

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

10.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 MAGGIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Scelta Carmelo, <i>Direttore generale di GESAP Spa</i>	3, 6
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO		Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Napoli (GESAC Spa):	
Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Palermo (GESAP Spa):		Valducci Mario, <i>Presidente</i>	8, 13, 14, 15, 16
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 8	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	13, 14
Garofalo Vincenzo (PdL)	5	Pollio Mauro, <i>Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa</i>	13, 14, 15

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,55.

(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 della società di gestione dell'aeroporto di Palermo (GESAP Spa).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Palermo (GESAP Spa).

Do la parola al dottor Carmelo Scelta, direttore generale di GESAP Spa.

CARMELO SCELTA, *Direttore generale di GESAP Spa*. Signor presidente, porto i ringraziamenti della società di gestione dell'aeroporto di Palermo per questa iniziativa della Commissione trasporti, alla quale annettiamo non soltanto la fiducia, ma anche la speranza che una cognizione diretta delle problematiche del sistema aeroportuale italiano possa portare a una revisione dell'attuale configurazione dello stesso.

Vengo da una regione, la Sicilia, che, ovviamente, fa del sistema aeroportuale un fattore strategico dei trasporti, non soltanto per la crescita economica o per la mobilità, ma per necessità.

L'attuale sistema aeroportuale siciliano è caratterizzato da due grandi aeroporti, quello di Catania, nella Sicilia orientale, e quello di Palermo, nella Sicilia occidentale, a cui si aggiunge quello di Trapani, che, per quanto fosse un aeroporto militare aperto agli usi civili, si è trasformato di recente in uno scalo civile a tutti gli effetti, diventando anche base di una compagnia *low cost*. Si tratta, quindi, di una impostazione che va necessariamente a incidere all'interno di una politica dei trasporti più generale. Ci sono, inoltre, altri due piccoli aeroporti delle isole minori, quelli di Lampedusa e Pantelleria, gestiti direttamente da ENAC.

A tal proposito, vorrei sottolineare che la questione della legislazione concorrente tra lo Stato e la regione, se negli anni passati ha costituito un contributo importante allo sviluppo del sistema aeroportuale, di recente sembra stia diventando una complicazione. Innanzitutto, è difficile operare all'interno di un sistema che vede come interlocutori una regione che realizza un proprio Piano regionale dei trasporti e lo Stato che definisce il Piano nazionale, con cui quello regionale si deve coniugare. Inoltre, operiamo in un Paese che, come sappiamo, ha un numero enorme di aeroporti. In Sicilia la tentazione è ormai quella di creare aeroporti che noi definiamo «condominali», collocati, cioè, in postazioni periferiche dove possono transitare anche solo trecentomila o quattrocentomila passeggeri. Ricorderete la questione dell'aeroporto di Agrigento, poi decaduta, ma altre ipotesi si stanno affacciando.

Sappiamo che all'intero sistema dei trasporti si connette l'ipotesi della crescita economica del Paese, non solo attraverso la mobilità che si garantisce alle persone, ma anche attraverso il trasporto delle merci, con conseguenti velocizzazione e sviluppo dei sistemi anche imprenditoriali che portino le merci dai luoghi di offerta ai luoghi di domanda o di smistamento.

È chiaro che un sistema di regole per un'infrastruttura strategica come quella dei trasporti, se affidato a un meccanismo di improvvisazione, in base al quale si possa pensare di aprire uno o due nuovi aeroporti ogni anno, crea difficoltà anche a chi, come GESAP nella fattispecie, ha sottoscritto con l'ENAC l'impegno di investire oltre 400 milioni di euro nei prossimi trent'anni per l'ottenimento della gestione totale.

Si tratta, infatti, di un impegno finanziario che richiede risorse proprie, e quindi la capacità di ottimizzare la propria attività e di creare reddito, per affrontare investimenti che, tuttavia, non si sa se potranno risultare vantaggiosi poiché è possibile che tra un anno si apra un aeroporto a centocinquanta chilometri di distanza o che nel giro di qualche anno se ne aprano tre o quattro.

Ritengo, dunque, che la programmazione a livello nazionale di un sistema aeroportuale debba passare innanzitutto attraverso il contingentamento di quello attuale, non consentendo l'apertura di ulteriori aeroporti, ma soprattutto basarsi su una concezione dell'aeroporto quale infrastruttura strategica — so di dire una banalità — nell'ambito di un sistema dei trasporti integrato.

Palermo, nella fattispecie, ha una difficoltà di accesso significativa, che fa sì che anche i potenziali passeggeri di quella che tecnicamente viene definita la sua area di attrazione in realtà scelgano di utilizzare un aeroporto diverso, solo perché percorrere 400 chilometri in autostrada è più facile che percorrerne 120 su una superstrada, dove ogni anno si registra un numero elevatissimo di incidenti e di morti.

Se questo sistema di trasporti non prende più le mosse dall'esigenza del territorio, ma parte dall'esigenza di avere un aeroporto, perché ogni comune lo vuole, mi sembra che tutto diventi più difficile.

Allo stesso modo, mi pare difficile che si continuino ad avere aeroporti che soltanto in rarissimi casi sono privatizzati. Il sistema aeroportuale italiano, infatti, è caratterizzato da una proprietà quasi interamente pubblica, ovvero appartenente a enti locali territoriali — soprattutto comuni e province — o a camere di commercio.

Per effetto principalmente del federalismo fiscale e dei vincoli di bilancio, si riscontra la necessità di liberarsi di queste partecipazioni, in parte per far cassa, in parte per alleggerire, poiché sono necessari aumenti di capitale continui. È anche vero, d'altro canto, che la privatizzazione del sistema aeroportuale non potrà avvenire seriamente se non avremo regole certe, oltretutto se un soggetto nazionale o estero che voglia investire su un aeroporto non saprà con sicurezza con quali altri concorrenti — per esempio, in Sicilia, con quali altri aeroporti — o con quali altri sistemi alternativi quell'aeroporto si dovrà confrontare; o se, infine, non terrà conto dell'altro grande problema, che senza dubbio costituirà un *refrain* da parte di tutti noi che interverremo in questa sede, quello del sistema di regolazione economica degli aeroporti.

Avrete già sentito — non mi dilungherò su questo — che tale sistema non funziona e che gli aeroporti sono stati gravati, soprattutto negli ultimi due o tre anni, di una serie di impegni economici, per i quali non c'è un corrispettivo; ciò è forse dovuto anche alla loro incapacità di reazione, trovandosi essi in mani pubbliche.

