

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

6.

SEDUTA DI MARTEDÌ 7 APRILE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO	
Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione clearance e slots (ASSOCLEARANCE):	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 9, 11
Griselli Carlo, <i>Presidente di ASSOCLEARANCE</i> .	3 4, 5, 6, 9, 10
Lovelli Mario (PD)	6
Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	5
Moffa Silvano (PdL)	4
Montagnoli Alessandro (LNP)	5, 10
Nizzi Settimo (PdL)	6, 9

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 14.

(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 dell'Associazione italiana gestione clearance e slots (ASSOCLEARANCE).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione clearance e slots (ASSOCLEARANCE).

Do la parola al presidente dell'Associazione italiana gestione clearance e slots, Carlo Griselli, per lo svolgimento della relazione.

CARLO GRISELLI, *Presidente di ASSOCLEARANCE*. Buongiorno a tutti. Rappresento Assoclearance, che ha come associati vettori e società di gestione aeroportuale.

Il nostro compito, attribuito con un decreto del Ministro dei trasporti, consiste nell'assegnare le bande orarie agli aeroporti scelti dallo Stato, secondo le regole

europee e le raccomandazioni della IATA (International Air Transport Association).

Lo Stato definisce quindi quali aeroporti devono essere coordinati — e si tratta di quelli in cui la domanda supera la capacità — stabilisce i parametri di ricettività aeroportuali, assegna ad ASSOCLEARANCE il compito di distribuire, secondo le regole, il traffico su quegli aeroporti, e affida all'amministrazione centrale, ovvero all'aviazione civile e all'ENAC, il compito di osservare, controllare e indirizzare il nostro lavoro.

Abbiamo regole molto precise: infatti dobbiamo rispondere entro 72 ore, in senso positivo o negativo, ai vettori che richiedono di muoversi, per cui tutta la nostra documentazione viene contestualmente data sia al vettore che richiede, sia alla società di gestione e alla direzione aeroportuale interessata, sia all'amministrazione che ha il compito di controllarci.

Dal 1997, data della fondazione della nostra associazione, abbiamo distribuito oltre 10 milioni di bande orarie e, in base alle regole europee, consentiamo l'accesso negli aeroporti a maggior traffico. Lo slot infatti è il permesso accordato a una compagnia di utilizzare a un determinato orario le infrastrutture aeroportuali. Una compagnia chiede dunque un certo orario e noi, sulla base dei parametri aeroportuali e delle regole definite, diamo parere positivo ovvero negativo proponendo un'alternativa.

Le bande orarie rappresentano ovviamente uno degli elementi fondamentali nel traffico aereo, in quanto un buon orario di arrivo e di partenza garantisce che l'aeroplano voli con un maggior numero di passeggeri.

Questo è molto importante anche per quanto riguarda le connessioni internazio-

nali: infatti chi ha gli orari migliori prende le coincidenze migliori e ottiene quindi alti coefficienti di riempimento anche sulle tratte intercontinentali, le più richieste dal punto di vista commerciale.

Come associazione gestiamo 14 aeroporti. Da un punto di vista economico, siamo completamente autosufficienti. I nostri associati, grandi e piccoli, hanno un voto capitaro. Il Consiglio direttivo è formato da due vettori e due gestori, più il presidente, che è al di sopra delle parti. L'equilibrio è quindi assicurato dalla presenza di soggetti con interessi completamente differenti, così come avviene in Europa.

Affidiamo all'amministrazione la nostra visione di quanto avverrà nei prossimi quattro o cinque mesi. I parametri aeroportuali e le richieste delle compagnie aeree si ripetono stagione per stagione. La stagione estiva è iniziata da pochi giorni e terminerà alla fine di ottobre, con l'avvio della prossima stagione invernale. A breve, ci recheremo a Montreal, dove incontreremo tutti i coordinatori e tutte le compagnie aeree del mondo. Nel giro di tre o quattro giorni, affineremo i programmi di volo che le compagnie effettueranno nella prossima stagione invernale.

