

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO  
INDAGINE CONOSCITIVA**

**3.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MARZO 2009**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

---

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>	
<b>Audizione di rappresentanti di Assaereo:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2, 4, 5, 7
Cereti Fausto, <i>Presidente di Assaereo</i> .....	2, 4, 5 6, 7
Fiano Emanuele (PD) .....	5, 6
Misiti Aurelio Salvatore (IdV) .....	4, 7

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 15,10.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti  
di Assaereo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti di Assaereo.

Do la parola all'ingegnere Fausto Cereti, presidente di Assaereo.

FAUSTO CERETI, *Presidente di Assaereo*. Buongiorno. Signor presidente, onorevoli deputati, vi ringrazio per l'invito a dare il nostro limitato contributo all'indagine conoscitiva che state conducendo sul sistema aeroportuale italiano. Negli otto anni nei quali sono stato presidente di Assaereo, ho avuto già l'opportunità di riferire più volte e di partecipare a queste analisi, che finora si sono soffermate soprattutto sull'inquadramento istituzionale del trasporto aereo. Constatiamo dunque con interesse come si affronti anche la sostanza al di là di questo aspetto.

L'evoluzione della posizione rispetto a un'eventuale politica del trasporto aereo in Italia ha fatto emergere la convinzione — tra i tecnici del settore, gli imprenditori, le imprese e gli enti pubblici — che in Italia il destino dei vettori sia segnato e che ci troveremo di fronte a vettori stranieri e che convenga dunque assicurare un controllo sugli aeroporti, che sono strutture non delocalizzabili, e che quindi, per natura, rimarranno dove sono.

Questa opinione, che informa molte decisioni a livello operativo di enti quali l'*Authority* che controlla il sistema, appare piuttosto pericolosa perché, se la gestione dei vettori viene dall'estero, anche la gestione aeroportuale può essere governata dalla Commissione europea, cui sono state date infatti fortissime deleghe e che almeno teoricamente, in base a una sentenza della Corte, ha giurisdizione su tutto, compresa l'assegnazione delle rotte extracomunitarie. Queste sono infatti ancora gestite dalle autorità nazionali, ma su delega della Commissione europea, che si riserva il diritto di intervenire e assegnarle ai vettori che preferisce, una volta stipulati gli accordi bilaterali.

Tale premessa generale mirava a richiamare l'attenzione del nostro Parlamento sul peso che avrà nel futuro l'esistenza di vettori nazionali, che possono essere uno o molti, nell'ambito di un discorso di politica industriale molto complesso. Tale esistenza deve, a mio giudizio, essere difesa.

Desidero esprimere tre considerazioni. Per quanto riguarda la storia di questi ultimi 15 anni, l'attenzione nazionale, in particolare di questa Commissione, del Parlamento, delle autorità governative si è focalizzata sulle istituzioni. Oggi, l'*Au-*

*thority*, è ancora un'autorità « parziale » giacché, sebbene il suo presidente ritenga di avere almeno *in nuce* questa competenza, non tutti coloro che dovrebbero essere regolamentati dall'*Authority* ammettono di doverlo essere, con conseguenti, continue discussioni tra il Ministero e l'*Authority*. Tuttavia l'*Authority* esiste, ha compiti e struttura chiari e dovrebbe essere rinforzata.

Anche l'altro ente di riferimento, l'Ente per il controllo del traffico aereo, l'ENAV, è stato oggetto di attenzione del Parlamento e ristrutturato, per cui rappresenta oggi una delle agenzie più stimate in Italia in campo tecnico-organizzativo e in ordine all'efficienza del servizio. Ha ancora molti problemi di tipo sindacale, che potrebbero essere risolti attraverso la modifica delle norme sulla composizione dei diritti dei viaggiatori con i diritti dei lavoratori in occasione degli scioperi.

