

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**13.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 19 MAGGIO 2009**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Mancini Gaetano, <i>Presidente e amministratore delegato di SAC Spa</i> .....	2, 5, 7
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2		
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>		<b>Audizione di rappresentanti della società di gestione ADR – Aeroporti di Roma Spa:</b>	
<b>Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Catania (SAC Spa):</b>		Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	7, 11, 15, 16
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	2, 4, 5, 7	Barbareschi Luca Giorgio (PdL) .....	14, 15, 16
Antonelli Paolo, <i>Direttore generale di SAC Spa</i> .....	6	Giudice Franco, <i>Direttore generale di ADR – Aeroporti di Roma Spa</i> .....	16
Garofalo Vincenzo (PdL) .....	4	Meta Michele Pompeo (PD) .....	11
		Palenzona Fabrizio, <i>Presidente di ADR – Aeroporti di Roma Spa</i> .....	7, 15, 16

**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-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: (Misto-RRP).**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 11,45.**

*(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 Catania (SAC 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 Catania (SAC Spa).

Do la parola all'ingegnere Gaetano Mancini, presidente e amministratore delegato della SAC Spa.

GAETANO MANCINI, *Presidente e amministratore delegato di SAC Spa*. Ringraziamo per l'invito a partecipare ai vostri lavori. Abbiamo ricevuto la richiesta di convocazione, ma non ho scelto argomenti specifici sui quali intervenire. Siamo, quindi, a disposizione della Commissione per eventuali domande o richieste di approfondimento.

Potrei cominciare a discutere, in generale, delle problematiche del settore, anche sulla base delle vostre memorie che ho avuto modo di vedere.

PRESIDENTE. Questa è un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano. Terminate le audizioni dei soggetti interessati, l'obiettivo della Commissione è definire, attraverso una relazione finale, eventuali integrazioni normative, se necessarie, o comunque individuare le priorità del sistema aeroportuale italiano che, essendo stato fortemente condizionato dalla vecchia Alitalia — intendo l'Alitalia come compagnia di Stato, di bandiera — ha delle caratteristiche — pregi e difetti — che si sono stratificate nel corso di questi anni.

Stiamo quindi ascoltando le più importanti società di gestione aeroportuali, ascolteremo i vettori e abbiamo già ascoltato le istituzioni coinvolte, per capire quali sono le aspettative di ciascun soggetto.

GAETANO MANCINI, *Presidente e amministratore delegato di SAC Spa*. L'aeroporto di Catania sta iniziando una nuova fase poiché, ormai da quasi un anno, opera in ragione della concessione quarantennale. Abbiamo, dunque, intrapreso una nuova direttrice individuata nell'ambito del piano quarantennale. Conseguentemente abbiamo predisposto uno specifico piano industriale.

Ad ogni modo, come dicevo, nel percorso di attuazione del piano quarantennale, abbiamo realizzato una forte opera di efficientamento, che ci auguriamo possa condurre a risultati importanti, nel brevissimo periodo, sia sotto il profilo della consistenza di bilancio, sia riguardo agli investimenti da realizzare in base al piano.

Il presidente accennava allo sviluppo del sistema aeroportuale italiano negli ultimi anni e, in particolare, alla forte presenza del vettore Alitalia. Ebbene, Catania negli ultimi anni ha svolto una notevole attività di differenziazione, puntando su più vettori aerei, anche perché la carenza di infrastrutture di altra natura fa sì che sia quasi obbligatorio, per il cittadino siciliano, spostarsi utilizzando il mezzo aereo. Sotto questo aspetto, quindi, l'aeroporto di Catania presenta una forte attrattiva.

Come dicevo, l'attività di differenziazione ha fatto sì che l'aeroporto sia, oggi, utilizzato da diverse compagnie aeree, sostanzialmente con una logica *point to point*. Catania non ha, infatti, una dimensione di *hub*, quindi offre solo collegamenti diretti, destinazione-destinazione.

In merito alle questioni che lei ha evidenziato - se avete necessità di dati più specifici sulla realtà di Catania siamo, ovviamente, disponibili a fornirveli - credo che, oggi, il vero problema sia l'eccessiva parcellizzazione, ovvero la tendenza a far nascere aeroporti indipendentemente dall'effettiva consistenza di mercato. Occorre tener presente che l'aeroporto, in quanto infrastruttura che opera nell'ambito di un mercato liberalizzato, si deve reggere su un'attività di bilancio e, quindi, per fornire effettivi servizi al cittadino, deve avere la capacità di posizionarsi sul mercato.

Questo è un primo dato che emerge, anche se devo ammettere che, nella realtà siciliana, è meno forte ed evidente. Probabilmente emerge più come tendenza, ossia come richiesta - anche legittima, per carità - da parte del territorio di avere un proprio polo aeroportuale, anche se questo non sempre si sposa con la logica di mercato e con l'esigenza di far quadrare i bilanci, logica indispensabile per poter affrontare gli investimenti necessari a offrire un servizio ai cittadini.

Un altro tema importante, a mio avviso, riguarda l'esigenza di un forte coordinamento nell'ambito del sistema dei trasporti in generale, per quanto riguarda gli spo-

stamenti sia delle merci, sia delle persone. Mi riferisco, insomma, all'intermodalità.

Nella situazione siciliana, tutto il sistema dei collegamenti verso i poli aeroportuali è fortemente carente. Per esempio, a Comiso - dove partecipiamo, attraverso una nostra controllata, alla società di gestione dell'aeroporto - riscontriamo grandissime difficoltà, legate non tanto all'aeroporto in sé, quanto alla carenza di collegamenti stradali e ferroviari.

Abbiamo recentemente sottoscritto, con la Regione Siciliana, il Ministero dei trasporti e l'ENAC, un protocollo d'intesa che individua gli investimenti da sostenere, in via prioritaria, nei prossimi sei anni, inserendovi un progetto di collegamento più diretto tra la ferrovia e l'aeroporto di Catania. Basti pensare che, oggi, a Catania la ferrovia passa a 300 metri dalla pista, ma, anziché rappresentare un'occasione di sviluppo - anche nell'ottica dei servizi da offrire al cittadino, che potrebbe, comodamente e direttamente, raggiungere l'aeroporto da qualunque parte della Sicilia - essa costituisce un vincolo poiché ostacola l'allungamento della pista.

