

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

4.

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MARZO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cavalleri Fulvio, <i>Vice Presidente vicario di ASSAEROPORTI</i>	3, 8, 9, 10, 11
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Compagnon Angelo (UdC)	6
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO		Fiano Emanuele (PD)	6, 8, 9, 10
Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI):		Foti Antonino (PdL)	7, 11
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 10, 11	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	7, 11
Bonavitacola Fulvio (PD)	8	Moffa Silvano (PdL)	11
		<i>ALLEGATO: Documentazione prodotta dal vicepresidente vicario di ASSAEROPORTI.</i>	12

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,30.

(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, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sul sito Internet della Camera.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti (ASSAEROPORTI).

Do la parola all'avvocato Fulvio Cavalleri, vice presidente vicario di ASSAEROPORTI.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Signor presidente, innanzitutto ringraziamo per questa audizione.

Vorrei passare rapidamente in rassegna alcuni concetti fondamentali, in modo che, in seguito, si possa dare spazio al dibattito.

Abbiamo portato del materiale che speriamo possa essere utile e che consegniamo alla presidenza.

Probabilmente darò delle informazioni scontate, ma tuttavia utili per la discussione successiva. Oggi, in Italia, gli aeroporti sono in totale 101, ma quelli che movimentano un traffico passeggeri degno di nota sono 38.

Relativamente a questi 38 aeroporti, vi abbiamo portato i dati di traffico del bimestre gennaio-febbraio 2009, da cui emerge una preoccupante contrazione del 14 per cento del traffico passeggeri a livello nazionale, e i dati relativi all'anno 2008, periodo in cui la contrazione si era attestata sull'1,8 per cento totale. Inoltre, il 95 per cento del traffico è sviluppato da 20 dei 38 aeroporti citati.

Tali dati illustrano la situazione molto articolata e complessa del nostro sistema aeroportuale. Il sistema romano muove 40 milioni di passeggeri, compreso ovviamente il traffico generato da Fiumicino, ma — questo dato non lo trovate scritto, ve lo riferisco io — circa il 70 per cento dei biglietti del trasporto aereo è staccato da Bologna in su. Pertanto, la densità di aeroporti nell'Italia settentrionale è giustificata da questa densità di traffico.

Il restante 5 per cento di traffico è sviluppato da altri aeroporti che svolgono funzioni sostanzialmente locali, proprio per garantire il diritto alla mobilità in situazioni particolari; cito, al riguardo, Crotone, Pantelleria, Lampedusa e via dicendo.

Al fine di permettere una comprensione piena delle problematiche economiche, abbiamo pensato di fornirvi un documento che illustra i ricavi degli aeroporti, che si possono suddividere in ricavi « *aviation* » e « *non aviation* ».

Per quanto riguarda i ricavi « *aviation* », come rilevato dal documento, parte sono sottoposti a determinazione per legge, come diritti relativi ad approdi, soste, decolli e corrispettivi della sicurezza; parte sono determinati dal gestore, d'intesa con ENAC o meno. I diritti di *handling* fanno sempre parte del comparto « *aviation* » e hanno un costante rilievo, sebbene oggi questa attività, per far fronte alle necessità delle compagnie, è in sostanziale perdita su tutti gli aeroporti.

Una fetta significativa è rappresentata dai ricavi « *non aviation* », ossia attività di parcheggi, *royalty* sulle sub-concessioni e qualsiasi altra attività che la società di gestione sviluppa sul sedime aeroportuale.

Chiaramente, queste situazioni possono cambiare per quelle società di grandi dimensioni che sono già uscite dall'*handling*, ma in realtà il cambiamento è minimo. Come sapete, infatti, ci sono grandi società aeroportuali che partecipano alle attività di *handling*, ma hanno perdite consistenti e hanno chiesto il ricorso alla cassa integrazione.

Fatta eccezione per Roma, Venezia, Napoli e in parte Torino, tutte le altre società di gestione aeroportuale vedono una maggioranza di proprietà del proprio azionariato da parte degli enti locali, quindi province, comuni, camere di commercio, in alcuni casi con la partecipazione di privati.

Si tratta di società che gestiscono un servizio di pubblica utilità. Quindi, parliamo di un'attività svolta in concessione, in forza di un decreto ministeriale, o addirittura, come nel caso di Milano Malpensa, in forza di una legge *ad hoc*. Sono società commerciali, quindi, proprio in sintonia con la loro forma giuridica, tendono ad un utile che deve essere compatibile con la finalità di attività in concessione.

Inoltre, sono società che lavorano nel comparto del trasporto aereo, e che quindi devono garantire in primo luogo la sicurezza. Questa sicurezza va declinata in una duplice accezione: la cosiddetta *safety*, la sicurezza riguardante il piazzale aeromobili e la pista, e l'area *security* che,

invece, riguarda l'interno dell'aerostazione e che esplica i suoi effetti nei controlli di sicurezza.