Tale opera riformatrice si è invece fermata dinanzi agli operatori industriali e soprattutto al rapporto fra vettori e aeroporti. Su questo si è aperta una grande disputa, che verte soprattutto sul riconoscimento di regole per la fissazione delle tariffe. Si rilevano qui due fondamentali differenze, poiché i gestori aeroportuali sottolineano come negli anni le tariffe siano state poco movimentate rispetto all'inflazione, mentre noi vettori sosteniamo l'opportunità di considerare gli introiti complessivi, non la tariffa singola, giacché, con l'aumento del traffico rilevato in questi anni e con le maggiori dimensioni degli aeroplani, gli introiti aeroportuali sono molto aumentati.

Abbiamo anche promosso uno studio realizzato dal professor Senn e dai suoi collaboratori dell'Università Bocconi di Milano, di cui vi abbiamo mandato l'*executive summary*, da cui emerge come in questi anni la dinamica delle tariffe abbia permesso un forte aumento degli utili per gli aeroporti, soprattutto per quelli che hanno traffico. Poiché l'aeroporto appariva un investimento redditizio, molti hanno dunque costruito aeroporti inutili.

Considero importante prendere attentamente visione della regolamentazione europea, che parte dalla scelta di limitare il numero di aeroporti di interesse nazionale, sui quali agire attraverso politiche pubbliche, affidando gli altri al libero gioco di mercato. Le tariffe saranno parte della discussione che si svilupperà dopo lo studio del piano degli aeroporti previsto dalla normativa. Credo che sia importante considerare le opinioni di tutti. Abbiamo svolto diversi studi, che abbiamo presentato e discusso con l'*Authority* dell'aviazione civile e che hanno riconosciuto come il concetto di base dei contratti di programma rappresenti un progetto sano, qualora tenga conto delle effettive dinamiche dei fattori economici.

Il piano degli aeroporti di cui si dibatte in questi giorni a mio giudizio dovrebbe essere la priorità oggi assegnata all'autorità dell'aviazione civile per definire su quali aeroporti effettuare interventi. Tutti reclamano infatti interventi per la prosecuzione del processo di decentramento delle responsabilità sugli aeroporti regionali, nazionali e internazionali, per cui questi nodi verranno al pettine. Per affrontare i problemi che sorgeranno, questo piano deve avere un forte impulso ed è opportuno affrontare il problema non con l'ottica di proseguire sulle tesi sostenute, ma tenendo realisticamente conto delle evoluzioni del sistema del trasporto aereo in questi ultimi anni, grazie ai nuovi tipi di aeroplani introdotti, alle nuove tecnologie, alla necessità di sicurezza sia in volo che a terra nei riguardi di eventuali atti ostili contro chi usufruisce del trasporto aereo.

Spesso, in Italia, affrontiamo questi problemi con un linguaggio ancora arretrato. Si continua ad esempio a discutere di come realizzare gli *hub* mentre ormai il concetto stesso di *hub* sta per essere superato da nuovi tipi di reti di collegamento, che avranno punti di connessione non più così concentrati. Considero quindi superato il tema dell'*hub* nazionale, e con esso la disputa se sia opportuno averne uno o due. Ritengo invece che in Italia non ci saranno veri *hub* o

forse, considerando come *hub* gli aeroporti con un importante traffico internazionale, non ce ne dovranno essere due, come tutti ritengono, ossia uno nel Nord e uno nel centro Italia, ma dovremmo cominciare a valutare il problema del Mediterraneo, e immaginare la creazione di importanti centri di collegamento per il trasferimento di persone e interessi tra le due sponde.

È quindi necessario che l'Italia si attrezzi per presentare tempestivamente una proposta, giacché nel Mediterraneo si assisterà a una gara tra Atene, El Cairo, Tunisi, Malta. Nella proposta italiana deve emergere una scelta tra i due aeroporti più adeguati a sostenere quel tipo di traffico, ossia quelli di Bari e Catania, giacché, se ci presenteremo con due offerte, saremmo sicuramente battuti dagli altri. Basti considerare i buoni risultati ottenuti ad Atene dalla Grecia, che ha scelto di investire nel sistema aeroportuale in occasione delle Olimpiadi.