Complessivamente, avvertiamo l'esigenza di migliorare l'intermodalità, nel quadro di una visione unitaria del sistema del trasporto del cittadino e delle merci.

In sintesi, quindi, le due questioni centrali su cui è necessario intervenire, anche in termini di programmazione e di legislazione, sono la tendenza alla parcellizzazione e l'esigenza di intermodalità nel trasporto delle persone e delle merci.

Un altro tema da sottolineare, che riguarda alcune situazioni specifiche, è quello degli *slot*. Oggi, l'aeroporto di Catania non presenta, in sé, problemi di questo tipo. D'altra parte, abbiamo effettuato e stiamo ancora compiendo degli interventi importanti in questo senso. Per esempio, abbiamo ultimato, recentemente, la realizzazione di una bretella, in testata 26, che permetterà di incrementare i movimenti orari in atterraggio e decollo dagli attuali 18 ai futuri 29, raggiungendo una capacità di transito fino a 12 milioni di passeggeri. Si tratta, quindi, di un'infrastruttura importante e significativa.

Tuttavia, talvolta può capitare che il nostro territorio sia penalizzato, nel collegamento con altri aeroporti, per l'indisponibilità di *slot* di quegli aeroporti, non dei nostri. Esiste, dunque, un problema oggettivo che riguarda gli *slot*. A tale proposito, qualche giorno fa si discuteva, proprio con la società di gestione dell'aeroporto di Comiso, dell'esigenza di far partire questo aeroporto, che esprime la richiesta di avere almeno un volo sugli scali di Fiumicino e Malpensa, e sappiamo già che certamente si porrà, oggettivamente, la questione della disponibilità degli *slot* di quegli aeroporti.

In sostanza, oltre al problema della continuità territoriale — sappiamo che la Sicilia è un'isola, per quanto collegata, anche con i traghetti — esiste la difficoltà oggettiva della disponibilità degli *slot* negli altri aeroporti.

Porrei, quindi, queste tre questioni sullo sfondo. Per quanto riguarda, invece, la specifica situazione di Catania, evidenzio che, al momento, la società è fortemente orientata all'efficientamento dell'aeroporto. Sebbene oggi soffra, come tutto il sistema, di un calo di passeggeri, in linea con il *trend* nazionale e mondiale, che ci auguriamo finisca presto, l'aeroporto di Catania si sta attrezzando adeguatamente per poter rispondere in maniera puntuale alle richieste del mercato, nel momento in cui esso ripartirà.

**PRESIDENTE.** Approfitto per rivolgerle un paio di domande. La prima riguarda le tariffe aeroportuali, tema sollevato da altre società di gestione. Vorrei conoscere il suo parere in proposito.

Inoltre, l'aeroporto di Catania, che è sicuramente uno degli aeroporti che ha avuto il maggiore sviluppo negli ultimi anni, viene criticato nell'ambito dell'aviazione generale per la quasi impossibilità di atterrare e di ricevere assistenza da parte degli aerei privati. Vorrei chiederle se avete previsto delle strategie per non perdere questo tipo di traffico, sicuramente marginale, ma comunque di una certa rilevanza.

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

**VINCENZO GAROFALO.** Catania è il mio aeroporto poiché, da messinese, lo utilizzo per i miei spostamenti; mi fa piacere, quindi, essere presente e ascoltare la relazione dell'ingegnere Mancini.

Innanzitutto, ho apprezzato che lei abbia richiamato il tema dell'intermodalità, che è uno dei motivi per i quali questa Commissione ha ritenuto giusto deliberare la presente indagine conoscitiva. L'obiettivo è, infatti, evitare che, in ogni realtà territoriale, si costruiscano aeroporti, piuttosto che collegamenti con quelli esistenti.

Come lei sa, in Sicilia abbiamo due poli aeroportuali, quello della Sicilia orientale e quello della Sicilia occidentale. Nello specifico, nella Sicilia orientale, quando partirà Comiso, avremo due realtà; così come nella parte occidentale abbiamo le due realtà di Trapani e Palermo.

Ogni tanto si discute sulla realizzazione di un aeroporto anche a Messina, ma, francamente, credo sia giusto quanto lei ha detto, ossia che, piuttosto che realizzare aeroporti, è necessario ragionare sui collegamenti.

Ingegnere Mancini, dal momento che lei ha parlato di investimenti per i prossimi sei anni, desidero capire se e in che modo avete pensato di sviluppare il collegamento con Messina. Credo, infatti, che questo debba essere concepito come una sorta di servizio aeroportuale, non lasciato, insomma, alla concorrenza privata.

Le volevo, inoltre, sottoporre una seconda questione. So che è stata realizzata la pista di rullaggio, tuttavia — come è successo anche la settimana scorsa — con un'unica pista l'aeroporto soffre. D'altra parte, credo che il problema si ponga, probabilmente, anche rispetto alle attività di manutenzione. A questo proposito, vorrei sapere se avete qualcosa in programma.

Infine, vengo ai servizi collegati all'aeroporto. Ormai, come lei sa, gli aeroporti non sono soltanto aerostazioni, ma offrono un insieme di servizi. In quest'ottica, fa-

vorire l'utilizzo degli aeroporti vuol dire anche collegare i parcheggi in maniera diversa. Quindi, le chiedo se è previsto un piano che preveda un collegamento diretto con i parcheggi esistenti e con quelli, eventualmente, in costruzione.

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

GAETANO MANCINI, *Presidente e amministratore delegato di SAC SpA*. Anticipo che qualche aspetto potrà essere approfondito dal dottor Antonelli, direttore generale *operation* dell'aeroporto di Catania.

La questione delle tariffe è nota. Purtroppo, in Italia, mediamente le tariffe aeroportuali sono più basse — anche in maniera significativa — rispetto al resto d'Europa.

Per quanto ci riguarda, avendo da poco sottoscritto la concessione quarantennale, in questo momento stiamo portando avanti l'accordo di programma con ENAC e mi auguro che, da questo, possa provenire, almeno in parte, una prima risposta su questo problema.

Quanto al tema generale, lo condivido senz'altro. D'altronde, ho sentito che è stato sollevato anche dagli altri gestori ed, effettivamente, soprattutto nella difficile situazione di mercato che le società aeroportuali stanno attraversando, questo è un problema oggettivo, che segnaliamo anche noi.