La sicurezza oggi ha un rilievo fondamentale, come potete ben capire, e richiede investimenti davvero molto importanti nell'impiantistica, nelle infrastrutture, ma ha anche oneri manutentivi molto rilevanti. Dal quadro che vi ho brevemente delineato emerge la necessità di coniugare mercato, concorrenza e sicurezza. Di fatto, però, la concorrenza con gli altri aeroporti europei oggi non c'è, perché la determinazione dei nostri diritti aeroportuali è ferma al 2000. Dopo la delibera CIPE del 2000 che li aveva determinati, essi non hanno più avuto alcun incremento e questo ha determinato una situazione di sofferenza.

In realtà, nel 1997 era stato emanato un decreto ministeriale che prevedeva, per le società di gestione, la possibilità di stipulare con ENAC un cosiddetto contratto di programma che, a fronte di determinate tariffe concordate, contemplava una serie di investimenti. Ebbene, a distanza di dodici anni, posso dirvi che non è stato stipulato alcun contratto di programma. Non c'è nessuna società di gestione aeroportuale che abbia un contratto di programma efficace. Due contratti sono stati firmati recentemente — a Napoli e Pisa — ma, per motivi diversi, dopo un difficile percorso, sono fermi al CIPE. Voi capite che questa è una situazione abbastanza singolare.

Oggi il sistema degli aeroporti non è più in grado di sopportare il blocco delle tariffe, perché non ha più risorse disponibili per fare investimenti infrastrutturali e a fatica copre la gestione ordinaria. Se qualcuno di voi avrà la cortesia di consultare i bilanci delle società di gestione, che sono in fase di approvazione in questi mesi, si accorgerà quale sia il *deficit* di queste società, sia a causa della crisi economica, sia per aver sostenuto il sistema Alitalia (abbiamo un credito di 200 milioni di euro, ma non si sa se rivedremo un euro) sia perché le tariffe sono mediamente inferiori del 50 per cento rispetto

alle tariffe europee. Questo sistema non è più in grado di procedere in questo modo.

Noi abbiamo anche predisposto un documento, che troverete nel materiale depositato, nel quale abbiamo analiticamente indicato le criticità e le particolari problematiche aeroportuali. Mi limito ad enunciarle: la famosa legge sui requisiti di sistema, quella che avrebbe dovuto dare un aiuto alla compagnia di bandiera e che, invece, ha favorito soltanto le compagnie estere; un inadeguato riconoscimento dell'inflazione nell'adeguamento dei diritti aeroportuali inserito nel « milleproroghe » e poi vanificato; il proliferare di disposizioni legislative che introducono obblighi a carico dei gestori, senza prevedere un'adeguata copertura finanziaria; un fondo di 30 milioni previsto tempo addietro per i vigili del fuoco che è stato utilizzato per finalità del tutto contrarie a quelle per le quali era stato costituito; l'ICI sui fabbricati che prima erano esenti.

Abbiamo, insomma, una situazione che determina per noi una particolare criticità. Non sono criticità soltanto economiche, ma anche normative, che comportano *iter* molto lunghi, duplicazione di competenze, conflitti tra enti, tempi assolutamente incompatibili con le necessità del nostro sistema aeroportuale globale.

Come superare questa *impasse*? Al di là dei *cahiers de doléances*, infatti, bisogna indicare qualche via d'uscita. Noi riteniamo che oggi un'occasione sicuramente importante derivi dalla possibilità di recepire una direttiva comunitaria di recente emanazione, approvata nel novembre scorso e pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Comunità europea del 14 marzo, che disciplina le tariffe in ambito europeo.

Come sapete, i vari Stati membri hanno due anni di tempo per recepire questa direttiva comunitaria, ma il nostro auspicio è che la stessa sia recepita nel più breve tempo possibile. Essa, infatti, prevede la necessità di una regolamentazione delle tariffe per gli aeroporti che hanno un traffico passeggeri superiore ai 5 milioni annui e, nel nostro caso, si tratta di otto aeroporti italiani. Questo porterebbe ad una semplificazione per gli aeroporti più

piccoli. La direttiva lascia liberi gli Stati di liberalizzare, in tutto o in parte, ma sicuramente l'ENAC, da questo tipo di situazione, trarrebbe giovamento perché ne verrebbe assolutamente alleggerita.

La direttiva contempla la possibilità di prevedere tariffe di sistemi aeroportuali, dunque sia per il sistema milanese, che per i sistemi romano e veneziano, ci sarebbe la possibilità di una maggiore flessibilità. Tenete conto che in Europa il 90 per cento del traffico è generato dagli aeroporti che movimentano più di 5 milioni di passeggeri; in Italia sono otto, quindi gli altri trenta possono trarre vantaggio da una liberalizzazione. Questa non è lasciata al gestore, ma è frutto di una negoziazione tra gestore e singoli utenti e, nel caso di disaccordo, la norma prevede che ci sia un intervento dell'ente regolatore, sia per vigilare sullo *standard* dei servizi, che per dirimere eventuali controversie. Soprattutto da un punto di vista normativo, questa direttiva comunitaria prevede l'istituzione di un'*Authority* unica per il trasporto, che dovrebbe fungere da ultimo anello della catena, tendendo ad eliminare tutte quelle duplicazioni di competenze e lungaggini cui accennavo prima, che hanno determinato queste criticità.