Considero dunque fondamentale il piano degli aeroporti. Siamo molto lieti che venga preso in considerazione anche dalla vostra Commissione e siamo ovviamente disponibili a rispondere a eventuali domande oggi o in tempi che riterrete opportuni. Grazie.

PRESIDENTE. Vorrei chiederle di lasciarci anche questa relazione dell'università Bocconi.

FAUSTO CERETI, *Presidente di Assaero*. Il documento che abbiamo depositato è in realtà *l'executive summary* di uno studio molto più complesso che fa parte di una catena di studi da noi realizzata negli ultimi cinque o sei anni sul problema del traffico in Italia, in cui erano state anticipate alcune questioni che poi si sono verificate. In particolare, tale studio doveva essere presentato all'ENAC in occasione delle discussioni iniziali sui contratti di programma. Questo è un *executive summary* di uno studio al quale si può comunque accedere attraverso un collegamento posto sul nostro sito internet.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Do ora la parola ai colleghi che desiderino intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Considero interessante la relazione dell'ingegner Cereti. Vorrei sapere se abbiate discusso di un'eventuale integrazione tra il mondo degli aeroporti e quello ferroviario. Considero infatti insostenibile una competizione astratta tra i due sistemi, che a mio giudizio dovrebbero invece integrarsi. Ritengo che gli aeroporti di Roma e di Malpensa non abbiano vita lunga e debbano collocarsi all'interno della nuova fase che vivono le ferrovie, caratterizzata dall'alta velocità. Credo che per la tratta Napoli-Roma il futuro sarà quello di un grande aeroporto, servito dall'alta velocità, che sostenga un traffico di 10 milioni di passeggeri, come anche nella tratta Milano-Torino.

Per quanto riguarda il punto da lei sollevato del Mediterraneo, ritengo che il fatto che l'Italia ne costituisca il centro non sia affatto irrilevante. Le distanze hanno certamente un peso: se l'aeroporto di El Cairo sarà in futuro un grande aeroporto, con un traffico stimato di 400-500 milioni di persone, questo sarà un dato importante e positivo per tutta l'Africa, e, allo stesso modo, un grande aeroporto sito in una città della Francia potrà servire la zona del Sud America.

Vorrei sapere quindi se abbiate studiato una proposta riguardante l'ubicazione di un aeroporto in una zona della penisola che valorizzasse la posizione dell'Italia, o nell'isola siciliana. Ho sempre ritenuto opportuno creare un grande aeroporto al centro della Sicilia; è un progetto presente già nel programma del Presidente Berlusconi del 2001. Tale programma, da me realizzato, prevedeva appunto un grande aeroporto al centro della Sicilia per tali finalità. Adesso siamo a ridosso di questa scelta, perché ci avviamo ad una situazione economica complessiva in cui è privilegiato il libero scambio.

Formulare una proposta che preveda un grande aeroporto al sud d'Italia, nel Tavoliere delle Puglie o meglio ancora in Sicilia, potrebbe rappresentare il futuro. Al di là della competizione tra Fiumicino e Malpensa, che sembra appartenere al passato e non al futuro, vorrei conoscere la vostra opinione su questo punto.

EMANUELE FIANO. Ringrazio il Presidente Cereti per la sua interessante relazione. Vorrei segnalare un punto già toccato dal collega Misiti. Nella relazione consegnata da Assaereo, sebbene lei sostenga che il termine *hub* sia abusato, viene avanzata l'ipotesi del terzo *hub* della coppia Bari-Catania, a controllo del bacino di traffico mediterraneo, che sembra rispondere alla teoria dell'onorevole Misiti.

Poiché prendo nota dell'interessante indagine che stiamo svolgendo nel mondo del traffico aeroportuale italiano, questa è la quarta posizione differente espressa su questo tema, dopo quella dell'Amministratore delegato di Alitalia, la posizione di Enac, che segnalava la possibilità di un solo *hub* in Italia, quello di Fiumicino, con un importante aeroporto al nord, quello di Malpensa, e infine l'autorevole opinione dell'assessore Cattaneo della regione Lombardia, che ha sostenuto la possibilità della coesistenza di due grandi *hub* o due grandi aeroporti internazionali quali Malpensa e Fiumicino.