Sull'aviazione generale posso dire che si tratta di una specifica tipologia di mercato alla quale guardiamo con attenzione. Infatti, nell'ipotesi di rifacimento della vecchia aerostazione Morandi, stiamo pensando alla possibilità di facilitare l'utilizzo della struttura da parte dell'aviazione generale.

Sulle questioni specifiche dell'atterraggio e del decollo, lascerò la parola al mio collega.

Rispondo, intanto, brevemente alle domande relative alla situazione di Catania. Come dicevo poco fa, per quanto riguarda il collegamento con Messina abbiamo discusso dell'ipotesi con ENAC — che l'ha condivisa, per il momento, in maniera

ancora informale — e con l'assessorato ai trasporti. Difatti, questa previsione è stata inserita nel protocollo di intesa stipulato tra regione, ENAC, Ministero dei trasporti e SAC Spa, che prevede, come opera prioritaria, l'interramento della tratta ferroviaria che attualmente lambisce la pista e il suo spostamento per farla passare sotto l'aerostazione per raggiungerla.

Come sappiamo, il collegamento ferroviario diretto con la stazione di Fontanarossa è previsto per la data in cui sarà ultimata la tratta della metropolitana, quindi attraverso la stazione centrale. Invece, questo intervento permetterebbe di collegare direttamente l'aerostazione alle direttrici Catania-Messina, Catania-Siracusa e Catania-Palermo, servendo anche Enna e Caltanissetta. Quindi, questo significherebbe che il cittadino, che parte da Messina o da Siracusa o da Enna, arriva direttamente all'aerostazione (più precisamente sotto l'aerostazione), scende dal treno e s'imbarca. Si tratterebbe, dunque, sicuramente di un passo in avanti molto significativo rispetto agli *standard* attuali dei servizi.

Sappiamo che, rispetto ad altre zone, Messina ha il vantaggio dell'autostrada, anche se poi c'è l'imbutto della tangenziale di Catania, che di fatto non è percorribile in certe ore del giorno. In futuro, invece, il cittadino che arriva da Messina o da Siracusa potrebbe avere la possibilità che ho prospettato. Ripeto, questo sarebbe un passo in avanti molto importante, anche perché non comporta la modifica della tratta ferroviaria Catania-Messina, con un ritorno oggettivo e immediato in termini di utilità.

La costruzione della seconda pista è prevista nel piano quarantennale. Tuttavia, oggi, con la pista esistente, non abbiamo limiti dal punto di vista operativo: possiamo arrivare tranquillamente a raddoppiare il traffico passeggeri senza alcuna difficoltà dal punto di vista dell'utilizzo dell'aerostazione. L'unico problema, come lei ha evidenziato, riguarda la possibilità di provvedere alla manutenzione della pista. Sotto questo aspetto, ci auguriamo che la necessità di interventi radicali si mani-

festi il più tardi possibile. A tal proposito, attualmente, stiamo effettuando delle valutazioni in sede tecnica e, anche se non abbiamo ancora i risultati delle indagini di tipo geotecnico, geologico e di portanza della pista, i primi dati a nostra disposizione non fanno rilevare problemi immediati.

A dire il vero, nel piano industriale avevamo previsto un intervento significativo nel 2011; tuttavia, i tecnici affermano — lo stiamo verificando — che, probabilmente, la realizzazione della bretella, a cui facevo riferimento poco fa, conferendo meno carico alla pista, ci potrebbe tranquillizzare.

In ogni caso, come dicevo, nel piano quarantennale è prevista la realizzazione della seconda pista, anche se non si risolverebbe, comunque, il problema della lunghezza, poiché sarebbe anch'essa limitata sempre dall'interporto. Sostanzialmente, quindi, si tratterebbe di una seconda pista con le stesse caratteristiche dell'attuale.

Per quanto riguarda la domanda sui servizi, e più specificatamente i parcheggi, nel piano industriale abbiamo previsto importanti investimenti per la realizzazione — a tal proposito abbiamo già un progetto esecutivo all'attenzione dell'ENAC per l'approvazione — di un parcheggio a raso nell'area a nord dell'aeroporto, dove dovremmo trasferire tutti gli operatori aeroportuali e gli operatori che offrono autovetture a noleggio (i «*rent a car*»), liberando così le superfici prospicienti all'aerostazione e raddoppiando, attraverso un intervento di elevazione di un livello, l'attuale parcheggio a lunga sosta gestito dalla SAC.

Ciò detto, in un anno e mezzo, la risposta in termini di parcheggi sarà adeguata allo *standard* dell'aerostazione. Difatti, con la nuova aerostazione, è scoppata l'emergenza dei parcheggi, che fino a qualche tempo fa non avevamo. In ogni caso, abbiamo una pianificazione che riguarda la realizzazione sia dei parcheggi, sia dei collegamenti fra i parcheggi e l'aerostazione, che oggi so bene essere molto carenti. Purtroppo, come sapete, la nostra gestione è simile a quella di una

società pubblica — mi riferisco all'approvazione dei progetti, alle gare e così via — e i tempi non sono quelli che vorremmo.

Ciò nonostante, stiamo procedendo rapidamente e credo che, a breve, saremo in grado di rispondere efficacemente a queste esigenze.

PAOLO ANTONELLI, *Direttore generale di SAC Spa*. Per quanto riguarda l'aviazione generale, innanzitutto, vi è da fare, a mio giudizio, una notazione. Catania non è un aeroporto con una grande domanda di aviazione generale. Infatti, rispetto ad altri aeroporti con le nostre stesse caratteristiche — aeroporti regionali con traffico consistente — a Catania la percentuale dell'aviazione generale sul traffico globale è molto inferiore. Questo non significa che dobbiamo ignorare l'aviazione generale.

Lei, presidente, ha fatto un'osservazione che condividiamo. A Catania, sostanzialmente, vi è un livello di soddisfazione piuttosto elevato per quanto riguarda la funzionalità, la consapevolezza della sicurezza e la capacità della società di gestione nel prevedere investimenti, rispetto anche alla ripresa del traffico. Non godiamo, invece, di grossa reputazione per l'aviazione generale. Stiamo lavorando, perciò, su questo aspetto.