Esiste una richiesta continua — corretta e ovviamente comprensibile — di aumentare la qualità nei confronti del passeggero, che diventa un elemento centrale, com'è giusto. Ugualmente, credo si debba riconoscere che sono stati gli aeroporti a sopportare i costi delle inefficienze del sistema, non ultimo anche il fallimento di Alitalia del quale non si è quantificato fino

in fondo il carico imposto agli aeroporti (per Palermo, per esempio, si tratta di 5 milioni di euro in pochissimi mesi).

Ritengo, dunque, che il contributo degli aeroporti sia stato fondamentale nella politica europea di democratizzazione del volo. In altre parole, se la trasformazione del trasporto aereo da un sistema di trasporto di *élite* a un sistema di trasporto pubblico di massa ha funzionato — e siamo arrivati ormai a quasi 140 milioni di passeggeri in Italia — ciò è stato determinato certamente anche da un contributo, che è stato fondamentale, da parte degli aeroporti.

Tuttavia, gli investimenti che oggi vengono chiesti agli aeroporti sono incompatibili non soltanto con la finanza pubblica, che ha la proprietà di tutti gli aeroporti nazionali, ma anche con un sistema che — con quegli investimenti stessi — porti a crescere, a creare efficienza e redditività. Quindi, credo che siano necessari, da un lato, un ritorno a centralizzare la programmazione dei siti aeroportuali italiani; dall'altro, regole che determinino chiaramente, per chi vuole investire su questo sistema aeroportuale — sgravando, così, di questo onere comuni, province e camere di commercio —, la certezza della redditività del capitale investito.

Non aggiungerò altro a queste considerazioni, anche per evitare di ripetere quello che per tutti gli aeroporti invitati costituisce un denominatore comune: la lamentazione in ordine soprattutto al problema tariffario che, comunque, a breve verrà risolto.

Per concludere al riguardo, sottolineo l'esistenza di una recente direttiva comunitaria che prevede il sistema di regolazione tariffaria libera per gli aeroporti sotto i cinque milioni di passeggeri e che potrebbe essere recepita già nella legge comunitaria, che credo sia in discussione proprio alla Camera o che lo sarà nella prossima legge comunitaria.

È chiaro che questo è un passaggio fondamentale per le società di gestione aeroportuali *infra* i cinque milioni di passeggeri, che — come è noto — costituiscono la maggior parte del sistema Paese. Pro-

prio questa soglia, infatti, consente loro di avere — piuttosto che un sistema centralizzato di regole — un sistema liberalizzato, ma controllato, che renda possibile stabilire il miglior prezzo da pagare su quell'aeroporto, in un dialogo *one to one* con gli operatori aeroportuali (come società di *handling*, compagnie aeree). Un elemento importante previsto da questa direttiva comunitaria riguarda l'ente che è tenuto a sorvegliare questi comportamenti. Ci sarebbe la tentazione di dire che possa essere l'ENAC, ma in realtà sembra proprio che la normativa comunitaria non lo consenta.

Esprimo l'opinione della società che gestisce l'aeroporto di Palermo: riteniamo che, qualora dovesse essere recepita questa direttiva comunitaria, un organismo in grado di effettuare questo sistema di controllo di regole sia piuttosto l'Autorità garante della concorrenza ed il mercato, cioè l'autorità *antitrust*, che è una struttura non specializzata né permeata dalle forze del sistema aeroportuale, ma che da un punto di vista scientifico, esterno e terzo può riuscire a garantire un sistema di regole.

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

VINCENZO GAROFALO. Vorrei formulare una riflessione e porre una domanda. Innanzitutto ringrazio il dottor Scelta per essere venuto a dare il proprio contributo alla nostra indagine conoscitiva, che nasce appositamente per evitare quel tipo di attività che fino a oggi si è sviluppata — per scelte regionali o nazionali che siano — già paventata dal dottor Scelta, rischiosa sotto il profilo della redditività del sistema aeroportuale italiano e, quindi, anche poco competitiva per il Paese.

Questa Commissione, infatti, ha scelto di condurre un'indagine al riguardo soprattutto perché si avverte l'esigenza non solo di conoscere lo stato di salute degli aeroporti e delle società di gestione, ma anche di formulare le opportune riflessioni rispetto all'utilizzo migliore delle

realtà esistenti, piuttosto che far nascere nuove realtà che il più delle volte, se il traffico non cresce molto, non fanno altro che cannibalizzare il sistema dell'intero Paese.

Mi è piaciuto, inoltre, sentirle dire che l'aeroporto deve essere parte di un piano integrato dei trasporti. Tante volte si è detto in questa Commissione che la nascita di nuovi aeroporti è soprattutto suscitata dal fatto che i collegamenti con quelli esistenti non sono sufficientemente efficaci rispetto ai tempi di raggiungimento, così come inefficaci sono le infrastrutture serventi l'aeroporto.

Mi pare, dunque, che da questo punto di vista lei ci abbia dato delle conferme. Per quanto riguarda le regole, siamo a conoscenza del fatto che è necessario approfondire e definire un sistema che conduca tutti gli aeroporti nello stesso alveo di norme da rispettare.

Vorrei porle una domanda, che forse lei si aspetta, che nasce da una sollecitazione del professor Franchi sul problema del *wind shear*, che pare sia attualmente la criticità principale dell'aeroporto di Palermo. Sembra che qui, per mancanza di autorizzazione (soprattutto da parte del Comune di Isola delle Femmine), non sia stata consentita ad oggi l'installazione di un sistema, peraltro — credo — cofinanziato se non interamente finanziato dall'Unione europea. Le chiedo, al riguardo, di conoscere lo stato dell'arte per valutare quali azioni possiamo sottoporre all'attenzione del Governo, sempre nell'ambito della competenza riservata al Governo centrale.

AURELIO SALVATORE MISITI. Piuttosto che sulla questione gestionale e sulla redditività, concetti che — come dice giustamente il rappresentante della società aeroportuale di Palermo — sono comuni a tutti, penso che ci si debba soffermare su un altro problema.

La società di gestione si occupa anche di problematiche relative alla sicurezza nel rapporto tra vettore e aeroporto, oppure è un problema che non vi ponete? Ad esempio, sappiamo tutti com'è nato, come

si è sviluppato e la storia che ha avuto l'aeroporto di Palermo.