A nostro avviso, è necessario che questa direttiva venga recepita ben prima dei due anni, quindi, come dicevo prima, auspichiamo che ciò avvenga nel più breve tempo possibile. In realtà, non si tratterebbe di una rivoluzione normativa; si tratterebbe di recepire una norma che affiancherebbe l'attuale sistema normativo, senza compromettere i procedimenti già in corso; ovviamente ciò comporterebbe per l'ENAC un alleggerimento del lavoro, perché questo ente avrebbe la possibilità di concentrarsi sugli aeroporti « sopra soglia », quindi con un traffico che significativamente va regolato, e consentire una maggior flessibilità per quelli « sotto soglia ».

In questo senso, devo dire che è in corso un'iniziativa di ASSAEROPORTI che avevamo preannunciato a novembre, al fine di elaborare un documento che possa essere di aiuto, di stimolo e che abbia il

senso della proposta che vorremmo condividere sia con i rappresentanti della politica che con gli enti a ciò deputati, per arrivare in tempi brevi a una situazione condivisa.

Noi siamo convinti che il recepimento dovrebbe essere il primo tassello di un percorso volto a promuovere e garantire lo sviluppo del nostro sistema aeroportuale.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE FIANO. Innanzitutto ringrazio il vice presidente Cavalleri della sua relazione.

Mi permetto di esprimere un dubbio, sperando che lei possa chiarirlo. Mi pare che lei abbia dato un giudizio sostanzialmente negativo della liberalizzazione dell'*handling*. Nella relazione lei sostiene che, in realtà, la liberalizzazione ha creato una contrazione dei ricavi, perché evidentemente essa ha portato a una competizione sull'aspetto dei prezzi del servizio fornito in sede aeroportuale dalle società. Mi sembra, invece, che ritenga auspicabile l'applicazione della direttiva comunitaria 2009/12/CE, sul versante delle tariffe aeroportuali, anche se introdurrebbe degli elementi di liberalizzazione, come lei testé spiegava. In questo caso, quindi, lei pensa che l'applicazione rapida della direttiva europea, che lei auspica avvenga prima ancora di due anni, con l'applicazione, in alcuni casi, di un sistema di liberalizzazione delle tariffe aeroportuali, porterebbe invece vantaggi per le società.

Vorrei sapere, però, cosa accade dal punto di vista dell'utente. Noi ovviamente ascoltiamo le società, i rappresentanti delle compagnie aeree e di gestione aeroportuale, il sistema degli enti di controllo, ma alla fine c'è anche l'utente. Considerato che in parte potrei condividere il suo giudizio sulla liberalizzazione dell'*handling* che è avvenuta negli anni scorsi, le chiedo se questo sistema nuovo che introdurrebbe l'applicazione della direttiva europea, da un punto di vista dei costi finali per l'utente del sistema aeroportuale, cioè del

viaggiatore, costituirebbe un beneficio oppure no.

SILVANO MOFFA. Intervengo molto brevemente, anche perché l'intervento del collega ha anticipato la domanda che volevo porre. La direttiva europea parla, evidentemente, di un sistema di regolazione tariffaria, laddove il traffico annuo sia superiore ai 5 milioni di passeggeri. Tuttavia, il sistema regolatorio in questione ha uno *standard* di riferimento che richiama soltanto il costo effettivo del servizio nel suo complesso - quindi ovviamente dei diritti aeroportuali che dovrebbero essere pagati - o tiene conto anche dell'utenza? Quindi, per intenderci, occorre capire esattamente qual è l'incidenza che questo avrebbe in termini di costo finale del biglietto.

Dunque, chiedo di avere da ASSAEROPORTI un'indicazione maggiormente cogente e precisa su qual è l'effettiva implementazione sostenibile di questa tariffa, a fronte anche di una situazione difficile a livello economico generale.

Pongo questa domanda perché è chiaro che se dovessimo in qualche modo, come Commissione, adottare delle iniziative per accelerare il recepimento della direttiva europea, dovremmo essere messi nelle condizioni di capire esattamente quale sarebbe il costo finale per l'utenza.

ANGELO COMPAGNON. In effetti, intervengo anche io su questo filone, dal momento che questi sono gli argomenti che avvertiamo di più, sui quali ci vengono chieste spiegazioni e sui quali maggiormente si appunta il nostro interesse.

Mi riferisco al costo eccessivo che l'utente deve sopportare, soprattutto a fronte - ne abbiamo discusso anche ultimamente - dei monopoli che si stanno creando sulle rotte, con l'occupazione degli *slot* da parte di singole compagnie aeree.