A tal proposito, abbiamo due orientamenti tra i quali opereremo una scelta. Il primo è quello a cui accennava in precedenza il presidente: nel piano di investimenti quadriennale, un obiettivo da raggiungere è la ristrutturazione della vecchia aerostazione, in modo che possa assorbire la percentuale di traffico — sperando in una consistente ripresa — che mette in crisi l'aeroporto di Catania nel periodo estivo. Oltre a questo, l'obiettivo è quello di specializzare parte di questa aerostazione come area di parcheggi per poter accogliere e servire meglio l'aviazione generale.

La seconda opzione, che stiamo valutando con la direzione dell'ENAC di Catania, è quella di spostare un'area importante dell'Aeroclub — che attualmente opera a Catania, proprio in prossimità delle infrastrutture principali — in un'altra

zona già individuata, per dare spazio all'aviazione generale, anche con una personalizzazione del servizio che possa avere un ritorno positivo.

Quello che lei ha riferito, presidente, è corretto: la voce è consolidata. Per questa ragione, ci stiamo muovendo in queste due direzioni e credo che, in un arco di tempo compatibile con i nostri programmi di investimento, saremo in grado di affrontare in maniera soddisfacente anche questo problema.

GAETANO MANCINI, *Presidente e amministratore delegato di SAC SpA*. Vorrei integrare brevemente la risposta in merito alla questione dei parcheggi. Se ho capito bene, l'onorevole Garofalo è un conoscitore della realtà catanese, utilizzando l'aeroporto settimanalmente.

Faccio presente che siamo in attesa della famosa area, attualmente di proprietà del comune di Catania, sulla quale si dovrebbe realizzare il parcheggio multipiano. Si tratta di una vicenda annosa. Proprio alla fine dello scorso mese, l'assemblea dei soci ha deliberato il valore societario per l'eventuale conferimento in natura da parte del comune di Catania. Ci auguriamo, quindi, di avere, a brevissimo termine, la disponibilità di quest'area.

Credo, peraltro, che tale questione sia ben nota all'onorevole Garofalo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Catania SAC SpA per il loro intervento e dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 12,35.**

#### **Audizione di rappresentanti della società di gestione ADR — Aeroporti di Roma Spa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della società di gestione ADR — Aeroporti di Roma Spa.

Do ora la parola al dottor Fabrizio Palenzona, presidente di ADR.

FABRIZIO PALENZONA, *Presidente di ADR — Aeroporti di Roma Spa*. Signor presidente, spero che il documento da lasciare agli atti sia abbastanza articolato, affinché i signori deputati che lo vogliono possano prenderne visione. Ringrazio la Commissione e il presidente per questa opportunità, che ritengo quanto mai necessaria.

Svilupperò un breve ragionamento e per eventuali domande o osservazioni, anche l'amministratore delegato, dottor Angiolini, e il direttore generale, dottor Giudice, saranno a vostra disposizione.

Intendo partire da un discorso più generale, che ritengo molto importante per chi detiene la responsabilità di decisioni politiche, come hanno il Parlamento e la Commissione. Il discorso riguarda il grave *gap* infrastrutturale di questo Paese, a tutti ben noto — non sto qui a ripetere le ragioni che ben conoscete — e il grave difetto di programmazione che in generale è legato alla mancanza di non capacità di fare sistema delle nostre istituzioni.

Complessivamente, scontiamo la difficoltà di dover mettere a punto e realizzare un piano della mobilità delle persone e delle merci, che sono un importante fattore di competitività in un grande Paese industriale, ancor più nel nostro, che ha una morfologia particolare e al tempo stesso grandi opportunità, come il posizionamento geografico nel Mar Mediterraneo.

Tuttavia, non sono qui per ricordarvi questi aspetti, che conoscete bene, ma per sottolineare un problema: la programmazione. In ambito aeroportuale non poteva essere diversa da quella delle altre infrastrutture del Paese, intendendo autostrade, porti, interporti, sistema logistico. Anche nel settore degli aeroporti, infatti, è mancata un'indicazione politica, un piano, una programmazione capace di dare una direttrice alle imprese — prima pubbliche, oggi in parte private, o comunque che ragionano con i sistemi del mercato — che si trovano a operare in una situazione di

gap infrastrutturale, di difficoltà rispetto agli altri Paesi d'Europa.

Calandoci in un segmento importante, quello che oggi è all'attenzione della vostra Commissione, ci troviamo a fare una fotografia di carattere generale che ritrae un sistema aeroportuale in difficoltà rispetto a quello di tutti gli altri Paesi europei. Le conseguenze sono gravi, sia per il lavoro diretto che deve svolgere un aeroporto, sia per il lavoro indiretto — molto più vasto — che riguarda il turismo, l'accoglienza, e la propensione al volo.

I dati sono allarmanti, anche se, come sempre in questo mondo, tutto è recuperabile. In particolare, la propensione al volo dell'Italia è la più bassa rispetto a tutti gli altri Paesi d'Europa, pur avendo il nostro Paese molti più aeroporti in media per abitante.

I primi tre scali della Spagna — un Paese che storicamente, con tutto il rispetto, è considerato più « arretrato » di noi, dal punto di vista dello sviluppo industriale — registrano il 30 o 40 per cento di traffico in più dei primi tre aeroporti italiani. Questo non combacia con nessun sistema e con nessuna logica industriale trasportistica, ma è frutto del caos.

In tutti i Paesi d'Europa è stato portato avanti un sano e corretto sviluppo dell'industria aeronautica e trasportistica dall'alto, che ha significato costruire un insieme di strutture intorno a un grande *hub* aeroportuale. L'*hub* è un aeroporto di scambio, di collegamento con un intero Paese e il suo sistema economico, dal quale ripartono i voli delle tratte continentali e intercontinentali più importanti. Il sistema di transiti e arrivi è tale da consentire lo sviluppo di una grande compagnia aerea da una parte, di un grande aeroporto dall'altra. Oltre a questo, sono inseriti nella rete aeroporti cosiddetti di « seconda categoria », ossia che svolgono il lavoro di collegamento punto a punto — *point to point* — e di « terza categoria », ovvero di collegamento tra gli aeroporti.

In Italia, invece, abbiamo assistito alla creazione di un sistema che mi permetterei di definire « casuale ». Uno dei pro-

blemi gravi che esistono nel nostro Paese, dunque, non riguarda tanto la questione relativa a Malpensa o Linate. Noi, come ADR, non abbiamo mai partecipato a questa polemica, dichiarandoci sempre rispettosi delle scelte industriali dei vettori. Il vettore ha fatto le sue scelte e noi ne prendiamo atto. I giornali, a dire il vero, le hanno presentate come scelte molto recenti, nell'ultima conferenza stampa a Fiumicino. In realtà, si tratta di decisioni assunte nel 2007, in base a una logica industriale.