Lei, inoltre, ha accennato ai 5 milioni di euro di crediti inesigibili per il fallimento di Alitalia: forse questi crediti potrebbero essere, al contrario, esigibili, quindi mi chiedo se c'è qualche notizia in più circa questa affermazione. Mi sembra, infatti, che tutti questi crediti di fatto inesigibili da parte di aziende pubbliche, come l'aeroporto di Palermo, dovuti alle spese per il fallimento di Alitalia possano essere un ulteriore gravame che potrebbe, almeno in parte, essere restituito.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Scelta per la replica.

CARMELO SCELTA, *Direttore generale di GESAP Spa*. Inizierei a rispondere partendo dalla questione del *wind shear*.

GESAP ha sollecitato costantemente le autorità regionali ad assumere responsabilmente l'impegno a garantire a ENAV la possibilità di collocare nel territorio di Isola delle Femmine il secondo radar meteo (il primo è collocato in mare, davanti all'aeroporto). Credo che l'ultima lettera di GESAP risalga a non più di una settimana, dieci giorni fa e costituisce una diffida e messa in mora dell'assessorato regionale al territorio, proprio in seguito alle dichiarazioni del presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

L'aeroporto di Palermo, da questo punto di vista, è sicuro: le statistiche evidenziano come — tranne rarissime giornate di vento fortissimo con raffiche di oltre 70-80 nodi che determinano addirittura la chiusura dell'aeroporto per qualche ora — la tecnologia attuale e la competenza dei piloti permettano che tutte le operazioni di volo avvengano sempre in sicurezza.

Tuttavia, Palermo è un sito in cui il fenomeno del *wind shear* è particolarmente rilevante, così come è stato segnalato anche dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Pertanto, è importante investire su un sistema sperimentale il cui risultato non servirebbe soltanto in termini di assistenza all'atterraggio — che

comunque già oggi è prestata, perché il *wind shear* è comunque abbastanza noto e viene registrato e fronteggiato — ma permetterebbe di gestire il fenomeno in anticipo. Il proposito è di rendere questa procedura di *routine*, tanto che la sperimentazione del sistema è prevista non solo in Sicilia, ma anche in Giappone.

Sembra paradossale che questo investimento così importante — che garantisce, infatti, il volo di quasi 4 milioni e 700 mila passeggeri, quante sono le persone che, mediamente, volano su Palermo in un anno — venga osteggiato da un problema « di campanile » di un comune delizioso che si chiama Isola delle Femmine. La questione sollevata dai comitati contrari al posizionamento di questa antenna è stata anche argomento di recente campagna elettorale (si svolgeranno le elezioni amministrative nel prossimo giugno), nonostante l'ENAV, ente sulla cui serietà credo nessuno di noi possa anche solo scherzare, abbia dato tutte le garanzie in ordine al fatto che non c'è un rischio di inquinamento elettromagnetico e che il sito su cui poter collocare il radar è unicamente quello indicato.

Noi oggi ci troviamo, quindi, in una condizione in cui ci sono i finanziamenti e la tecnologia per sviluppare un sistema che garantisca ancor di più la sicurezza del volo, non soltanto su Palermo, ma su tutti gli aeroporti. Ormai è chiaro a tutti, grazie alle statistiche e alle notizie date in televisione, che è la tecnologia a garantire la sicurezza del volo. Per esempio, l'aereo della compagnia turca precipitato ad Amsterdam, in realtà è caduto per un problema di cattiva lettura del computer del sistema dell'ILS (*Instrument Landing System*), il sistema di atterraggio strumentale. È evidente, dunque, che si tratta veramente di uno spreco.

Di recente ho visto la risposta del Ministro dei trasporti ad una interrogazione sulla vicenda; tra l'altro ci sono anche molti deputati siciliani che sono interessati alla questione.

Ripeto, da ultimo, abbiamo diffidato e messo in mora l'assessorato regionale ai trasporti, da cui attendiamo un'autorizza-

zione. Possiamo anche comprendere che, per ovvie esigenze, si lasci passare il 7 giugno per non eccitare gli animi; d'altra parte aspettiamo da un paio di anni, per cui non credo che trenta giorni possano modificare di molto il sistema. Tuttavia, qualora non dovessimo avere risposte in tempi brevi, chiederemo all'assessorato regionale enti locali di nominare un commissario *ad acta* che provveda a questo atto necessario. Diversamente, come abbiamo già scritto, denunceremo l'assessore o i suoi dirigenti per attentato alla sicurezza del volo.

Si tratta di vicende che vengono, forse, prolungate oltre il dovuto. Tuttavia, nello specifico, probabilmente si riterrà di poter sacrificare la vista del mare da parte di una decina di migliaia di rispettabilissimi cittadini di una bellissima e ridente cittadina sul litorale per l'installazione di un radar che garantisce la sicurezza.

Ripeto che si tratta di un sistema che non solo è utile a migliorare le condizioni di atterraggio su Palermo, ma che funge anche da modello per garantire un sistema migliore di atterraggio in quelle condizioni a livello mondiale. Questo, a proposito della sicurezza del volo.

Vorrei far notare che, quando alcuni anni fa ho iniziato questa esperienza in una società di gestione aeroportuale, mi sono sorpreso di scoprire come l'aeroporto non fosse solo l'aerostazione passeggeri, che, da passeggeri appunto, siamo tutti abituati a vedere, come siamo abituati a giudicare un aeroporto dal numero di negozi, dalla qualità della pulizia o dall'accoglienza delle sale vip. In realtà, ho visto che i servizi sono un elemento importantissimo, ma marginale rispetto all'attività che noi gestori svolgiamo ogni giorno, vale a dire la movimentazione in sicurezza di uomini e aerei sulle infrastrutture (cioè sulle piste, sui raccordi e sulle bretelle).