Quindi, quello che ci interessa è il costo finale. Lei ha detto che il blocco delle tariffe non è più sostenibile e che la situazione è ormai così da anni. Indubbiamente le nostre tariffe sono media-

mente inferiori del 50 per cento alle tariffe europee. Questo elemento ovviamente può incidere. Infatti, lei ha affermato che le società sono solo quattro o cinque, mentre per il resto si tratta di consorzi di province e comuni che gestiscono gli aeroporti.

Dunque, sarebbe auspicabile che diventassero tutte delle società per azioni — liberalizzando in maniera reale — oppure è meglio che ci sia un controllo anche di tipo diverso? Quindi, questa mia prima domanda è finalizzata a capire se il rapporto tra i costi per la gestione e i costi per l'utente possa essere in qualche modo migliorato.

Da ultimo, pongo una questione di tipo numerico. Lei ha affermato che gli aeroporti in Italia sono 38. Nella documentazione ne ho visti riportati 37.

Ad ogni modo, la mia domanda era volta principalmente a comprendere meglio la situazione, in vista della necessità di ridurre i costi — abbiamo adesso tratte brevi a circa 600 euro, andata e ritorno in giornata — anche in riferimento alla costituzione delle società, con presenza di province e comuni, rispetto ad una società privata.

AURELIO SALVATORE MISITI. Intervengo anch'io su questo tema. In genere, ho sempre preferito che le società fossero gestite privatisticamente, ma con una parte di controllo pubblico.

Tuttavia, in questo caso vorrei porre una domanda ad ASSAEROPORTI, in linea con quella posta dal collega Compagnon.

Molte società pubbliche di aeroporti, in qualche modo, affrontano il problema della concorrenza facendone pagare i costi ai cittadini, agli utenti. Per essere molto pratici, le società di gestione pagano alcune compagnie aeree, soprattutto quelle cosiddette *low cost* per fare sì che i voli atterrino in quell'aeroporto di cui sono gestori; infatti le società di gestione sono partecipate largamente dagli enti locali, e questi ultimi rappresentano gli interessi del territorio molto più di quanto non rappresentino gli interessi dell'aeroporto. È interesse quindi dell'ente locale che ci

sia un aumento dei passeggeri (siano essi turisti o meno) per portare benefici in quel territorio.

Dunque, anche se il bilancio registra meno utili per la società di gestione, si preferisce una visione più ampia. Questo, però, si verifica a danno dei cittadini, dal momento che, alla fine, i servizi di cui usufruiscono coloro che utilizzano l'aereo vengono pagati anche da quelli che non lo utilizzano. Si tratta di una questione simile a quella del pedaggio delle autostrade: se l'autostrada è gratuita la pagano tutti, se invece è a pedaggio la paga chi la utilizza.

Dunque, lei non pensa che si possa in qualche modo andare verso una privatizzazione? Altrimenti, ci troviamo di fronte ad una concorrenza sleale, mentre con la privatizzazione si troverebbero tutti sullo stesso piano. Infatti, non credo che i privati avrebbero interesse a finanziare le compagnie *low cost* per ottenere un beneficio per il territorio, perché essi guardano agli interessi della società che gestiscono. Ebbene, lei cosa pensa di questo tema?

ANTONINO FOTI. Grazie, signor presidente. Intervengo anch'io su questo tema. Sappiamo che ci sono 100 aeroporti, mentre oggi si è parlato solo di 38 di essi, quindi vorrei sapere da ASSAEROPORTI qualcosa in merito ai restanti aeroporti. Io ne conosco alcuni che non sono nella lista, e dunque immagino che questi siano completamente fuori mercato. Detto ciò, vorrei sapere in riferimento alla privatizzazione di quei 38, quanti soci sono del settore? Infatti, essere privatizzati molto spesso non significa avere un *management* che consenta di gestire l'aeroporto in modo tale da ottenere anche degli utili.

Dunque, vorrei sapere quanti e quali dei 38 aeroporti hanno un *management* specializzato, per capire se gli enti pubblici, che partecipano in minoranza o maggioranza alle società stesse, siano guidati da esperti di questo settore e quanto questo incida nelle analisi dei costi-benefici dei vari bilanci.

FULVIO BONAVIDACOLA. Voi siete l'associazione che rappresenta i gestori degli scali. Ebbene, intanto sarebbe interessante capire che valutazione date in merito al modello giuridico tendenzialmente preferibile nella gestione, in relazione alla *partnership* pubblico-privata. Dunque, sulla base dell'esperienza che avete registrato in questi anni, ritenete che la presenza degli enti pubblici possa essere di ostacolo all'efficienza dei gestori oppure no? Quindi, domando quali sono le criticità connesse alla presenza degli enti pubblici, e se e come occorre procedere verso la privatizzazione.

La seconda domanda riguarda gli adeguamenti infrastrutturali. Ovvero, nel sistema aeroportuale nazionale riteniamo che occorra fare una seria politica di investimenti di adeguamento infrastrutturale? Io credo di sì: adeguamento delle piste, dotazioni impiantistiche, tecnologie informatiche e di sicurezza (*safety, security*), insomma tutto ciò cui lei faceva riferimento prima. Ebbene, per fare questo ritenete sufficiente la leva tariffaria? Oppure la leva tariffaria è necessaria per garantire bilanci più sani, ma che tutto sommato si collocano all'interno di una gestione efficiente di ciò che già esiste? Pertanto, se questo non è possibile voi, come associazione dei gestori, come pensate di perseguire ed affermare questa politica di investimenti?