Non intendo parlare contro Malpensa. Il fatto che ci sia stato uno sviluppo casuale, caotico o campanilistico del sistema trasportistico aeroportuale del nord ha causato fatalmente una difficoltà a concentrare il traffico aeroportuale in un unico *hub*.

A questo si aggiungano tutte le difficoltà — non solo per il nord, ma anche per noi — di raggiungimento delle infrastrutture. Un sistema efficiente, infatti, non deve esserlo solo di per sé (e noi oggi non lo siamo), ma anche dal punto di vista del raggiungimento delle infrastrutture. Pertanto l'aeroporto, struttura e infrastruttura puntuale, deve essere collegato all'interno di un sistema.

Ho voluto fare questo quadro (spero sia chiaro, sarà poi corredato di cifre) per dire che tale situazione ha causato un ritardo nelle infrastrutture e nel dimensionamento degli aeroporti — mi riferisco a una polverizzazione degli stessi, a dimensioni inadeguate rispetto allo sviluppo — e, infine, una dannosa ripercussione sulla propensione al volo. I cittadini italiani, infatti, proprio a causa della disorganizzazione, hanno una propensione al volo vicina a quella dei Paesi non europei.

Vorrei ricordare, inoltre, una serie di errori clamorosi del passato che, all'epoca, probabilmente sono stati commessi in buona fede. Nessuno, infatti, sbaglia perché è contento di farlo: evitiamo polemiche sciocche. Tuttavia, al momento di verificare i risultati, si deve avere il coraggio di constatare l'errore.

Quando in questo Paese è stata varata — il che non è avvenuto in nessun altro



luogo al mondo - la legge sui requisiti di sistema, bloccando le tariffe degli aeroporti, anzi facendole diminuire, come dimostrerò, per facilitare il lavoro del vettore nazionale, il risultato è che la compagnia di bandiera ha fatto la fine che sappiamo. Parlo della vecchia Alitalia; la nuova compagnia ha tutta la nostra solidarietà e il nostro sostegno, per quanto è possibile. Questo ha distrutto o comunque danneggiato gravemente il sistema infrastrutturale aeroportuale italiano. Per venire alle cifre, in Italia, negli ultimi nove anni circa, si è finanziato il sottosviluppo, non lo sviluppo. Mi si dirà che parlo sempre di tariffe, ma non posso fare diversamente: gli investimenti o li realizza lo Stato o li realizzano i privati che devono però veder ripagati gli investimenti effettuati. Il resto è demagogia.

Nel caso specifico, ADR vuole essere un'impresa che sta sul mercato consapevole dei vincoli e delle esigenze di un'impresa che gestisce un delicato servizio pubblico, ma deve avere compatibilità di numeri per gli investimenti da effettuare. Non avere consentito neppure la rivalutazione delle tariffe in termini di inflazione reale, anzi aver aggravato il sistema di lacci e laccioli per favorire il vettore, ha provocato un danno alle tariffe aeroportuali di ADR (Fiumicino e Ciampino insieme), che in questi anni - ossia dagli anni della privatizzazione ad oggi - sono diminuite del 17 per cento. Capite, dunque, che competere con le mani legate non è possibile. Infatti, abbiamo accumulato, per questa legge a mio avviso sbagliata, un *gap* rispetto all'Europa del 100 per cento visto dal basso, del 50 per cento visto dall'alto. Mi spiego meglio: un passeggero che, atterrando a Charles de Gaulle con il medesimo aereo, costa cento - inteso come unità di misura, le cifre sono riportate nella documentazione scritta - quando atterra a Fiumicino costa cinquanta. Questo significa che Charles de Gaulle si sviluppa, mentre Fiumicino muore. È impossibile, pertanto, competere in un sistema che ha queste regole.

Chiediamo alla politica, in primo luogo, una cosa molto semplice: che si provveda

alla programmazione. Sto parlando di mali oscuri e lontani, certamente non mi riferisco a questo Governo, che in altre situazioni si è dato da fare per risolvere dei problemi. Non è mio compito fare polemica, tuttavia è mio dovere sottolineare un problema che data molti anni. Non si tratta, infatti, di un problema nato oggi, ma sono molto ottimista circa il fatto che oggi si creino le condizioni per risolverlo, per questo lo pongo alla vostra attenzione.

Come dicevo, è un problema di programmazione. Siamo ben felici, al riguardo, che l'ENAC abbia avviato, in collaborazione con delle società, un programma per creare un piano non vincolistico - l'ENAC non può farlo, in mancanza di un'indicazione del Parlamento - ma comunque utile a chiarire la situazione.

Oltre al problema di pianificazione, vi è anche un problema di comprensione. Non abbiamo la volontà di chiedere gabelle, ma di realizzare un grande piano, che ci accingiamo a presentare, in primo luogo all'ENAC - nostro punto di riferimento istituzionale - e poi alla politica, per prevedere per Roma e per l'Italia una infrastruttura adeguata, come esiste in tutti i Paesi del mondo.

Con questo obiettivo presenteremo un piano economico-finanziario, che deve far leva sullo sviluppo del traffico per ripagarsi con un sistema tariffario affidabile, fino al termine della nostra convenzione.

Sto dicendo cose banali, ma che oggi non sono possibili per le normative esistenti. Abbiamo assolutamente bisogno, quindi, di regole certe nel tempo, se vogliamo dotare il Paese - a spese dei privati concessionari - di un'infrastruttura della quale ha assolutamente bisogno e che sia capace di creare un volano di sviluppo formidabile per l'Italia, per Roma e per il Lazio.

A titolo di esempio, ogni milione di passeggeri in più in un'infrastruttura aeroportuale provoca da 2 a 3 mila occupati complessivi, diretti e indotti, e conseguentemente un grande volume di affari. Oggi il sistema aeroportuale di Roma conta 37

milioni di passeggeri: ebbene, nei nostri programmi, confermati oggi nonostante la crisi, pensiamo che, di qui al 2020, i passeggeri diventeranno 60 milioni, per arrivare nel 2030 a 100 milioni.