Per quanto riguarda questa stagione estiva, abbiamo già contezza, e lo abbiamo comunicato, di quello che avrebbero fatto la nuova Alitalia, Lufthansa e EasyJet, compagnie che, come si legge dalla stampa, stanno modificando il teatro del trasporto aereo italiano in questo ultimo periodo.

A Malpensa i vettori predominanti sono EasyJet e Lufthansa; Linate è completamente saturo e Fiumicino in certi orari è saturo, sia in termini di arrivi che di partenze. I vettori « esteri », usando questo termine alla vecchia maniera, cioè i vettori comunitari non italiani, che vogliono effettuare attività anche nel bacino del centro-sud oltre che da Malpensa, hanno chiesto e ottenuto nei limiti del possibile — i nostri dati sono pubblici, non abbiamo nulla da nascondere — spazi su Fiumicino, ma quest'ultimo in determinati orari è completamente saturo rispetto ai parame-

tri dati. Se non verranno modificati i parametri in aumento di capacità o di flessibilità, sarà frequente leggere sulla stampa notizie sulle richieste di questi vettori di entrare in ogni modo in un mercato interessante a orari commercialmente redditizi. Ho fatto degli accenni di carattere generale e rimango a disposizione per rispondere ad eventuali domande.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVANO MOFFA. Ringrazio i rappresentanti di ASSOCLEARANCE. Per una mia non conoscenza del problema, vorrei capire meglio come funzioni l'attribuzione degli *slot*, atteso che lei ha spiegato come la vostra attività consista nell'assegnarli sulla base dei parametri europei e di quelli di volta in volta indicati dall'amministrazione centrale. È indubitabile che il vostro non è comunque un ruolo meramente notarile, perché altrimenti sarebbe una sorta di automatismo applicato soltanto in virtù di parametri. Non riesco quindi a comprendere un passaggio fondamentale. Lei non è un soggetto neutro, non può esserlo.

CARLO GRISELLI, *Presidente di ASSOCLEARANCE*. Io lo sono fortemente! Poi le dirò perché...

SILVANO MOFFA. Non volevo offenderla.

CARLO GRISELLI, *Presidente di ASSOCLEARANCE*. Lo so benissimo.

SILVANO MOFFA. In questo Paese è però difficile essere neutri, e quindi mi preoccupavo di come vengono create le condizioni perché lei lo sia effettivamente, giacché una delle questioni aperte riguarda proprio l'assegnazione degli *slot* che dovrebbero essere liberalizzati. Nel momento in cui vengono liberalizzati e quindi c'è una disponibilità di *slot*, lei non è più neutro: effettua alcune valutazioni.

Vorrei quindi chiederle se queste valutazioni siano meramente automatiche rispetto ad alcuni parametri generici o si effettui una valutazione di tipo concorrenziale tra i vettori fortemente interessati all'attribuzione di tali *slot*. Questo costituisce un passaggio cruciale per capire il funzionamento del sistema. Non voglio assolutamente mettere in discussione la sua funzione, ma dal nostro punto di vista sarebbe interessante capire meglio questo aspetto.

Sulla base dell'esperienza da lei maturata in questi anni, anche in ordine alla normativa generale, agli sviluppi del trasporto aereo e in riferimento a quanto successo nel nostro Paese, che chiama tutti a rivedere la posizione italiana, anche in ragione delle novità europee e del « Cielo unico europeo », vorrei sapere se lei ritenga che questa Commissione possa fornire un contributo sotto il profilo di una riforma di tipo normativo, anche con riferimento alla funzione che lei esplica, o che la normativa vigente sia sufficiente per garantire quella neutralità, quella terzietà e quella funzionalità di cui abbiamo bisogno negli aeroporti italiani.

AURELIO SALVATORE MISITI. In verità, mi aspettavo una relazione meno generale e più puntuale, che riportasse dei dati riferiti alla situazione italiana, per cui, se ha una relazione scritta da lasciarci, sarebbe gradita.