Da questo punto di vista, Palermo è uno dei pochissimi aeroporti italiani che è stato certificato in termini di *safety management system*. In altre parole, noi abbiamo un sistema di *safety* — che è il modo per indicare la sicurezza aeroportuale di-

versa dalla *security*, quindi dalla sicurezza nel senso di antiterrorismo o controllo passeggeri — certificato, con un *safety manager* e una *safety culture* che diffondiamo a tutti gli operatori aeroportuali. Infatti, vengono eseguiti continuamente degli *audit*, cioè delle verifiche. C'è un regolamento che prescrive ispezioni e sanzioni, anche molto pesanti, nei confronti dei trasgressori, ma soprattutto — al di là del fenomeno sanzionatorio — abbiamo un sistema di cultura e di regole che ci porta a gestire in sicurezza il volo. Basta che diate un'occhiata fuori dal finestrino quando vi imbarcate e vedrete come attorno a voi vi sia un sistema integrato (dal sistema di *refuelling*, all'operatore che porta il *catering* a bordo, dal carico e scarico dei bagagli, alla pulizia dell'aeromobile) che funziona perfettamente, anche a Palermo. Ciò per quanto riguarda il movimento a terra.

I movimenti in aria, invece, dipendono ovviamente da ENAV. Palermo è tristemente famosa per l'incidente di Montagna Longa degli anni Settanta — di cui, in questi giorni, peraltro, ricorre l'anniversario — quando un aereo si schiantò contro la montagna. Ovviamente, erano anni in cui anche il trasporto aereo era pionieristico; la tecnologia sviluppata dall'ENAV nei percorsi di avvicinamento era molto diversa da quella di oggi.

Palermo non ha più incidenti di nessun tipo da tantissimi anni, anche di quelli che l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo cita come più frequenti. Incolpevolmente siamo tornati alla ribalta nel 2006 per l'aereo della Tuninter caduto a poche miglia da Palermo, ma sarebbe potuto cadere in qualunque punto del mare, quindi il riferimento a Palermo è di tipo generico.

Garantisco che a Palermo, come mostrano le statistiche, il sistema è tenuto molto sotto controllo, soprattutto per ciò che riguarda gli eventi di *runway incursion*, ovvero di attraversamento della pista da parte di mezzi ma anche di cani randagi — cosa possibilissima — o il peri-

colo degli uccelli. Del resto, devo dire che l'ENAC e l'ANSV hanno un ruolo di *audit* molto puntuale.

Concludo con quanto riguarda Alitalia. La speranza è che qualche cosa si ottenga. Però, nel frattempo, le regole della prudenza dei bilanci impongono a noi, società di gestione, di accantonare quasi integralmente nel conto economico i crediti vantati nei confronti di Alitalia. In questo momento non abbiamo un'idea di quanto possa valere l'asse che verrà gestito.

Tutti noi siamo creditori o in linea privilegiata, per quanto riguarda i diritti, o in linea chirografaria, per quanto riguarda i canoni.

È probabile che, dal privilegio, qualche vantaggio ci possa derivare; in questa fase, però, l'unica azione che possiamo intraprendere è gravare anche di questo costo il conto economico delle aziende, confidando che, tra qualche anno, quello che dovesse esserci assegnato dalla redistribuzione creditori dell'attivo fallimentare, ci possa sollevare.

A me dispiace che, dal 2003 al 2008, GESAP non abbia accantonato un solo euro di crediti insoluti, per il fallimento né di Alpi Eagles, né di Volare, attraverso magari una gestione molto rigorosa e attenta dei crediti.

Ovviamente, la questione di Alitalia ci ha, purtroppo, del tutto travolti, quindi in quel caso non è stato facile arginare il fenomeno.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di GESAP Spa per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Napoli (GESAC Spa).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Napoli (GESAC Spa).

Do la parola a Mauro Pollio, presidente e amministratore delegato di GESAC Spa.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Buon giorno alla Commissione. Da quanto abbiamo appreso dal vostro invito, l'indagine conoscitiva da voi richiesta, mira, in primo luogo, a raccogliere tutti gli elementi necessari per valutare l'attuale situazione del sistema aeroportuale nazionale e individuarne i punti di debolezza, che si traducono in una penalizzazione per le potenzialità di sviluppo del Paese.

Ci pare pertanto in primo luogo necessario chiarire e sottolineare come tale indagine a nostro parere non possa essere focalizzata sul sistema aeroportuale nazionale senza partire piuttosto da una analisi della situazione attuale del trasporto aereo nel nostro Paese. I due aspetti sono ovviamente estremamente collegati tra di loro e, tra l'altro, quello più generale del trasporto aereo rappresenta l'asse trainante, come è sempre stato dovunque, dagli albori dell'aviazione civile, anche se, forse nel nostro caso, è stato un elemento più frenante che altro.

Solo in questo modo, a nostro avviso sarà possibile avere un chiaro quadro della situazione attuale, individuarne i veri punti di debolezza e definire delle priorità e delle linee di azione che possano eventualmente portare, su basi diverse, ad uno sviluppo reale e concreto del nostro traffico aereo. Siamo personalmente convinti che, a questo punto, la Commissione potrà chiaramente verificare come gli strumenti e le modalità normative attualmente in uso non siano assolutamente idonei a garantire né una efficace programmazione degli interventi di realizzazione e potenziamento degli aeroporti né una concreta possibilità di sviluppo del sistema del trasporto aereo nazionale.

Storicamente il mercato italiano del trasporto aereo è il meno sviluppato dell'Europa Occidentale, perché da sempre caratterizzato dalla debolezza permanente della ex compagnia di bandiera. L'indice normalmente utilizzato per questa analisi è il numero di voli per abitante. Già nel 2006 il nostro Paese aveva un indice di voli per abitante pari a 1,66, a fronte di una media europea (esclusa l'Europa dell'est)

di 2,81. Mi pare una differenza significativa. Non disponiamo di numeri più aggiornati, ma da allora la situazione, considerate le note vicissitudini del processo di privatizzazione dell'Alitalia, iniziato nel 2007, non può che essere peggiorata. A causa dell'epocale crisi economica che ancora attanaglia tutti i Paesi del mondo, il traffico è certamente in diminuzione dovunque, ma la situazione italiana appare peggiore rispetto a quella degli altri Paesi, proprio perché le scelte governative effettuate tramite la legge n. 166 del 2008 hanno permesso la fusione tra Alitalia ed Air One, dando vita ad una compagnia di ridotte dimensioni e di limitate vocazioni strategiche, protetta tra l'altro, almeno sinora, da qualsiasi intervento che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato potesse effettuare. Mentre tutte le compagnie puntano ad espandere le proprie quote di voli intercontinentali, la nuova Alitalia punta tutto sul mercato interno, dove gode di un monopolio protetto dalla legge, che garantisce solo introiti nel breve periodo. È una scelta miope, che peggiora la situazione del nostro traffico aereo e soprattutto ne penalizzerà la possibilità di ripresa e di sviluppo all'alleviarsi della crisi economica.