Da questo punto di vista è ormai pacifico che investire in infrastrutture non significa concedere aiuti di Stato. Infatti, nel momento in cui una infrastruttura garantisce la *par condicio* degli utenti è in qualche modo neutra rispetto alle tematiche degli aiuti di Stato. Dunque se questo problema degli aiuti di Stato non esiste, voi cosa chiedete alle autorità politiche?

Noi siamo una Commissione parlamentare e vogliamo impegnarci su questo fronte: voi che cosa ci chiedete? Ovvero, che cosa pensate si debba realizzare in Italia per portare avanti una politica degli investimenti infrastrutturali? È sufficiente la politica tariffaria oppure bisogna ope-

rare una scelta sugli investimenti? Quali sono i capitoli che voi individuate e quali procedure suggerite?

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Cavalleri per la replica.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Partirei dalla domanda posta dall'onorevole Fiano. Il problema dell'*handling* è proprio indicato significativamente dal momento che, fino a qualche tempo fa, esso costituiva il *core business* degli aeroporti in quanto riguardava l'attività in cui si era arrivati ad una liberalizzazione. Infatti, come lei ricorderà, precedentemente anche le tariffe di *handling* erano fissate per legge. In seguito, in quel campo il mercato si è aperto ed è chiaro che si è verificato un cambiamento di mentalità perché le società aeroportuali, abituate ad agire in regime di monopolio, hanno dovuto affrontare la concorrenza. Quindi, è pacifico che la liberalizzazione ha contratto i margini ai quali le società di *handling* si erano abituate, sottraendo possibilità di investimento nell'ambito delle infrastrutture.

Il sistema regolatorio — così cerco di rispondere anche alle altre domande che sono abbastanza simili — dà un sostenibilità...

EMANUELE FIANO. Mi perdoni presidente, solo un chiarimento sulle società di *handling*. Lei ha raccontato esattamente come si sono svolte le cose. A me però interessa sapere se in quel processo di liberalizzazione — che ha portato ad una competizione al ribasso tra le aziende che fornivano il servizio — l'utente ha visto diminuire i costi oppure no.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Sicuramente, perché l'attività di *handling* che richiedono, ad esempio, le compagnie *low cost* ha un impatto molto più basso rispetto a quello di una *major*.

Le faccio un esempio banale: certe compagnie *low cost* non vogliono pagare il carico dei bagagli oppure lo fanno pagare

a parte, così come altri servizi quali la prenotazione oppure l'autobus che porta all'aeromobile, che ovviamente rappresentano un costo di *handling*. Ebbene, alcune compagnie decidono di non voler usare l'autobus, essendo l'aeromobile vicino all'aerostazione, e quindi l'utente va a piedi. Dunque, di fatto c'è stata una contrazione. Capita anche questo.

EMANUELE FIANO. È raro, però.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Forse da noi è un po' raro, ma all'estero sicuramente è molto più frequente. Possono fioccare neve e tempesta ma, in certi aeroporti, si può solo prendere l'ombrello e andare. Dunque, esistono delle situazioni molto più snelle.

È chiaro che non è venuta meno la sicurezza perché l'*handling* ha degli *standard* sotto i quali non si può andare. Invece, per quanto riguarda l'utente sicuramente c'è stata, se vuole, per certi aspetti, una diminuzione di qualità richiesta dal vettore, o anche una diminuzione dell'impatto sulla tariffa.

Circa la domanda su come il sistema regolatorio possa dare sostenibilità, non dimentichiamo che proprio il legislatore del 1997 era stato molto lungimirante perché aveva previsto lo strumento del contratto di programma, in base al quale - a fronte di certe tariffe - c'era l'impegno di realizzare determinati investimenti. Dunque, anche a livello di sicurezza - *safety* e *security* - ovviamente c'era una verifica continua del riscontro tariffario rispetto ad un piano di investimenti. Questo viene fatto anche per i decreti concessori, infatti come voi sapete c'è un piano finanziario che deve essere depositato all'ENAC.

Quindi, noi intendiamo proporre un alleggerimento normativo anche sul tipo di contratti di programma per quegli aeroporti che hanno determinate soglie di traffico - ovvero soglie importanti ma non così tanto, come quelle riguardanti gli otto aeroporti di cui si diceva prima - proprio perché, in sintonia col legislatore europeo,

si ritiene che quella sia la soglia oltre la quale sia importante dare una regolazione. Invece, al di sotto di tale soglia è il mercato a regolare, ma non *tout court* perché l'ente regolatore dispone, secondo la normativa, di un'autorità per verificare lo *standard* e la qualità dei servizi, avendo la possibilità di intervenire allorquando i comitati di utenti - ovvero vettori, operatori del *catering*, *handler*, eccetera - non dovessero trovare, insieme con l'aeroporto, delle tariffe. Tali tariffe riguardano non tanto e solo il costo del servizio, ma ovviamente anche una certa remunerazione del capitale investito. Dunque, ci deve essere un modello matematico abbastanza semplice, e *ictu oculi* consultabile, per individuare le tariffe.