Poiché lei ha rivendicato la sua terzietà, ed è l'unico perché gli altri non lo sono affatto, e mi sembra rappresentate una piccola parte di vettori, di sistemi e di società aeroportuali, vorrei sapere se non potrebbe emergere un conflitto di interessi nella seconda fase, quando dovete operare una scelta sul soggetto cui assegnare gli *slot*. Mentre in genere si bandisce una gara a evidenza pubblica per costituire una graduatoria in modo trasparente, la vostra scelta, invece, potrebbe essere influenzata dal fatto di essere espressione di una parte di coloro che utilizzano gli *slot*.

Le chiedo dunque di tranquillizzarci su questo aspetto, perché non sapevo che un'associazione privatistica gestisse gli *slot*.

Lei giustamente ha premesso che le decisioni sulle questioni di carattere generale vengono assunte dagli Stati, però voi attuate le scelte finali all'interno del mercato, dove potrebbe non esserci una libera concorrenza. Vorrei dunque che ci tranquillizzasse su questi aspetti, che mi sembrano importanti.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Desidero porre alcune domande. Voi avete come soci quattordici società di gestione...

CARLO GRISELLI, *Presidente di ASSO-CLEARANCE*. Dodici.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Dodici più Lampedusa e Pantelleria, che sono aeroporti coordinati. Su circa cento aeroporti, 40 sono civili. Vorrei sapere se le altre 28 società che non aderiscono all'associazione possano lavorare liberamente o esistano vincoli.

Come rilevato anche dall'onorevole Moffa, si ipotizza di congelare gli *slot* inutilizzati dalle *major* a causa della crisi economica. Vorrei conoscere la vostra opinione in proposito, anche relativamente agli ultimi documenti che ci avete consegnato, in cui prevedete un andamento degli *slot* in aumento per la stagione estiva 2009. Mentre tutti prevedono un calo del traffico aereo, voi prevedete un aumento rispetto al 2008 da 738.000 a 785.000 *slot*, che si avvicina a quello del 2007. Se gli *slot* concessi sono questi, è necessario chiarirlo a chi ipotizza di congelarli.

Nelle varie audizioni in Commissione, qualcuno ha dichiarato che chi fa domanda di *slot* li ottiene. Vorrei quindi conoscere il numero degli *slot* richiesti e degli *slot* concessi quest'anno, almeno nei primi dieci aeroporti. Sappiamo che esistono vari problemi: quello degli accordi bilaterali; quello del sistema aeroportuale del nord, con gli aeroporti di Malpensa a di Linate, quest'ultimo saturo; quello del servizio al sud nelle aree turistiche. Poiché riteniamo che il mercato debba fare la differenza, considerando i servizi da garantire a chi viaggia e le lamentele esistenti, vorrei sapere quali vincoli si pon-

gano alla concessione degli *slot*, se siano solo nostri o dovuti ad accordi bilaterali o ad altro.

SETTIMO NIZZI. Ho visto che rappresentate una serie di società aeroportuali e di aeroporti coordinati e fanno parte della vostra associazione una serie di aeroporti, ma ne mancano altri. Vorrei sapere quindi se curiate principalmente gli interessi degli aeroporti coordinati o il vostro lavoro preveda in maniera acritica di poter concedere *slot* a tutte le società che ne facciano richiesta.

Pongo questa specifica domanda, data la mia provenienza, poiché nell'associazione mancano una grossa società italiana di trasporto aereo, ossia Meridiana e l'aeroporto di Olbia. Poiché Meridiana ha più volte chiesto *slot* per altre tratte aeree, oltre a quelle che attualmente svolge sia a livello continentale, che fra il continente e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna, vorrei sapere dalla viva voce del presidente se il vostro lavoro consista in una neutrale assegnazione in base a una determinata normativa o in base agli *input* dati da ENAC e dall'istituzione di controllo e di verifica del titolare degli *slot*.

MARIO LOVELLI. Vorrei fare una breve considerazione e porre una rapida domanda.

La relazione ascoltata conferma l'esigenza di perseguire la direzione della proposta di legge di cui la Commissione ha iniziato l'esame nella giornata odierna. Indubbiamente, infatti, nell'occuparci di gestione di infrastrutture e delle reti e di creare condizioni di parità e di vera concorrenza nel trasporto aereo, la creazione di un'*Authority* che garantisca tutto questo appare matura più che necessaria, sia relativamente al trasporto aereo, come per il resto del settore dei trasporti.