Oggi, lei avanza autorevolmente l'ipotesi di una terza possibilità di *hub* sostenuta anche dall'onorevole Misiti. Concordo sulla parte che lei premette nel paragrafo precedente definendo l'*hub* una «in parte superata modalità di organizzazione del traffico aereo internazionale», mentre ne esistono molte altre, quali soprattutto il *point to point*, oggi considerato più efficiente. Come membro di questa Commissione impegnato a capire l'attuale stato dell'arte, ho dunque l'impressione che la forte caratterizzazione delle quattro diverse opinioni espresse in questa sede dipenda dagli interessi legittimi rappresentati nel corso delle audizioni, anche se nel caso suo e

dell'Amministratore delegato di Alitalia gli interessi sono manifesti, evidenti e palesi.

Dovendo difendere non una regione ma un Paese, avendo a cuore la sua efficienza, ho l'impressione che la fotografia offerta dalle quattro opinioni parzialmente discordanti qui rappresentate sia anche l'immagine conclusiva di venticinque anni in cui abbiamo vissuto questa divergenza di opinione nelle massime autorità di controllo o di esercizio del Paese, con evidenti risultati, dato negativo a prescindere dai partiti cui apparteniamo e dagli interessi legittimi che qui rappresentiamo.

In secondo luogo, vorrei sottolineare l'argomento giustamente toccato anche dall'onorevole Misiti della possibile interrelazione virtuosa con il sistema del trasporto ferroviario, in particolare quello di ultima generazione dell'alta velocità. Nello studio qui allegato, curato dal professor Senn dell'Università Bocconi, analizzate la comparazione tra i costi marginali per passeggero della tratta Milano-Roma sull'Eurostar e i costi aggiuntivi anche nuovi, che derivano dall'applicazione delle normative.

Nell'audizione dell'Enac, abbiamo appreso che rispetto ai circa 800 milioni di reddito prodotti dal sistema complessivo della tariffazione aeroportuale in Italia, che voi evidenziate nel vostro documento, e che sono pari a circa il 50 per cento complessivo del fatturato del sistema aeroportuale, numerose compagnie sono debitorie, in particolare il sistema del cosiddetto *low cost*. Vorrei chiederle quindi un chiarimento su questo punto.

PRESIDENTE. Do quindi la parola al presidente Cereti per la replica.

FAUSTO CERETI, *Presidente di Assaereo*. Risponderò prima alle domande dell'onorevole Misiti sulla questione dell'integrazione con le ferrovie. Come vettori, abbiamo sempre richiesto che gli aeroporti fossero dotati di collegamenti con sistemi ferroviari veloci, perché abbiamo stretto alleanze con compagnie aeree che a Parigi



e Amsterdam hanno l'alta velocità in aeroporto. Questo ha fatto perdere all'aeroporto di Bruxelles gli importanti voli intercontinentali del passato, perché è più facile arrivare a Parigi e trovare decine di destinazioni con il treno piuttosto che raggiungerle in aeroplano.

Siamo però sempre rimasti inascoltati, perché era difficile per Ferrovie dello Stato trovare un accordo con i vari comuni e con le altre *authority* locali sulle zone in cui fare passare le tratte ferroviarie, per cui non erano disponibili nemmeno ad aprire un dialogo con noi, tanto che l'aeroporto di Malpensa è servito dalle Ferrovie lombarde, quindi dalle ferrovie locali. Non si è ritenuto opportuno mettere mano al progetto di un famoso treno Milano-Lugano, che avrebbe garantito il traffico dalla Svizzera. Per fare l'integrazione è necessario essere in due, ma le Ferrovie ci hanno sempre considerato un interlocutore meno importante.