Passando al tema degli *slot* voi sapete quanto sia delicato; proprio in questi giorni, stiamo assistendo ad una situazione molto delicata a livello europeo. Infatti, le compagnie aeree chiedono il congelamento degli *slot* ancorché non vengano utilizzati. Ebbene, questa è una limitazione della concorrenza per gli aeroporti che noi non possiamo condividere. Ieri si è tenuta un'audizione del presidente della Commissione trasporti del Parlamento europeo, onorevole Costa, al quale abbiamo detto chiaramente che non è possibile, in questo momento di contrazione di traffico del 14 per cento nei primi due mesi, che gli aeroporti e i singoli cittadini vedano contrarsi opportunità di servizi perché lo chiedono le grandi compagnie.

Oltretutto, i dati stimati vedono una contrazione del traffico del 5 per cento per le compagnie che non giustifica, secondo noi, queste rendite di posizione.

Pertanto, la proposta che abbiamo presentato è la seguente: o queste rotte vengono attuate entro un *range* dell'80 per cento, oppure questi *slot* devono essere persi e riassegnati. Diversamente, è il sistema della mobilità a soffrirne. Noi vogliamo garantire la mobilità, e vogliamo farlo mantenendo il più possibile l'intreccio con l'intermodalità.

Se c'è un aeroporto, bisogna fare in modo che la gente ci arrivi. Apprendiamo di alcuni progetti su Roma, abbiamo letto

della metropolitana e del collegamento che fra poco collegherà la stazione centrale a Malpensa....

EMANUELE FIANO. Tra poco è una parola grossa!

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Chiedo scusa, ho letto una notizia. Il mio era un auspicio...

EMANUELE FIANO. Condivido l'auspicio.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Ogni rottura di carico è un ostacolo alla mobilità. Quindi, credo che siamo tutti interessati a sviluppare questo tema.

Il trentottesimo aeroporto di cui mi chiedevate è quello di Reggio Emilia, che non ha fornito i dati di traffico poiché probabilmente erano molto esigui.

Ad ogni modo, ad essere associati ad ASSAEROPORTI sono 38 aeroporti, i 37 che vedete riportati più quello di Reggio Emilia

Per quanto riguarda l'attività *low cost*, si tratta di un tema sempre molto dibattuto. Abbiamo assistito anche a livello europeo ad una contrapposizione, anche a livello giurisdizionale, in merito alla questione degli aiuti di Stato.

Tuttavia, effettivamente, laddove le compagnie *low cost* hanno avuto un rapporto privilegiato con il territorio, quest'ultimo ha avuto dei ritorni indubbiamente rilevanti. Quindi, il vantaggio sarà non tanto per l'aeroporto ma per gli enti territoriali, per le camere di commercio — italiane, tedesche e francesi e via dicendo — oppure per gli enti del turismo promozionali. In ogni caso, sicuramente il ritorno è significativo, e basta guardare Bergamo o Pisa. Si tratta di esempi eclatanti che mostrano come, anche in un momento di difficoltà, vi sono aeroporti che crescono a doppia cifra, soprattutto nel caso di Bergamo.

Vengo alla dicotomia pubblico-privato. Sono stato presidente di un aeroporto per

sei anni a Verona. Dunque, intanto posso dirvi che tutte le società che gestiscono aeroporti sono delle società per azioni, possedute da enti pubblici, in maggioranza o minoranza, ma comunque si tratta sempre di società per azioni.

Ebbene, io non ho mai trovato particolari ostacoli legati al fatto che queste società avessero maggioranza privata o pubblica, perché esse sono state saggiamente affidate a *manager* del settore. Dunque, in quei casi abbiamo assistito a situazioni particolarmente pregevoli. Pertanto, mi pare che in questi anni il traffico sia cresciuto e che, piuttosto, sia stata la crisi economica ad averlo contratto. Di fatto non possiamo fare un distinguo così forte.

PRESIDENTE. I bilanci di queste società come sono?

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. I bilanci soffrono come tutti i bilanci quest'anno, ma sono in sofferenza anche per motivi endogeni.

Infatti, presidente, quando bisogna portare in ammortamento 200 milioni di crediti effettivamente la svalutazione è significativa, soprattutto in relazione alla vicenda Alitalia.

Mi è stato chiesto se le tariffe sono sufficienti per gli adeguamenti infrastrutturali. Rispondo che le tariffe sono non tanto e non solo sufficienti, ma gli adeguamenti infrastrutturali rappresentano una componente fondamentale in quel contratto di programma a cui accennavo in precedenza. Infatti, si tratta di un *unicum* molto organico, con cui le società di gestione si confrontano, insieme con ENAC e con il Ministero dei trasporti, proprio per condividere gli adeguamenti infrastrutturali.