Vorrei chiederle quale situazione si sia determinata con il passaggio da Alitalia a CAI, e in particolare quale sia la vostra valutazione su questa vicenda, quali spazi si siano aperti con l'entrata in campo di altri operatori o per consentire alla nuova compagnia aerea nazionale di operare di-

versamente, quale situazione si sia determinata in particolare nei due ex *hub* dopo l'entrata in attività di CAI, ovvero se il trasporto aereo nazionale interno e verso l'estero oggi abbia più spazi o sia più condizionato.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Griselli per la replica.

CLAUDIO GRISELLI, *Presidente di ASSOCLEARANCE*. Cercherò di rispondere prima all'onorevole Moffa, che aveva affrontato il tema della liberalizzazione.

Mi perdonerò se mi riallaccio alle osservazioni formulate da un suo collega anche sui lavori della Commissione, ma si tratta di un discorso di carattere generale. Le regole che applichiamo sono europee. Dovrebbero quindi essere modificate in sede europea.

Si è parlato di liberalizzazione e di vendita di bande orarie. Ricordo che la vendita di bande orarie, che avviene anche a caro prezzo, è espressamente vietata in Europa e di fatto è stata consentita soltanto in Inghilterra, a Heathrow. Sull'argomento c'è stato anche un fiorire di interlocuzioni tra noi e le varie amministrazioni. È infine stata emanata una circolare molto ambigua da parte dell'Unione europea, che stabilisce, in sintesi, che qualora venga effettuata la vendita di bande orarie, non devono essere mosse osservazioni. Questa circolare ci ha lasciato stupefatti. Di fatto, da noi non sono consentite con scambio di danaro. Se le vendite dovessero essere formalmente consentite in Europa, sarà necessario un quadro completamente differente.

Le regole sono rappresentate da un regolamento europeo aggiornato da un altro regolamento europeo e dalle pratiche raccomandate dalla IATA, l'associazione che rappresenta tutti i vettori.

Per tornare alla questione dell'indipendenza, personalmente nasco come ufficiale dell'aeronautica, controllore del traffico aereo, direttore generale all'ENAV, esperto nel settore del trasporto aereo, e infine presidente di ASSOCLEARANCE, eletto da tutti gli associati.

Noi cerchiamo di non fare gli interessi né dei vettori né dei gestori associati, perché dobbiamo applicare le regole nei confronti di tutti. Non a caso, i 10-12 milioni di bande orarie che abbiamo assegnato hanno provocato una serie di ricorsi sia al TAR che al Consiglio di Stato, che finora abbiamo sempre vinto.

Le regole prevedono dei passaggi in un Comitato di coordinamento aeroportuale, che esiste per ogni aeroporto, cui partecipano tutte le compagnie. Le compagnie aeree che hanno fatto ricorso non sono mai passate attraverso il Comitato di coordinamento, perché sanno che gli esperti che vi partecipano boccherebbero direttamente le richieste, quindi si sono rivolte direttamente al TAR e in seguito qualcuno si è spinto al Consiglio di Stato. Finora, abbiamo sempre vinto i ricorsi, anche perché la nostra documentazione è estremamente in ordine e ci consente di dimostrare come vengono assunte le decisioni.

Vi informo anche che questi ricorsi, tranne uno, che è stato promosso dalla compagnia RyanAir relativamente all'aeroporto di Ciampino, sono effettuati da vettori nazionali, di cui molti soci. Non ci possiamo infatti permettere il lusso di essere accomodanti.

Per quanto riguarda la questione di Meridiana e dell'aeroporto di Olbia, il nostro statuto, di cui però accoglieremmo con favore un eventuale cambiamento, prevede assistenza soltanto per gli aeroporti coordinati. Negli aeroporti non coordinati - sarebbe bello che la maggior parte degli aeroporti non fossero coordinati -, le compagnie possono andare direttamente senza permessi, perché la capacità aeroportuale è superiore alla richiesta, per cui quell'aeroporto è attrezzato per far fronte alle esigenze. Questa è una regola europea.