Quello che è successo realmente non è che l'Alitalia sia stata vittima di una crisi di settore del trasporto aereo, ma che gli aeroporti sono stati e sono tuttora penalizzati dai lunghi anni della gestione dell'Alitalia e della sua crisi. Alla luce dell'attuale situazione quali sono, quindi, in estrema sintesi, a nostro giudizio, i principali punti di debolezza del sistema? A nostro avviso sono i seguenti: la mancanza di una o più compagnie aeree nazionali che possano contribuire significativamente allo sviluppo del traffico aereo, sia sulle rotte domestiche che su quelle internazionali ed intercontinentali; la mancanza di una completa liberalizzazione delle rotte, sia sul mercato interno che su quello degli accordi bilaterali, che frena un possibilità di rilancio su altre vie di sviluppo; la totale mancanza di un piano nazionale di sviluppo degli aeroporti, conseguenza dell'assenza di un piano nazionale di sviluppo

del trasporto aereo e conseguenza di una eccessiva implicazione della politica ed in particolare delle pubbliche amministrazioni locali nelle attività aeroportuali; ultimo punto, da non sottovalutare, la mancanza di un controllore indipendente per il settore del trasporto aereo che garantisca il controllo e soprattutto l'equilibrio delle tariffe, proteggendo sia i cittadini fruitori che gli investitori privati del settore.

Mi pare, dopo questo primo passaggio su quelle che potevano essere le richieste di opinione sui punti critici del sistema, a questo punto necessario ed anche utile per questa Commissione approfondire in concreto, con riferimento specifico alla realtà ed alle problematiche dell'aeroporto di Napoli, alcuni aspetti chiave ed esemplari, a sostegno delle tesi e delle posizioni sopra rappresentate. Anche l'aeroporto di Napoli infatti non è stato e non è immune dagli effetti e dalle conseguenze di questo quadro di profonda incertezza e destabilizzazione. E l'andamento del nostro traffico in questi ultimi mesi, purtroppo, ne è una triste conferma.

Vado nel dettaglio di un paio di questioni che mi sembra importante rappresentare a questa Commissione. L'aeroporto di Napoli è stato nel 1997 il primo aeroporto d'Italia ad essere privatizzato e noi riteniamo sia stata sicuramente una privatizzazione di grande successo. Personalmente crediamo che il criterio per giudicare una privatizzazione sia che non costi al cittadino e che contemporaneamente gli garantisca migliori servizi. La privatizzazione del nostro aeroporto ha certamente avuto queste caratteristiche, in modo esemplare ed inequivocabile, ma l'investitore privato straniero, che, tra l'altro mi onoro di rappresentare direttamente, non mi pare abbia ricevuto l'attenzione che avrebbe meritato e che meriterebbe. La politica di sostegno all'ex-compagnia di bandiera, che tutti i governi hanno indistintamente applicato negli anni, ha, di fatto, tenuto bloccate le tariffe ed i diritti aeroportuali sin dal lontano 2000, senza riconoscere alle società di gestione neanche l'elementare aumento in-

flattivo dei costi. Ciò appare senz'altro estremamente singolare, alla luce degli aspetti concessori in essere e soprattutto considerando quanto invece è accaduto ed accade nel nostro Paese per i concessionari di altri settori. Tutto ciò a fronte di una media del livello nazionale delle tariffe e dei diritti aeroportuali che si posiziona di gran lunga al di sotto della media europea.

Tra l'altro è certamente notorio ai componenti di questa Commissione come le tariffe ed i diritti attualmente in vigore sugli aeroporti nazionali nascano dal nulla della notte dei tempi, senza alcun riferimento normativo. Sono in sostanza il frutto di una negoziazione politica tra amministrazioni centrali e locali, mediate dalle solite necessità dell'ex compagnia di bandiera. Orbene, in questo contesto, che già, come facevo notare, è significativamente più basso di quello europeo, le tariffe dell'aeroporto di Napoli nascono ben più basse della media degli altri aeroporti regionali italiani di livello equivalente; dipenderà dalla scarsa negoziazione politica storica o sarà effetto del fatto che l'aeroporto di Napoli molti anni fa era la base della vecchia base ATI; forse di entrambi questi fattori. Non a caso per questo motivo l'aeroporto di Napoli fu pochi anni fa sarcasticamente definito da uno studio di settore un « aeroporto virtuoso ».

Nel lontano 2000 il legislatore individuò per gli aeroporti un meccanismo che correlava la dinamica tariffaria ai costi di gestione secondo chiari ed evidenti principi di contabilità analitica, applicando il noto criterio del *dual till*. Tale meccanismo non è stato mai applicato negli anni successivi, probabilmente perché ritenuto a torto troppo favorevole ai gestori aeroportuali. Nel 2005 tale meccanismo infatti è stato revisionato e rideterminato attraverso la legge 248 (la cosiddetta legge « salva Alitalia »). Tale legge correlava la dinamica tariffaria ai costi, agli investimenti, al livello di traffico ed alla qualità dei servizi aeroportuali, attraverso un

meccanismo ben più severo per i gestori e secondo il principio, alquanto italico, del *single till e mezzo*.

Nel frattempo il nuovo codice della navigazione del 2005, integrato successivamente nel 2006, che aveva finalmente sostituito il precedente ormai obsoleto e risalente alla fine della guerra mondiale, radicava nelle società di gestione aeroportuali nuove e sostanziali responsabilità, che non possono ovviamente che essere esplicitate e garantite se non attraverso un significativo incremento dei costi e degli investimenti.

L'aeroporto di Napoli, consapevole del basso livello delle sue tariffe e dei suoi diritti e pienamente consapevole dei suoi costi e della qualità dei suoi servizi, è stato ancora una volta il primo in Italia ad intraprendere con l'ENAC la strada del contratto di programma, nell'ormai lontano ottobre del 2007. Nell'estate del 2008 l'ENAC verificava e pubblicava, dopo un lungo lavoro di analisi ed una attenta verifica con il Comitato degli utenti, le nuove tariffe, in linea con la legge n. 248 ovviamente, riscontrando formalmente un divario di circa il 30 per cento tra quanto spettante e quanto da anni percepito dalla società di gestione. Non credo che sia necessario alcun commento, se non quello ancor più desolante che a tutt'oggi, 5 maggio 2009, si attende ancora l'approvazione del necessario decreto di approvazione del contratto di programma, perso in un meccanismo burocratico di controlli e verifiche ministeriali, incluse quelle necessarie tra CIPE e NARS che non appare certo adeguato ad un Paese civile. Ci sembra che questo argomento delle tariffe, per tutto il sistema aeroportuale, e per noi in particolare, abbia assunto un aspetto rilevante.