Considerato che, per fare una media, ogni milione di passeggeri aggiuntivi comporta circa 2.500 assunzioni, questo significa che, in un lasso di tempo di vent'anni, l'indotto del sistema aeroportuale della capitale e dell'Italia può procurare tra i 120 e i 140 mila posti di lavoro, secondo una crescita progressiva. I flussi del traffico, infatti, crescono anno per anno.

Per questo, siamo ben lieti delle scelte industriali di Alitalia, ma è compito dell'imprenditore, quindi di ADR, adeguarsi alle scelte esterne. Non possiamo pensare di piegare gli interessi di Alitalia e delle altre compagnie alle nostre esigenze, ma dobbiamo seguire le richieste del mercato.

Vi posso assicurare che l'Italia — e Roma in particolare — è considerata la prima meta turistica da miliardi di persone. La Cina, l'India e tutto l'est del mondo, dove vive più della metà degli abitanti di questo pianeta, vedono come primo punto di arrivo turistico l'Italia e Roma.

Come potete immaginare, l'alternativa è tra il ritorno all'età della pietra, quindi questi discorsi sarebbero superflui, e lo sviluppo. Uno sviluppo che a mio parere ci sarà, come è sempre stato. Naturalmente, da quando esiste l'aviazione civile abbiamo vissuto diverse crisi. Non parliamo delle guerre, ma — per esempio — della SARS, dell'11 settembre, del rincaro dei carburanti, della terribile crisi finanziaria attuale, tutti eventi che hanno creato e creano delle flessioni considerevoli, perché il mercato del trasporto aereo è molto sensibile. Nel medio e lungo termine, tuttavia, la crescita è matematica. I nostri conti, difatti, sono stati confermati dal gestore dell'aeroporto di Singapore, considerato il più bravo gestore di aeroporti del mondo, con il quale abbiamo definito i nostri piani. Il nostro *management* è perfettamente all'altezza, ma da questa consulenza ha avuto la conferma che quanto

abbiamo previsto è stato già realizzato, magari in modo ancora migliore dal punto di vista dei servizi.

A fronte di questo sviluppo, che sarà ineludibile — le persone vengono a Roma per il Papa e perché è una meta turistica straordinaria — la nostra capacità deve essere quella di accettare la sfida e di predisporre un'infrastruttura in grado di rappresentare la sesta (o settima o quinta che sia) potenza industriale al mondo e, ripeto, la prima meta turistica per milioni e milioni di cittadini. Questo, in sintesi, è il nostro sforzo.

Alla politica chiediamo, come sempre, regole certe, che consentano di fare il passo lungo come la gamba, ossia di investire il denaro necessario, di farlo in modo programmabile nel tempo, poiché il dato positivo della concessione è di investire oggi per recuperare nei trenta anni successivi, risolvendo, però, il problema nell'immediato.

Chiediamo, inoltre, di essere messi in grado di competere non con le mani legate, ma attraverso un sistema tariffario che ci porti dove è giusto che si stia, ossia nella media dei costi aeroportuali europei. O siamo Europa o non lo siamo; se lo siamo, dobbiamo raggiungere lo stesso livello. Questo obiettivo, ovviamente, non possiamo raggiungerlo gratis, ma attraverso una serie di investimenti che portino all'avanguardia le infrastrutture di trasporto aeronautiche del Paese.

Infine, vengo ai collegamenti. Anche in questo caso, ADR non ha detto una parola contro l'alta velocità e la sua eventuale concorrenza al trasporto per via aerea. Sono tutte sciocchezze. Al contrario, per fortuna c'è l'alta velocità! Semmai, peccato che, diversamente da quanto accade negli altri Paesi del mondo, l'alta velocità non arrivi a Fiumicino. Questo è un errore; non è un errore, l'esistenza dell'alta velocità! Analogamente, auspichiamo che il collegamento tra Fiumicino e Roma faccia parte di un sistema, in base al quale Alitalia e Aeroporti di Roma garantiscano al passeggero che parte da Milano — o da qualsiasi altra città — di arrivare al centro di Roma in modo confortevole, così come,

giustamente, le ferrovie partono dal centro di Milano per arrivare, in modo oggi confortevole e veloce, al centro di Roma. È un bene che ci sia questo servizio, è un bene che le ferrovie diano questo servizio e noi vogliamo fare lo stesso. Saranno poi i cittadini a scegliere il mezzo che riteranno più efficiente. A ogni modo, lo ripeto, il collegamento di un'infrastruttura come la nostra, sia per quanto riguarda la funzionalità, sia per quanto riguarda la vetrina del Paese nel mondo, è fondamentale. Quindi, occorre un piano che collochi Fiumicino dove è giusto che sia collocato nell'ambito del mondo e che, nello stesso tempo, lo colleghi rapidamente con la capitale o almeno migliori i collegamenti esistenti.

Spendo un'ultima parola su una questione che so essere di attualità, quella relativa all'aeroporto Viterbo, così avrò esaurito gli argomenti di interesse. La scelta della politica - noi siamo solo gestori - è la seguente: considerato che gli aerei non possono più atterrare a Ciampino ed è necessario un nuovo aeroporto, non solo per lo sviluppo dei voli *low cost*, si è individuata la città di Viterbo. Come dicevo, non è ADR cui competono queste scelte, che devono essere assunte - com'è giusto che sia - dal programmatore politico.

Noi siamo concessionari e nell'ambito della nostra concessione rientra Ciampino. Ora, se lo Stato decide di chiudere i voli commerciali di questo aeroporto, deve affidarci la concessione dell'aeroporto di Viterbo. Come è giusto che sia, noi costruiremo quell'aeroporto, a condizione che lo stesso possa essere licenziato, ovvero possa essere, da una parte, dato in concessione a noi e, dall'altra, aperto al pubblico. Ovviamente, per essere aperto al pubblico, l'aeroporto deve essere collegato.

Sappiamo che il Governo, insieme alla regione, sta facendo e ha fatto passi concreti in questa direzione, ma vorrei fosse chiaro che ognuno ha i propri compiti e le proprie responsabilità. Noi avremmo la responsabilità della costruzione e della gestione dell'impianto di Viterbo, qualora ci fossero affidate; lo Stato ha il compito

di darci questa concessione e di assicurare il collegamento. Preciso questo a onore di chiarezza, perché è bene che ognuno sappia qual è il suo compito.