Mi sono permesso di inserire nella documentazione inviata anche le tabelle delle strutture europee, che sono spesso identiche alla nostra: hanno come associati vettori e gestori e prestano un servizio per tutti. Il Parlamento è sovrano e può decidere liberamente, però è oppor-

tuno considerare la realtà europea. Questa associazione è stata creata perché l'Europa stava per condannare l'Italia, perché il coordinamento veniva fatto dal vettore di bandiera. In seguito, il vettore di bandiera l'ha fatto fare all'aviazione civile, che faceva il controllore/controlato, per cui a un certo punto è nata una struttura simile a quella presente negli altri Paesi.

La compagnia Meridiana è stata uno dei soci fondatori e ha contribuito alla mia elezione come presidente più di una volta. A un certo punto, la compagnia Meridiana ha avanzato richieste che non potevamo esaudire e per questo ci ha portato in tribunale. Abbiamo vinto al TAR e probabilmente vinceremo anche al Consiglio di Stato. A prescindere dal fatto di avere a che fare con associati, noi dobbiamo andare avanti su una linea predefinita, segnata dalle regole. Lo Statuto infatti prevede che il coordinatore sia un soggetto al di fuori dalle parti. In questo ambiente, infatti, tutti i soggetti sono nati dalla stessa matrice, sono tutti di provenienza Alitalia.

L'onorevole Montagnoli mi chiedeva quali vincoli hanno gli aeroporti non coordinati. Fortunatamente, non hanno alcun vincolo. Se una compagnia, quindi, vuole partire dall'aeroporto di Torino diretta all'aeroporto di Pescara, che non è un aeroporto coordinato, è sufficiente che abbia uno *slot* in partenza dall'aeroporto di Torino all'ora che vuole, faccia una comunicazione a Pescara e vi arrivi, poiché le infrastrutture di Pescara sono in grado di accoglierlo senza problemi. Questa è una regola nostra, ma condivisa da tutti i Paesi d'Europa.

Recentemente, sono stato convocato dal Presidente della Commissione trasporti europea, che ha accennato al problema relativo all'eventuale blocco delle bande orarie non utilizzate. Per quanto riguarda gli andamenti del traffico estivo indicati nel grafico presente nella documentazione che ho depositato, mentre fino alla stagione *summer* 2008 il dato inserito è consuntivo, per la stagione *summer* 2009, che è appena iniziata, si tratta di un dato preventivato. In base alla nostra esperienza, prevediamo che questo dato si

abbasserà intorno al 15 per cento e quindi non si collocherà in maniera molto differente da quello registrato nella stagione *summer* 2008.

Per quanto concerne il passaggio Alitalia-CAI, come vettori abbiamo assistito a un processo cominciato durante l'estate e concretizzatosi nel periodo invernale. La compagnia Alitalia ha ottenuto una licenza provvisoria dall'aviazione civile, che prevede possa volare al di sotto delle soglie minime previste per toglierle le bande orarie. Non è compito nostro esprimere alcune considerazioni, ma un'osservazione generale ci ha permesso di riscontrare un calo delle bande orarie nel passaggio dal vecchio gruppo Alitalia al nuovo gruppo CAI, nonché una differente distribuzione dovuta alla scelta della compagnia di fare una politica differente. Mentre infatti hanno scelto di conservare l'attività effettuata in precedenza dal vecchio gruppo Alitalia su Linate e stanno mantenendo la stessa attività nelle ore di picco sull'aeroporto di Fiumicino, hanno sensibilmente ridotto le attività sull'aeroporto di Malpensa. Non effettuano quindi più una serie di collegamenti, effettuati in precedenza, ad esempio nella tratta nord-sud, e preferiscono una concentrazione a stella, ovvero dalla periferia al centro e viceversa.