Chiaramente, se lei chiede se l'aeroporto di Catania può spendere 12 milioni di euro per fare l'impianto antinebbia, io le rispondo che quello non è un adeguamento infrastrutturale, perché probabilmente a Catania la nebbia non ci sarà mai. Invece un aeroporto del nord potrebbe avere questa esigenza.

Anche sotto questo profilo, viviamo delle difficoltà. Infatti, quelle implementazioni che produrrebbero sicurezza per il traffico e un incremento di passeggeri a volte si scontrano con l'incapacità degli enti di Stato - per tutti ENAV - che magari non disponendo delle risorse per realizzare un intervento a breve devono programmarlo in un piano di investimenti, il cui contratto di servizio deve ancora essere firmato. Quindi, lei capisce che abbiamo delle difficoltà anche normative di questo tipo.

Noi siamo convinti che il contratto di programma, per gli aeroporti che movimentano più di 5 milioni di passeggeri, rappresenti lo strumento adeguato. Altresì, siamo convinti che certe situazioni possano essere risolte con una maggiore liberalizzazione, pur garantendo sempre la sicurezza e la qualità dei servizi.

SILVANO MOFFA. Scusi, le chiedo ancora una spiegazione sulla tabella dei dati di traffico relativi ai due mesi 2009. Dunque, Reggio Calabria: movimenti 959, meno 32,7 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato relativo ai passeggeri segna, però, un decremento di 3,9.

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Allora, i movimenti si riferiscono ai movimenti degli aeromobili...

SILVANO MOFFA. E i passeggeri riguardano l'utenza, però rispetto a tutti gli

altri dati questo è quello più sfalsato, nel senso che...

SALVATORE AURELIO MISITI. C'è un errore, secondo me. È impossibile il 32 per cento in meno...

ANTONINO FOTI. È probabile perché non ha mai superato il milione...

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Quanto al milione, si tratta di movimenti...

SILVANO MOFFA. Nel rapporto tra movimenti e passeggeri questa è l'unica percentuale sfalsata...

FULVIO CAVALLERI, *Vice presidente vicario di ASSAEROPORTI*. Verifico questo dato e mi riservo di farle sapere.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Cavalleri per il suo intervento e per la documentazione prodotta, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,15.

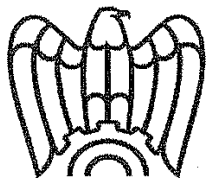
IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
l'8 maggio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano

AUDIZIONE ASSAEROPORTI

31 Marzo 2009

Dati di Traffico 2009 Gennaio-Febbraio

	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	1.700	-16,3	131.580	-12,5	276	107,5
2	Ancona	1.750	-25,0	45.814	-27,3	896	-2,6
3	Bari	4.384	-16,4	317.064	-6,7	369	-49,7
4	Bergamo	9.565	-8,2	897.000	2,5	15.132	-30,9
5	Bologna	8.505	-11,3	524.533	-6,0	4.081	20,5
6	Bolzano	1.745	-25,1	8.612	-43,3	0	
7	Brescia	1.497	-32,1	33.398	33,4	5.916	-14,0
8	Brindisi	1.639	-6,4	118.293	-0,1	23	155,6
9	Cagliari	4.964	-2,0	330.622	-4,7	663	-21,7
10	Catania	7.133	-17,6	659.884	-14,0	1.331	-12,0
11	Crotone	348	39,8	1.471	-87,9	0	
12	Cuneo	843	-3,5	15.529	90,8	0	
13	Firenze	4.225	-14,6	213.856	-12,3	106	-65,4
14	Foggia	861	202,1	11.580		0	
15	Forlì	743	-34,2	45.391	-54,9	0	
16	Genova	3.034	-23,1	133.202	-14,9	770	-10,8
17	Lamezia T.	1.684	-12,4	150.696	-8,8	346	-2,8
18	Milano LIN	18.544	-12,6	1.106.964	-23,6	2.711	-24,4
19	Milano MXP	26.923	-35,7	2.331.089	-32,1	43.720	-44,4
20	Napoli	8.253	-10,6	575.310	-18,0	809	-20,2
21	Olbia	1.683	-16,4	101.252	-7,0	21	-89,9
22	Palermo	7.049	-1,0	506.017	-4,1	559	-31,1
23	Parma	1.348	-8,5	33.867	-13,0	0	
24	Perugia	655	-33,5	10.699	-19,7	0	
25	Pescara	1.192	-22,3	35.389	-17,3	359	-40,6
26	Pisa	4.729	-15,6	420.778	-2,4	895	-56,9
27	Reggio Cal.	959	-32,7	66.584	-3,9	12	-70,0
28	Rimini	672	-15,2	23.050	-21,5	190	-30,7
29	Roma CIA	8.173	-10,2	655.032	-7,3	2.599	-20,7
30	Roma FCO	48.501	-6,8	4.070.269	-7,4	16.881	-20,6
31	Siena	345	-31,1	486	-38,6	0	
32	Torino	9.868	-0,3	521.300	-11,3	1.102	-55,3
33	Trapani	850	-30,6	71.748	13,6	2	-50,0
34	Treviso	2.438	-12,7	197.457	-5,0	405	-83,5
35	Trieste - Ronchi dei L.	2.397	-10,6	84.837	-18,4	115	-29,9
36	Venezia	10.409	-9,8	774.513	-12,5	4.504	28,2
37	Verona	5.297	-7,5	357.694	-11,6	1.156	-28,3
	TOTALI	214.905	-14,6	15.582.860	-14,1	105.949	-33,7

