli. È vero però che entrambe hanno mantenuto una rete basata su Linate e Fiumicino, che ha prodotto una liberazione di *slot* su Malpensa, assegnati ai numerosi vettori che l'hanno richiesto. Ciò pone un serio problema su Linate, che comunque è saturo. Spesso, sui giornali, si legge che a Linate ci sono 43 *slot* Alitalia non operativi. Non è corretto. L'Alitalia, in base ad una norma comunitaria, può operare sugli *slot* tramite Air One. Anche su Fiumicino sono stati liberati degli *slot* che, tuttavia, non sono appetibili, essendo quelli di metà giornata e quindi meno graditi. Ci potrà venire in aiuto lo schema di regolamento comunitario che sta per essere adottato in questi giorni dalla Comunità europea, richiesto dai grandi vettori europei, finalizzato a congelare gli *slot* non utilizzati per poterli riutilizzare l'anno prossimo. Mi spiego meglio. A norma vigente, se un vettore non opera per l'80 per cento del tempo su uno *slot*, lo perde e viene assegnato ad un altro vettore. La conseguenza, in questa situazione di crisi economica, è che i vettori dovrebbero operare con bassi coefficienti di riempimento o perdere lo *slot* che, magari, potrebbero riutilizzare l'anno prossimo, quando riprenderà il traffico. La norma, di cui si sta occupando la Commissione europea, dà la possibilità di non utilizzare lo *slot* nella corrente stagione estiva, assegnandolo eventualmente in via provvisoria ad altri, cosa che stiamo già per fare, con la possibilità però di recuperare lo *slot* nella stagione successiva conservandone la titolarità. Questa norma, quando entrerà in vigore, consentirà sicuramente di utilizzare meglio alcuni *slot*. Nella situazione attuale, stiamo assistendo infatti ad un utilizzo finalizzato a mantenere la titolarità dello *slot*, più che ad un impiego efficace dello stesso.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Riggio e l'ingegner Sciacchitano per le preziose informazioni fornite, nonché i senatori intervenuti nel dibattito.

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

*I lavori terminano alle ore 16,35.*