Per quanto riguarda determinati collegamenti, la regola europea stabilisce che l'amministrazione può autorizzare — in base a concorsi, convenzioni, conferenze di servizio — voli per i quali sia previsto un onere di servizio pubblico; a tal fine blocca determinate bande orarie sugli aeroporti interessati e le riserva alla compagnia che ha vinto o si è assicurata la convenzione per un certo periodo. Finito il periodo di convenzione, l'aviazione civile ci avvisa, effettua un'altra convenzione, ritira le bande e le riassegna al nuovo soggetto.

Spero di aver risposto ai quesiti formulati, ma mi riprometto eventualmente di fornirvi ulteriori dati.

Per quanto concerne Malpensa, un aeroporto che teniamo sotto particolare osservazione, EasyJet ha attualmente a disposizione circa 120 bande; ne potrebbe avere molte di più, ma non le ha chieste.

Lo stesso discorso vale per Lufthansa. Un numero di 120 bande corrisponde a 60 frequenze, quindi 60 voli andata e ritorno. Alitalia ne ha pochi. Se si considera che la capacità di « movimenti pista » accettata su Malpensa è di 70 movimenti l'ora, anche se una serie di sottoparametri fa sì che sia molto difficile raggiungere tale cifra, e che le ore commercialmente interessanti vanno dalle 7 di mattina fino alle 11 di sera, cioè circa 12-14 ore, è sufficiente moltiplicare 70 per 12 (o 14) per conoscere il numero di bande a disposizione, sapendo che attualmente pochissime sono occupate. Questo riguarda Malpensa, dove si è notevolmente ridotto il traffico, perché CAI ha cambiato i programmi.

Veniamo ai dati, di cui ha fatto menzione l'onorevole Misiti. Poiché consideriamo un nostro dovere informare l'amministrazione tutta, in data 6 marzo, abbiamo redatto un documento relativo alla situazione delle bande orarie degli aeroporti di competenza di ASSOCLEARANCE, analizzando tutta la situazione italiana. In particolare, poiché sui giornali si ribadisce spesso il problema dell'accesso a Fiumicino, abbiamo dichiarato che « alla data del 5 marzo non risultano bande orarie disponibili a Fiumicino nelle *peak hour* », intendendo come tali le ore che vanno dalle 5 alle 7,30 — orario Zulu, quindi Greenwich Mean Time, per cui bisogna calcolare due ore in più —, dalle 14 alle 14,55 e dalle 17 alle 18,55 per arrivare; dalle 7 alle 7,55, dalle 11 alle 11,55 e dalle 19 alle 19,55 in partenza.

Cerchiamo quindi di accontentare tutti, ma nel rispetto di parametri imposti. In questo coacervo, tutti sanno che l'aeroporto di Ciampino è stato limitato a 100 movimenti quotidiani e noi ovviamente manteniamo questa cifra, tanto che RyanAir ci ha portati in tribunale perché ha attribuito la colpa a noi e non a chi aveva imposto il vincolo.

Le compagnie *low fair*, come EasyJet che volava su Ciampino, hanno quindi ritenuto di non poter sviluppare ulteriormente la loro attività e hanno scelto di spostarsi su Fiumicino. In questo momento, quindi, Ciampino è un aeroporto

quasi del tutto servito dalla compagnia RyanAir, Bergamo è quasi un aeroporto RyanAir, Fiumicino è molto appetito e ha vincoli precisi, perché il parametro prevede 90 movimenti all'ora, e considerate che a noi chiedono di inserire questi 90 movimenti nelle fasce orarie che vanno dalle otto e un minuto alle nove e un minuto, dalle otto e due minuti alle nove e due minuti e così via. Vi assicuro che, se si pone anche il vincolo di otto arrivi e sette partenze nei quindici minuti, non è semplicissimo anche perché noi cerchiamo di ottemperare al massimo a questi parametri.

Questo fa sì, però, che se una compagnia cerca uno spazio e vuole una banda oraria, noi cerchiamo il più possibile di trovare una soluzione, coordinandoci con la società Aeroporti di Roma e con il controllo del traffico aereo, cercando di spostare o incoraggiando qualcuno a spostarsi. Se invece un vettore vuole venti bande orarie definite in una certa maniera, perché fa una rotazione di macchina non a 70 minuti come a Fiumicino, ma a 20-25 minuti come a Ciampino, lo spazio non ci sarà mai.