Un altro aspetto che mi pare opportuno portare alla vostra attenzione, a proposito della nostra realtà, è quello dell'aeroporto di Grazzanise, argomento da sempre all'ordine del giorno che credo susciterà certamente la vostra attenzione ed il vostro interesse. È mia opinione che, alla luce degli attuali scenari, sia finalmente opportuno affrontare questo argomento in

maniera industriale, concreta e realistica, senza più continuare ad affrontarlo soltanto politicamente come piatto forte di tutte le campagne elettorali che si affrontano sul territorio campano.

Prima di addentrarci negli aspetti aeronautici ad esso collegati, occorre preliminarmente far rilevare come la GESAC sia dal 2003 gestore totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, sulla base di una concessione quarantennale con scadenza appunto a febbraio 2043, e fare estrema chiarezza su alcuni punti di carattere gestionale e normativo. Tale concessione è stata assentita dai Ministeri competenti sulla base di un piano di sviluppo aeroportuale redatto e presentato ai sensi del decreto ministeriale n. 521 del 1997, che prevede una capacità di assorbimento del traffico fino a 10,5 milioni di passeggeri e la ulteriore possibilità di delocalizzazione del suddetto traffico a Grazzanise. Nel corso del 2008 tale piano ha ricevuto il parere di conformità di valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'ambiente, che ha confermato per Capodichino la capacità di 10,5 milioni di passeggeri. A seguito di un importante piano di intervento che è stato costituito da circa 110 milioni di euro autofinanziati dal gestore e da 76 milioni di euro finanziati con i fondi PON 2002-2006, il nostro aeroporto ha attualmente raggiunto una capacità pari a 30 movimenti orari. Con la collaborazione dell'ENAV e dell'ENAC è stato implementato sullo scalo un sistema di monitoraggio delle rotte antirumore (primo e unico in Italia) che consente di individuare e sanzionare quei vettori che non osservano le procedure antirumore, così come previsto dalla legge. Tale sistema ha portato a raggiungere un coefficiente di osservanza della normativa suddetta pari o superiore al 95 per cento. Sull'aeroporto è stato installato ed implementato un sistema di avvicinamento per gli atterraggi completamente strumentale ed assistito su entrambe le direttrici di volo. Ovviamente, anche il nostro aeroporto, similmente a tutti gli altri scali delle sue dimensioni, è regolarmente certificato dall'ENAC ai sensi

della normativa nazionale, che ha recepito quella europea. Sulla base dell'attuale situazione del traffico aereo, la nostra migliore previsione ad oggi per il 2009 è che l'aeroporto di Napoli chiuda con un valore di traffico che si aggirerà intorno ai 5,2 milioni di passeggeri. Nel corso del 2008, e più esattamente attraverso la legge n. 31 del 2008, il governo nazionale ha legiferato sul diritto della nostra società di gestione a delocalizzare il traffico dell'aeroporto di Napoli Capodichino in un nuovo aeroporto a Grazzanise.

Perché questo preambolo su Napoli prima di parlare di Grazzanise? Perché bisogna smetterla una volta per tutte con l'assurdo ritornello della saturazione dell'aeroporto di Napoli Capodichino e della sua incapacità di sviluppo nel breve e medio periodo. Non è cercando di affossare o demonizzare Capodichino, come si fa da anni e come purtroppo ho sentito fare anche a questa Commissione, da chi invece conosce perfettamente la realtà delle cose, che si accelera la realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise.

Detto ciò, che ritengo vada detto con forza e convinzione, chiariamo un altro aspetto fondamentale: la GESAC è da sempre una profonda sostenitrice della necessità di progettare e costruire il nuovo aeroporto di Grazzanise. È infatti evidente che, nel lungo periodo e quando la Regione Campania riuscirà a sviluppare le capacità del suo territorio, l'aeroporto di Capodichino non potrà far fronte agli sviluppi ed alle necessità future del traffico aereo.

È quindi necessario ed indispensabile, per realizzare in ogni caso il nuovo aeroporto di Grazzanise in un arco temporale credibile, che si sgombri il campo dagli equivoci, come quelli che vi citavo prima, si metta da parte la politica e gli eccessivi interessi di parte delle amministrazioni locali, per mettere finalmente a punto immediatamente un percorso serio e concreto di pianificazione e di realizzazione. La GESAC si sta muovendo e continuerà a muoversi in tal senso con la massima determinazione ed intende esercitare fino in fondo e pienamente il suo dovere/diritto

alla costruzione ed alla gestione del nuovo aeroporto. È importante che la politica, le amministrazioni e le istituzioni facciano la stessa cosa, tenendo ben presente la sostenibilità economica dell'intervento, che è un aspetto fondamentale sia per il pubblico che per l'investitore privato, e la sua corretta collocazione in una strategia di pianificazione degli aeroporti, che purtroppo al momento appare ancora abbastanza nebulosa. Ed infine, per quanto riguarda più specificamente gli aspetti aeronautici dell'aeroporto di Grazzanise, è necessario sottolineare quanto sia importante muoversi in una corretta logica di mercato ed evitare il ripetere di errori già fatti e visti. È fondamentale prevedere che all'apertura del nuovo aeroporto di Grazzanise quello di Capodichino chiuda la propria attività, almeno commerciale, e che per quella data sia già stato realizzato compiutamente tutto quanto necessario ad una facile e conveniente accessibilità del traffico, sia stradale che ferroviario, vista l'attuale situazione di totale inaccessibilità dell'area di Grazzanise.

Non possiamo più nel nostro Paese non tener conto del mercato, né ignorare quanto ci viene insegnato dalle esperienze precedenti. La ormai ultradecennale storia di Linate e di Malpensa ci insegna quanto sia impossibile prevedere di mantenere insieme in esercizio sia Grazzanise che Capodichino, con due ulteriori e significative aggravanti rispetto a quella esperienza: il traffico della Campania, purtroppo, ma sarà sempre così per ragioni di popolazione ed economiche, è di gran lunga inferiore a quello della Lombardia e Linate e Malpensa non avevano e non hanno, a 140 chilometri di distanza, il grosso *hub* intercontinentale dell'aeroporto di Roma.