Mi permetto di fare un'aggiunta. In questo quadro, è fondamentale che l'ENAC, che svolge molto bene un compito tecnico di tutto rispetto, diventi una *authority* che valuti, controlli e sia il più autorevole possibile (e sappiamo che lo è). D'altra parte, basterebbe osservare come si determina una tariffa aeroportuale (penso che tale argomento sia contenuto nella relazione) e quanti « inghippi » - scusate il termine poco rispettoso - occorre superare prima di ultimare il processo. Chi può investire in un sistema nel quale, ogni giorno, un'imboscata può mettere a rischio un piano a lunga scadenza ?

D'altronde, una situazione simile l'abbiamo vissuta anche a proposito del sistema autostradale. Ricordo che, nel 2004, l'ANAS di allora firmò gli accordi con i concessionari, ma si è dovuto attendere il 2009 perché l'attuale Governo sbloccasse le autorizzazioni.

Non mi riferisco alla questione di Autostrade per l'Italia, che ha avuto un percorso diverso, bensì a tutte le autorizzazioni con le altre concessionarie - sbloccate, lodevolmente, in questo ultimo periodo - ferme dal 2004 in questa procedura che, cambiando ANAS con ENAC, è identica.

Mi chiedo, allora, come si possa affrontare un grande investimento di migliaia di miliardi in un sistema che non garantisce il rispetto degli accordi già firmati. Su questi aspetti abbiamo bisogno di chiarezza e, per questo, ci rivolgiamo a voi, sapendo di essere ascoltati.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il presidente Palenzona. Do ora la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**MICHELE POMPEO META.** Ho molto apprezzato la chiarezza del presidente Palenzona, il cui intervento mi sembra abbia fornito ai lavori di questa Commissione degli elementi di informazione e

delle valutazioni utili al tentativo, che stiamo portando avanti in questa sede, di affrontare il tema del riordino del sistema aeroportuale italiano.

Si tratta di uno sforzo che, nel passato, i diversi Governi che si sono succeduti hanno tentato di fare, ma sappiamo con quali risultati.

Credo che dovremmo restituire allo Stato e alla politica il compito di programmare. Se non facciamo questo, non possiamo sorprenderci più di tanto quando, legittimamente, una nuova o vecchia compagnia compie delle scelte e queste rischiano di gettare benzina sul fuoco, aggravando alcune ferite aperte.

Né dobbiamo sorprenderci se su questi aspetti, strategici per lo sviluppo della nostra economia e del nostro Paese, si conduce una discussione che somiglia a quella sul campionato di calcio. Sono davvero stupefatto del dibattito — che risente, evidentemente, anche del clima elettorale — sul sistema aeroportuale romano e regionale e delle reazioni che si sono avute al nord, dopo che, legittimamente, i vertici di CAI hanno assunto alcune decisioni, rendendo chiari indirizzi contenuti, tra l'altro, nel vecchio piano Fenice. Da questo punto di vista, infatti, scopriamo l'acqua calda.

Si parla di concertazione e sforzo solidale; tuttavia, si avverte anche il disagio, soprattutto di alcune componenti di questo Parlamento, rispetto alla vicenda del nord Italia. Mancano, invece, alcune valutazioni di merito.

Per quanto mi riguarda, ho seguito questa discussione negli ultimi tempi e mi sembra naturale l'approdo al quale si è giunti. Questa, però, è solo una parte della questione. L'altra parte riguarda il fatto che, se vogliamo arrivare pronti agli appuntamenti già fissati nel medio e lungo periodo, non possiamo perdere altro tempo.

Si tratta, dunque, di stabilire come riorganizzare la funzione di programmazione e di controllo dello Stato e come consentire agli operatori di competere — come fanno i vostri colleghi su scala

europea — in un settore difficilissimo, colpito più di altri dalla crisi economico-finanziaria mondiale.

Ho letto le quattro proposte e devo dire che mi sembrano molto interessanti. Personalmente condivido l'esigenza di creare anche in questo settore strategico un'*authority*. Va benissimo anche l'idea che sia ENAC a diventarlo, avendo competenze e professionalità adeguate, una storia e una certa autorevolezza.

Per quanto riguarda la mia parte politica, possiamo anche formulare in maniera unitaria — com'è consuetudine fare in questa Commissione sulle questioni più importanti — una proposta condivisa, magari a conclusione dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Dottor Palenzona, lei ha toccato temi molto delicati e sensibili, come quello del piano di ammodernamento del nostro Paese. Vale oggi, per il sistema aeroportuale, quello che, per tanti anni, ha riguardato temi cruciali, quali la mobilità dei grandi sistemi urbani, quella che un tempo veniva chiamata la «cura del ferro», le riconversioni modali e le autostrade del mare. Questo Paese ha bisogno non di un piano della mobilità e dei trasporti «alla sovietica», bensì di scelte settoriali integrate nel quadro di un sistema equilibrato.

La questione degli aeroporti va certamente trattata, in quanto in questo caso si è trattato di sottosviluppo, non di sviluppo. Alcune grandi contraddizioni non possono non essere affrontate. Apprezzo la scelta di Fiumicino come nodo di traffico del Paese, anche per ragioni geografiche. Tuttavia, la mia è una forza politica che ha a cuore gli interessi di tutto il Paese.

Non possiamo leggere la vicenda di Malpensa come un tradimento tardivo di Berlusconi o di Bossi, poiché essa ha motivazioni specifiche. È chiaro che anche lo sviluppato sistema economico-sociale del nord non regge la presenza di un aeroporto ogni 50 chilometri. Lo abbiamo visto, indagando e ascoltando i vari operatori, i vari soggetti politici e istituzionali del nord. Se vogliamo salvare Malpensa, non si tratta di riproporre — anacronisti-

camente — la contrapposizione con Fiumicino. Lo ripeto, quelle scelte strategiche erano contenute nel vecchio piano Fenice; ribadisco: scopriamo l'acqua calda.