Del resto, anche se chiedessimo una decina di bande orarie a Heathrow alle otto di mattina, si metterebbero a ridere perché non ci sono, come anche a Francoforte e Parigi. Di questo bisogna avere contezza, perché noi cerchiamo di gestire al meglio l'assegnazione, però in questo momento per quanto riguarda le 8 di mattina, cito soltanto la Delta Air Lines che vuole migliorare l'orario, EasyJet che vuole entrare, Blue Panorama che vuole entrare, Iberia che vuole migliorare l'orario, Vueling e MyAir che vogliono entrare. Tutte le compagnie vogliono qualcosa, perché si tratta di un orario eccellente. La regola prevede però che chi è arrivato prima e ha assegnata quella banda oraria da anni, la mantenga.

PRESIDENTE. Desidero porle una domanda banale, da cittadino qualunque. AirOne più Alitalia avevano 100 slot, mentre la nuova Alitalia ne usa solo 50. Che fine hanno fatto gli altri 50?

CARLO GRISELLI, Presidente di ASSO-CLEARANCE. Sono a disposizione di tutti noi. È necessario valutare innanzitutto se i piloti della nuova Alitalia sono utilizzati come in precedenza, perché, se volano di più, utilizzano maggiormente le macchine; poi se la vecchia Alitalia ha aeroplani sul prato; e infine se la nuova compagnia ha cambiato la rete commerciale. La vecchia Alitalia aveva le famose 100 bande citate dal presidente, ma erano distribuite, 20 su Linate, 10 su Fiumicino, e così via; adesso si è tenuta quelle più godibili dal punto di vista commerciale, mentre le altre sono a disposizione di chi voglia chiederle. Si tratta quindi di una differenza non del numero generale, ma della qualità.

SETTIMO NIZZI. Vorrei porre una breve domanda. Poiché siamo nella settimana di Pasqua, vorrei sapere se ritenga possibile trovare l'uovo di Colombo per accrescere la movimentazione degli aeromobili nell'aeroporto principale della nostra nazione.

CARLO GRISELLI, Presidente di ASSO-CLEARANCE. Sono un cittadino come tutti gli altri e ripeto che esistono delle regole.

L'aviazione civile, con cui ogni tanto discuto affettuosamente, sta esaminando la situazione di Fiumicino con grande attenzione. Abbiamo svolto un paio di riunioni cui era presente anche l'ENAV.

D'altra parte, il nostro compito è quello di registrare. Più ci dicono di metterne e più ne mettiamo, senza vincoli. Il problema riguarda chi li riceve, giacché il controllo del traffico aereo e l'aeroporto devono essere in grado di gestirli.

Personalmente, ho presentato una proposta che è stata adottata pragmaticamente in Inghilterra, almeno in passato. A Heathrow, soprattutto la mattina, se hanno una capacità pari a 70 e verificano che è insufficiente, danno una capacità pari ad 80, decidendolo tutti insieme. Il controllo del traffico aereo sa quindi che ne avrà di più, così come la società di gestione, e il coordinatore ne mette di più. Tutti sono consapevoli che l'arrivo degli 80

può creare disagio. Noi effettuiamo un'attività di programmazione mesi prima, ma, in caso di temporale o maltempo, un numero di 70 unità può essere elevatissimo, mentre in condizioni ottimali possono essere facilmente gestiti anche 80 movimenti.

Abbiamo quindi avanzato questa proposta. Siamo però semplici osservatori, ci limitiamo a gestire, a far rispettare il parametro fissato, senza alcun presupposto legato alla connotazione di italiano, straniero, piccolo o grande.

I gestori hanno più interesse all'atterraggio di un aeroplano che porta un maggior numero di passeggeri, perché porta anche più denaro. Secondo noi, invece, se una compagnia vola su aeroplani piccoli e ci chiede uno *slot*, avendone diritto, ci dobbiamo adeguare. Questo è il motivo per cui all'interno si effettua un controllo incrociato, in base al quale gli interessi opposti si annullano.