Errare è umano, perseverare sarebbe diabolico, soprattutto, come dicevamo, alla luce delle difficoltà di sistema che abbiamo da affrontare al momento e di cui ho già parlato.

Onorevoli deputati, desidero ringraziarvi per l'opportunità che mi avete offerto con questa audizione e per la vostra attenzione. Spero, da parte mia, di essere

riuscito a fornire adeguati spunti di riflessione per la vostra indagine conoscitiva, almeno per quanto riguarda la situazione e le prospettive della società di gestione dell'aeroporto di Napoli e del suo azionista di maggioranza. Sono comunque a vostra disposizione per qualsiasi domanda o osservazione vogliate farmi in proposito.

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

AURELIO SALVATORE MISITI. Ringrazio l'ingegner Pollio per l'esposizione molto chiara relativa alla gestione attuale dell'aeroporto di Napoli. Inoltre, ci ha dato qualche *flash* sul futuro, che dovrebbe vedere finalmente nell'area napoletana la nascita di un aeroporto moderno, non condizionato dalla storia precedente.

Vorrei avere qualche notizia in più sull'esperienza unica dell'aeroporto di Napoli, che non solo è stato il primo aeroporto privatizzato, ma credo sia anche l'unico in cui la maggioranza delle azioni — il 65 per cento — è in possesso di una società straniera, che però ha interessi precisi nel settore, ossia la British Airways.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Non è la British Airways, ma la BAA, società di gestione di parte degli aeroporti inglesi. Non è collegata alla British Airways.

AURELIO SALVATORE MISITI. Comunque ha interessi nel settore, sebbene non rappresenti un vettore.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. È il miglior gestore aeroportuale.

AURELIO SALVATORE MISITI. Vorrei sapere se ritiene positiva, e per quali ragioni, un'esperienza del genere — lei la rappresenta direttamente e orgogliosamente — considerando che gli italiani difficilmente sono accettati nella gestione di grandi strutture degli altri Paesi europei, non solo in Gran Bretagna, ma anche

in Paesi più vicini. Ogni volta che è in gioco qualche iniziativa che riguarda i Paesi europei, si ha un'opposizione nettissima al fatto che l'Italia entri nei capitali di gestione.

Non voglio fare il nazionalista, ma semplicemente capire se in questo tipo di partecipazioni si creano delle opportunità positive oppure se queste partecipazioni creano degli inconvenienti in ordine alla gestione dell'aeroporto.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. La ringrazio molto della domanda, onorevole, anche perché tra l'altro, come lei diceva, rappresento direttamente l'azionista di maggioranza, essendo anche amministratore delegato della BAA Italia.

La domanda è molto pertinente. Vorrei chiarire, però, alcuni aspetti di fondo. Quando parliamo della BAA parliamo di una società anglosassone. Lei ha parlato, in proposito, di una difficoltà d'ingresso del capitale italiano in altri Paesi europei: onestamente non ne sono al corrente. Per quel che ci riguarda, posso dirle che in Inghilterra certamente questo non avviene. Del resto, la Rolls-Royce è stata venduta ai tedeschi; la nostra società, la BAA, un anno e mezzo fa è stata venduta agli spagnoli. Il mercato inglese, quindi, tende a essere abbastanza aperto agli investitori.

AURELIO SALVATORE MISITI. Mi riferivo all'Italia.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Se si riferisce all'Italia, in qualità di rappresentante di un investitore straniero — mi onoro di essere napoletano di origine e italiano — devo dire che non mi sembra ci sia un approccio analogo. Non a caso, prima citavo l'esempio delle tariffe.

Personalmente ritengo l'esperienza di rappresentante di un gestore straniero a Napoli entusiasmante e sconvolgente nello stesso tempo. Rimane ferma la notevole difficoltà del mondo delle privatizzazioni nel nostro Paese, dal momento che esse non si realizzano in un contesto che ha

regole chiare. A Napoli abbiamo preso un rischio e ne eravamo consapevoli. Paghiamo tuttora questo rischio con una sofferenza continua di gestione. Non a caso, dicevo, nonostante la contrarietà sulla legge n. 248 — come gestori avremmo preferito un *dual till* a un *single till e mezzo* — nel caso di Napoli emerge, come certificato dallo Stato, che percepiamo tariffe più basse del 30 per cento rispetto al dovuto. Eppure, nonostante tutto, ancora non sono state approvate le nuove tariffe.

La vita di un investitore straniero, nel nostro Paese, non è certamente agevole. Noi riteniamo — del resto, l'aeroporto lo vediamo tutti — di aver raggiunto un risultato attraverso questa privatizzazione. Da un punto di vista personale, siamo molto soddisfatti dei risultati, ma da un punto di vista non dico di supporto — poiché l'investitore straniero non se lo deve aspettare — quanto di rispetto e di dialogo costruttivo attraverso normative chiare, purtroppo abbiamo un problema molto serio, che nel settore aeroportuale è più sentito che altrove.

AURELIO SALVATORE MISITI. Avete perso anche voi con il fallimento di Alitalia?

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Nei primi quattro mesi di quest'anno abbiamo il 13 per cento di traffico in meno rispetto all'anno scorso. Il nostro è uno degli aeroporti più penalizzati, anche perché, come ho precedentemente accennato, il grosso problema non è stato tanto e solo il fallimento di Alitalia, quanto il fatto che la soluzione della crisi ha prodotto la *combine* della crisi di Air One e di Alitalia. Infatti, abbiamo perso molto proprio rispetto ad Alitalia e Air One, che erano i nostri due vettori nazionali di riferimento.

Tenga presente che oggi viaggiano, tra Alitalia e Air One, 147 aeromobili, mentre l'anno scorso ne viaggiavano 235. Il resto viene da sé.

AURELIO SALVATORE MISITI. Quanto ai debiti dell'Alitalia pubblica?

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Abbiamo perso circa 2 milioni di euro. Devo dire, con tutta onestà, che su questa cifra abbiamo messo, come si dice, una croce sopra. Ovviamente, saremo ben contenti di recuperare quanto più possibile, anche se, fortunatamente, siamo riusciti a contenere le perdite rispetto ad altri aeroporti perché abbiamo prestato molta attenzione alla conclusione della vicenda.