Dati di Traffico 2008 Totali (Gennaio-Dicembre)

	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	14.554	5,4	1.380.762	6,2	1.308	69,0
2	Ancona	14.377	3,3	416.331	-16,8	6.441	5,1
3	Bari	32.747	4,4	2.493.333	5,3	3.901	-3,4
4	Bergamo	64.390	4,9	6.482.590	12,9	122.398	-9,0
5	Bologna	62.042	-7,0	4.225.446	-3,1	26.497	41,7
6	Bolzano	14.702	-16,3	72.034	-13,5	0	
7	Brescia	16.352	13,1	259.764	36,7	39.967	-15,2
8	Brindisi	12.581	12,6	984.300	5,9	131	-48,8
9	Cagliari	37.252	7,8	2.929.870	9,7	4.891	-2,2
10	Catania	58.191	-4,5	6.054.469	-0,5	8.808	-0,1
11	Crotone	2.693	54,1	92.586	-12,8	0	
12	Cuneo	6.892	-1,7	84.598	31,9	0	
13	Firenze	35.429	0,4	1.928.432	0,5	1.927	37,7
14	Foggia	4.249	16,0	29.770	216,9	0	
15	Forlì	8.254	-6,3	778.871	9,9	4	-89,2
16	Genova	27.239	-7,3	1.202.168	6,5	5.311	-7,6
17	Lamezia T.	14.942	2,4	1.502.997	3,0	1.978	-4,9
18	Milano LIN	131.036	0,8	9.266.152	-6,7	20.006	-14,9
19	Milano MXP	218.476	-18,5	19.221.632	-19,5	415.952	-14,5
20	Napoli	68.548	-5,2	5.642.267	-2,3	5.800	-26,2
21	Olbia	32.420	-4,7	1.807.078	0,4	802	-46,7
22	Palermo	49.185	-4,0	4.446.142	-1,4	4.320	-1,5
23	Parma	10.995	3,6	288.190	97,5	0	
24	Perugia	6.771	-20,3	114.072	17,6	0	
25	Pescara	11.128	-7,9	402.845	8,5	3.339	1,5
26	Pisa	42.034	-1,5	3.963.717	6,4	11.459	-24,1
27	Reggio Cal.	9.394	-14,2	536.032	-8,2	180	-46,3
28	Rimini	8.265	-9,5	434.487	-12,8	1.884	18,0
29	Roma CIA	59.351	-9,6	4.788.931	-11,3	19.644	-14,6
30	Roma FCO	346.650	3,5	35.226.351	6,9	153.206	-1,0
31	Siena	3.963	-31,8	5.271	-28,7	0	
32	Torino	58.148	-6,4	3.420.833	-2,5	11.798	-13,7
33	Trapani	7.307	-16,0	533.310	5,2	26	-7,1
34	Treviso	19.120	-1,0	1.709.008	10,4	8.646	-50,9
35	Trieste - Ronchi dei L.	19.652	3,6	782.461	5,4	1.115	-8,2
36	Venezia	79.891	-10,0	6.893.644	-2,6	30.682	28,0
37	Verona	40.783	-5,2	3.402.601	-3,1	7.514	-18,0
	TOTALI	1.650.003	-4,2	133.803.345	-1,8	919.935	-10,0

Incidenza % del traffico dei primi 20 Aeroporti sul totale nazionale

N.	Aeroporti	Tot Pax 2008	% Tot Pax 2008
1	Roma Fiumicino	35.226.351	
2	Milano Malpensa	19.221.632	
3	Milano Linate	9.266.152	
4	Venezia	6.893.644	
5	Bergamo	6.482.590	
6	Catania	6.054.469	
7	Napoli	5.642.267	
8	Roma Ciampino	4.788.931	
9	Palermo	4.446.142	
10	Bologna	4.225.446	
11	Pisa	3.963.717	
12	Torino	3.420.833	
13	Verona	3.402.601	
14	Cagliari	2.929.870	
15	Bari	2.493.333	
16	Firenze	1.928.432	
17	Olbia	1.807.078	
18	Treviso	1.709.008	
19	Lamezia T.	1.502.997	
20	Alghero	1.380.762	
	Totale	126.786.255	94,76

Tot. Traffico Pax 2008	133.803.345
-------------------------------	--------------------

€ 0,35



16STC0003560