Indubbiamente, certi aeroporti dovrebbero essere in grado di aumentare la capacità, come è previsto, fermo restando che, mettendo quattro ILS (*Instrument Landing System*), due VOR (*VHF omnidirectional range*) o quaranta aerostazioni, rimane il parametro secondo cui non si può atterrare in coppia. Giunti a certi livelli, ottimizzando al massimo, è necessario quindi diversificare o con un'altra pista utilizzabile separatamente o utilizzando un altro aeroporto.

Fino a tre o quattro anni fa, per gli spazi aerei fino a 29.000 piedi era obbligatoria una separazione di 1.000 piedi, al di sopra dei 29.000 piedi era di 2.000; poi la regola è cambiata ed è stata portata a 1.000 piedi, per cui è come se lo spazio aereo al di sopra dei 29.000 piedi fosse raddoppiato. Questo è fattibile con una adeguata strumentazione in quota, però nella fase finale, quando si atterra a 1,5, 2 o 3 miglia è necessario stare molto attenti, perché non si può scendere al di sotto di certi parametri.

Negli Stati Uniti, si lavora con margini diversi, però esistono altre regole, altra magistratura, una situazione molto differente. Da noi fortunatamente non si veri-

ficano incidenti, si lavora con valori sufficientemente ampi. Dopodiché, arrivati a un certo limite, è necessario intervenire sull'aeroporto e fargli dare maggiore capacità oppure diversificare.

Le compagnie straniere hanno diversificato l'attività. Molte portano il traffico direttamente da quelli che una volta erano considerati gli aeroporti di periferia direttamente sui loro *hub* o addirittura, nel periodo estivo, istituiscono tratte intercontinentali. Visto un bel bacino di utenza, se un viaggiatore dal Veneto vuole andare a Vancouver, su Francoforte avrà 4-5 voli per Vancouver a tutti gli orari, da Parigi quattro, da Londra cinque e dall'Italia sicuramente meno. Dalla zona di Venezia, quindi, si può ritenere più conveniente andare a Francoforte e proseguire per Vancouver.

Adesso andremo a Montreal e dovremo cercare di pagare meno, ma solitamente il passeggero sceglie gli orari migliori.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Nel corso di tante audizioni siamo venuti e verremo a contatto con molti soggetti — ENAC, ENAV, ASSOCLEARANCE, Agenzia nazionale per la sicurezza sul volo. Secondo lei non sarebbe opportuno avere un organismo unico? Ciascuno dei soggetti auditi ha espresso differenti considerazioni. Alcuni citano dati su Roma, altri su Milano, alcuni affermano che il traffico cresca, altri che cali. Vorrei sapere se ritenga che un'autorità unica in grado di gestire in modo corretto tutto l'apparato aereo italiano possa migliorare la situazione di questo Paese, che ha una vocazione commerciale e produttiva nel nord Italia e turistica nel centro sud.

CARLO GRISELLI, *Presidente di ASSOCLEARANCE*. Tutte le strutture vanno bene, se ci sono gli uomini giusti. Se non ci sono gli uomini giusti, si può realizzare un sistema perfetto dal punto di vista degli organigrammi e delle competenze, ma alla fine emerge sempre un aspetto che non funziona.

Non sono un esterofilo, ma, avendo lavorato molto all'estero, ho potuto rile-

vare la loro pragmaticità. Il famoso sogno della *Federal Aviation*, cioè di un'*Authority* che racchiuda tutti i soggetti può funzionare, ma è un obiettivo molto impegnativo. Solitamente, in Italia, la grandissima industria è molto diversa dalla piccola e media industria. Per esperienza diretta, dall'aeronautica militare ho assistito al distacco di organismi del traffico aereo: in ENAV, negli anni Novanta sono confluiti operatori dell'aeronautica militare, di provenienza ministeriale, dell'aviazione civile. La scelta di distinguere i soggetti merita attenzione, se si dovesse realizzare una riforma di questo tipo. Servono persone in

gamba e con le idee chiare, perché per recuperare un *gap* e unificare occorre tanto tempo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Griselli e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,50.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 maggio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,35



16STC0003690