Concordo con l'onorevole Misiti sull'esigenza che l'alta velocità serva gli aeroporti. Ritengo che spostare gli aeroporti con gli investimenti fatti su Malpensa e su Fiumicino oggi richieda lo stanziamento di cifre troppo ingenti. Si deve però garantire che dagli aeroporti attuali si possa giungere nelle città vicine, utilizzando la rete ad alta velocità che oggi è sugli assi principali, ma che tra trent'anni sarà anche trasversale. Bisogna pensare al fatto che una volta arrivati a Roma, si riesca a raggiungere Ancona, Pescara e Bari con le ferrovie veloci. A parità di distanza, per percorrere la tratta Roma-Milano sono necessarie tre ore, mentre per percorrere la tratta Roma-Lecce ne occorrono sette.

La geografia estremamente complessa dell'Italia richiederebbe di mettersi a un tavolo e studiare insieme la rete integrata. Fiumicino è raggiungibile; quando sarà fatta anche l'alta velocità tirrenica passerà vicina. Non considero necessario spostarla, però per esempio nel Sud si potrebbe cominciare a ipotizzare.

L'*hub*, inteso come aeroporto su cui si concentra il solo traffico aereo, in Italia

è realizzabile solo a Roma, per cui a Milano abbiamo sempre chiesto che ci fossero ferrovie ad alta velocità perché da Parma o da Bologna tutti preferiscono utilizzare le ferrovie.

EMANUELE FIANO. Forse con l'EXPO sì.

FAUSTO CERETI, *Presidente di Assaereo*. Può darsi; dopo 10 anni hanno fatto la connessione con l'autostrada, mentre quando lo chiedemmo fummo presi in giro. La Regione Lombardia aveva deciso, appena aperto Malpensa, che l'aeroporto importante sarebbe stato quello di Brescia Montichiari. La Regione fece una dichiarazione secondo cui era stato un errore realizzare l'aeroporto tra Milano e Torino piuttosto che tra Milano e Venezia. Forse avevano ragione, perché in futuro l'aeroporto di Venezia sarà un pericoloso concorrente di Malpensa, in quanto grande, bello e sito in una città in cui la gente si reca volentieri.

Sulle Ferrovie sono assolutamente d'accordo.

Quanto ad un aeroporto nel sud, non abbiamo effettuato studi. Stante la composizione dei nostri soci, con un grosso socio monopolista in passato e soci piccoli con tendenze discordanti, sono state presentate quattro opinioni.

Posso esprimere queste idee sull'*hub* perché ormai la mia carriera è al passato e faccio ragionamenti strategici per i prossimi 30 anni, come li ho fatti nel 1980 quando ero amministratore delegato della Air Italia e decidemmo di realizzare il velivolo da trasporto regionale. Tutti ci criticarono perché si trattava di velivolo a elica, avevamo puntato alla produzione di 50 macchine, mentre l'anno scorso ne hanno vendute 120.

EMANUELE FIANO. L'ATR ?

FAUSTO CERETI, *Presidente Assaereo*. Sì, l'ATR. La vendita di ATR sta andando bene perché in tutto il mondo la gente viaggia con l'ATR per consumare meno benzina, perché si tratta di un aeroplano

che risparmia il 20-25 per cento di benzina, quando il petrolio costa 150 dollari. Ne hanno quindi veduti più di quanti riescano a produrne.

Le mie considerazioni sugli aeroporti del futuro sono quindi basati sull'esperienza. Venti anni fa, quando andai in Alitalia, sottolineai l'esigenza di stringere alleanze. Mi occupai delle alleanze, ne costruii due o tre e alla fine realizzai quella che probabilmente offrirà all'Italia la possibilità di avere un vettore di riferimento che faccia parte del più grosso gruppo mondiale. L'Italia sarà sicuramente campo di battaglia, come ci dissero all'inizio e successe quando gli Asburgo e i re francesi si batterono in occasione della discesa di Carlo VIII in Italia, finendo con lo stabilire che gli uni avrebbero comandato al Nord e gli altri al Sud. Questo si verificherà probabilmente anche in futuro in Italia. Dobbiamo tuttavia tener conto di come alcuni vettori italiani faranno quel servizio, perché il traffico locale dovrà essere gestito in collaborazione con le Ferrovie, che fronteggeranno problemi, perché adesso riescono a fare una rotta competitiva...