PRESIDENTE. Mi permetto di farle una domanda. Nella sua relazione mi sembra che lei indichi con chiarezza la necessità dell'apertura dell'aeroporto di Grazzanise, che andrebbe a superare l'aeroporto di Capodichino, il quale a sua volta potrà specializzarsi in un'altra direzione.

Considerato che i pareri al riguardo sono contrastanti — una parte di *opinion leader* all'interno del settore ritiene ancora possibile l'ampliamento di Capodichino — vorrei avere da lei qualche informazione in più con riferimento a questo progetto strategico dell'aeroporto di Napoli.

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Mi fa piacere rispondere alla sua domanda, perché mi offre l'occasione di parlare di un altro argomento critico e strategicamente importante. Credo, anzi, che sia l'argomento che più di ogni altro è complicato dall'assoluta mancanza di una strategia di trasporto aereo nel nostro Paese e, di conseguenza, di un sistema aeroportuale nazionale.

Personalmente, sull'argomento ho delle convinzioni concrete, che ovviamente vanno verificate e, soprattutto, orientate politicamente. Come vi dicevo, la costruzione dell'aeroporto di Grazzanise non può passare attraverso la demonizzazione dell'aeroporto di Capodichino.

Ho letto con attenzione la relazione che voi avete ricevuto dall'ENAC e sono rimasto estremamente perplesso, poiché trovo sia assolutamente inadeguata. L'aeroporto di Capodichino, infatti, non è saturo, né si tratta di un aeroporto che non ha capa-

cià. Questo aeroporto è certificato, non solo dell'ENAV, ma anche dal Ministero dell'ambiente, per 10,5 milioni di passeggeri (se tutto procede per il meglio, chiuderemo quest'anno a 5,2 contro i 5,8 di due anni fa). È un aeroporto nel quale si vola in completa sicurezza normativa ed è l'unico in Italia ad applicare le procedure di rotte antirumore. L'aeroporto di Capodichino, lo ribadisco, non è assolutamente saturo, dato che è alla metà della sua capacità.

Ciò non toglie però — il problema ce lo poniamo anche noi che siamo gestori quarantennali — che nel lungo periodo (quando parlo di lungo periodo parlo di 20-30 anni, del resto è difficile scendere sotto lasoglia dei 15 anni vista la situazione attuale del traffico aereo) è auspicabile che ci sia un nuovo aeroporto, con una pista adeguatamente lunga, in una zona sufficientemente lontana dalla città, che possa far fronte a tutte le necessità di sviluppo del traffico aereo.

Questa iniziativa va programmata e realizzata — noi siamo ben contenti di avere ottenuto il diritto di farlo — e stiamo già lavorando sulle modalità. Ritengo, tuttavia, essenziale programmarla adeguatamente e non immaginare una conclusione che veda un sistema aeroportuale in Campania a quattro aeroporti: l'aeroporto di Grazzanise e l'aeroporto di Capodichino, secondo me, non possono coesistere.

Quando l'aeroporto di Grazzanise verrà aperto — ed esso, realizzato dove si deve realizzare, con la pista che avrà, potrà arrivare tranquillamente a una capacità aeroportuale perlomeno di 20-21 milioni di passeggeri — non si dovrà duplicare a Napoli, in Campania, l'errore di Linate e Malpensa. Non conosco quali sono le vostre origini...

PRESIDENTE. Lombarde, ma va bene !

MAURO POLLIO, *Presidente e amministratore delegato di GESAC Spa*. Mi sembra una follia e uno sperpero di denaro pubblico e privato di non poco conto. Tra l'altro, rispetto al problema di Linate e Malpensa, la Campania — e Grazzanise —

avrebbe due aggravanti, che potete toccare con mano molto facilmente. Innanzitutto, il traffico della Lombardia è sette volte quello della Campania. Per quanto la Campania possa — io come napoletano non posso che sperarlo — cominciare fortemente a riscattarsi, il suo traffico non potrà mai superare, per ragioni economiche, demografiche e logistiche, quello della Lombardia. Quindi, rispetto a Linate e Malpensa, questo è un ulteriore svantaggio, che renderebbe ancora più incredibile la ripetizione dell'errore.

Occorre, inoltre, considerare che Linate e Malpensa non hanno l'*hub* intercontinentale del Paese a centoquaranta chilometri di distanza, come invece avremmo noi a Grazzanise (e come, in ogni caso, abbiamo in Campania).

Non ultimo, bisogna considerare che tutto deve essere pianificato adeguatamente. Quando sento dire che si potrebbe realizzare l'aeroporto di Grazzanise con i fondi PON, che dovrebbero essere rendicontati nel 2015, onestamente rimango un po' perplesso. Del resto, che noi in Campania riusciamo a realizzare — da campano, non potrei che esserne onorato — un aeroporto in una zona da espropriare (tra l'altro, mi permetto di dire in una zona non particolarmente idilliaca come quella di Grazzanise) e riusciamo aprirlo al traffico (per rendicontare bisogna aprirlo al traffico in cinque anni) mi sembra alquanto difficile.

Il tutto, come dicevo, andrebbe pianificato adeguatamente, considerato che nella zona di Grazzanise, dove mi reco ogni anno, non c'è assolutamente nulla: non ci sono viabilità di accesso, non ci sono ferrovie, non ci sono autostrade. Si potrà obiettare che l'autostrada passa a dieci chilometri, ma sappiamo bene che, in questo Paese, per realizzare dieci chilometri di autostrada si possono impiegare anche venti anni.

Personalmente ritengo che Grazzanise e Capodichino — questo è il punto fondamentale — nel futuro del trasporto aereo nazionale e campano non possano coesistere. Inoltre, non è pensabile che si possa parlare di Grazzanise in maniera super-

ficiale. La cosa va pianificata e realizzata in maniera concreta, con tempi certi di accesso e con chiarezza nella politica aeroportuale nazionale.

Voi immaginate un aeroporto come quello di Grazzanise in un deserto, senza vie di accesso e con l'alta velocità che porta da Napoli a Roma in un'ora? Se qualcuno mi costringerà ad aprirlo, in quanto concessionario, ognuno prenderà le proprie decisioni. Comunque, come gestore aeroportuale, questa è la nostra posizione.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il dottor Pollio, presidente e amministratore dele-

gato di GESAC Spa, e il dottor Mattia, direttore affari societari e relazioni istituzionali, per essere intervenuti, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,55.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

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

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