AURELIO SALVATORE MISITI. Paga Pantalone !

FAUSTO CERETI, *Presidente di Assaereo*. Come dice il mio amico Moretti, Pantalone paga soltanto per i servizi pendolari, ma saranno questi, domani, a dover diventare ad alta velocità perché gli abitanti di Pescara, di Ancona o di Lecce giustamente chiederanno perché, nonostante gli investimenti, non riescano a godere del servizio. Esistono diverse opinioni in Italia, ma mi sono permesso di esprimere non quello che vorremmo, ma quello che consideriamo fattibile.

Malpensa può diventare un *hub*, però tempo fa suggerimmo di chiudere Linate. Allora era facile: era sufficiente chiudere la pista per un anno, perché tanto doveva essere rifatta. In tal modo, avremmo evitato il famigerato incidente della SAS. Ci diede ascolto solo l'allora consigliere

diplomatico del Ministro dei trasporti, l'ambasciatore Vinci Giacchi, considerandola un'idea brillante, che non fu applicata per ovvi motivi. Linate rimase aperto.

Quando nel 1997 feci un viaggio per vendere le azioni Alitalia, i consiglieri finanziari del Comune di Milano mi avvicinarono e mi chiesero se eravamo sicuri di andare a Malpensa, se saremmo mai riusciti a chiudere Linate. Ci raccomandarono di imporci, perché altrimenti la SEA non si sarebbe mai potuta vendere, perché con due aeroporti era destinata a perdere su uno dei due.

Il caso di Montreal era eloquente: fuori dalla città era stato costruito un magnifico aeroporto intercontinentale, il Mirabel, dove mi recai parecchie volte perché stavamo realizzando una collaborazione con i canadesi, ma, poiché non era stato chiuso l'aeroporto Saint du Mont, il Mirabel è stato declassato ad aeroporto cargo. Forse, in futuro Malpensa sarà utilizzata per il cargo, perché è situata in una zona industriale, però è stata stroncata dal fatto che non si è in grado di alimentarla con il solo traffico aereo, perché nessuno prende l'aereo da Venezia per andare in America facendo scalo a Milano. Chiunque decida di fare un viaggio verso gli Stati Uniti, cerca di fare la tappa almeno dopo 2-3 ore, in modo da dividere il volo di 11 ore in 3 più 8, non in mezz'ora più 10 ore e mezzo, perché non ha senso. Il sindaco di Venezia mi disse inoltre che non si poteva pretendere che i veneziani prendessero l'aereo a Malpensa, perché sarebbe stato riconoscere implicitamente che Milano era più importante di Venezia.

Per quanto riguarda le *low cost*, non so se paghino i gestori aeroportuali. Spesso, anche alcuni nostri soci hanno lasciato debiti con gli aeroporti o li hanno pagati in ritardo. La tariffa aeroportuale è l'ultimo pagamento effettuato soprattutto dai vettori meno importanti. In passato, infatti, Alitalia pagava sempre regolarmente, per cui l'ae-

roporto poteva sopravvivere; magari non incassava i profitti, ma copriva i costi.

Spesso, inoltre, le *low cost* adoperano degli accordi cosiddetti «di promozione commerciale», per cui si fanno pagare dagli aeroporti, poiché realizzano una società per la promozione del traffico sulla città, dichiarando di investire 2 dollari per ogni passeggero che lì si imbarca o sbarca, 1 dollaro investito dal vettore e l'altro dall'aeroporto. Poi, questi 2 dollari vengono versati al vettore per fare la promozione commerciale o migliorare il servizio.

**PRESIDENTE.** Nel ringraziare l'ingegner Cereti, presidente di Assaereo, dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,50.**

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. GUGLIELMO ROMANO**

*Licenziato per la stampa  
il 20 aprile 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