Occorre, allora, mettere mano al sistema aeroportuale del nord, concependo il tema del federalismo aeroportuale in modo contrario a come è stato concepito finora. Ciò comporta che alcuni governatori debbano restare al proprio posto, poiché non possono sostituirsi allo Stato. D'altra parte, la questione della delega delle competenze è delicata: in gioco c'è lo sviluppo dell'economia dell'intero Paese e la possibilità di competere in un settore particolare, soprattutto in presenza di una grave crisi.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale di Roma e del Lazio, ho apprezzato moltissimo le sue considerazioni, presidente Palenzona e, a tale proposito, le vorrei rivolgere alcune domande. Lei ha dato per scontato che si conosca diffusamente il piano di sviluppo strategico dello scalo di Fiumicino. Così è, ma vorrei da lei una nuova conferma.

A me preoccupano, al di là delle ragioni che lei ha spiegato, alcune strategie che riguardano lo sviluppo dello scalo. È evidente che negli ultimi anni si è investito di meno rispetto a quanto stabilito dai vecchi piani. Del resto, questa tendenza è giustificata da alcune considerazioni che lei ha espresso. Ora, il tema degli investimenti su uno scalo destinato, da qui al 2030, a raddoppiare i volumi di traffico è un aspetto che riguarda lei, ma anche la politica.

Il tema della quarta pista — non intendo girare intorno alla questione, non ho alcuna difficoltà a parlarne — deve essere affrontato in questa sede, magari senza i disagi e i disturbi provenienti da parte di qualche componente politica locale, che ha un suo peso negli equilibri, a Roma, come in regione o in provincia. Insomma, vorrei avere delle delucidazioni sulla famosa quarta pista, visto che stiamo parlando di uno degli scali più importanti d'Europa.

Vengo al tema più generale degli investimenti e dei collegamenti. Sono convinto anche io che un sistema aeroportuale che

muove decine e decine di milioni di passeggeri non può reggere con le attuali infrastrutture viarie e ferroviarie. Occorre, perciò, integrare il sistema della mobilità locale, nazionale e internazionale. Credo, infatti, che gli enti locali, la società che gestisce gli aeroporti di Roma e gli altri soggetti che si occupano di trasporti debbano riflettere sulla questione con maggiore coraggio. Difatti, come diceva lei stesso, aeroporti che hanno lo stesso volume di traffico sono legati ai sistemi infrastrutturali sovracittadini, sovraregionali e anche nazionali.

Penso che questa sia una delle questioni centrali a livello nazionale, nell'ambito della quale occorre una riflessione sulla metropolitana e su un eventuale collegamento dell'aeroporto con altre infrastrutture «pregiate», siano esse l'alta velocità o altri sistemi di raccordo, magari anche su strada.

Vengo ora alla questione di Viterbo, sulla quale in questa Commissione, anche nella scorsa legislatura, abbiamo indagato e riflettuto.

Abbiamo condiviso la scelta di Viterbo, perché legata all'emergenza di Ciampino. Penso che si debbano accelerare i tempi, come abbiamo detto anche a chi si occupa della sicurezza: la vicenda di Ciampino resta molto delicata da questo punto di vista. Per questo è necessario accelerare i tempi della costruzione del nuovo scalo viterbese e questo significa affrontare tutte le questioni aperte.

Come dicevo, abbiamo tifato e optato per questa soluzione e, come lei sa, il Parlamento si è attivato per garantire che l'aeroporto di Viterbo, originato da Ciampino, fosse dato in concessione ai medesimi gestori.

Tuttavia, a questo punto si pone il tema dei collegamenti. Condivido quanto lei ha affermato, ma non possiamo affidare interamente allo Stato il compito di programmare, finanziare e realizzare i collegamenti tra una infrastruttura aeroportuale e il resto del sistema.

Come sappiamo, è in costruzione — ed è un bel passo in avanti — una ferrovia che, per quattro quinti, collega oramai

Roma a Viterbo. Si tratta della vecchia concessione relativa alla Ferrovia Nord, sulla quale mi pare che la regione — e non lo Stato, in questo caso — abbia compiuto scelte irreversibili. Quell'operazione, infatti, riguardava vecchi finanziamenti che rischiavano di essere persi e che sono stati abbondantemente rigenerati per volontà della regione in questi ultimi due anni.

Ad ogni modo, credo vi siano risorse tali da consentire di accelerare la fase progettuale già nelle prossime settimane e di tentare l'apertura del cantiere entro un anno. Credo si tratti di un'opera davvero straordinaria, una delle più coerenti che si stanno realizzando in questa fase, non solo nel nostro Paese, ma in tutta Europa. È un'opera moderna che richiede, qualora non ci fossero le risorse sostenibili — ma io penso di sì — uno sforzo congiunto tra pubblico e privato, uno sforzo di concertazione complessiva tra il sistema locale, lo Stato, i privati e la stessa società di gestione aeroportuale.

Vorrei rimarcare, signor presidente, che la vicenda di Ciampino non deve essere dimenticata. Infatti, come sappiamo dalle autorità che hanno poteri di controllo in materia, siamo di nuovo di fronte a un'emergenza non più sopportabile.

Nel complesso, dunque, penso che il sistema aeroportuale del Lazio, al di fuori delle vecchie diatribe tra nord e sud, deve essere valutato con grande attenzione e senza pregiudizi — così come accade a livello locale, con province, comuni e regioni, sebbene abbiano maggioranze diverse — e debba rappresentare un elemento portante per la soluzione di problemi strategici di un settore altrettanto strategico per lo sviluppo del nostro Paese.

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Vorrei innanzitutto ringraziare il presidente Palenzona per la relazione interessante e anche sorprendente. Non avrei mai pensato che l'Italia fosse — nonostante la canzone — uno dei Paesi con meno voglia di volare; mi aspettavo che fossimo un Paese con più passione per i viaggi e il volo.

Ad ogni modo, riguardo a Fiumicino, mi preoccupano i collegamenti. A questo proposito, vorrei rilevare che Malpensa è fallita anche perché in venti anni il Governo, anche della parte che rappresento, non è riuscito a garantire un collegamento efficace con il centro della città. Difatti, la navetta, che in altri aeroporti funziona efficacemente (vedi Heathrow), si muove a una velocità imbarazzante, anche se si chiama *Express*.

Ieri, al convegno organizzato a palazzo San Macuto sempre su questo tema, ho sentito un intervento da parte delle Ferrovie dello Stato che non mi è piaciuto. Infatti, se si paragona la linea che collega Fiumicino al centro di Roma con qualsiasi altra linea, significa che non si è capito il problema strategico di un aeroporto, perciò qualsiasi sviluppo futuro dell'*hub* sarà boicottato dai collegamenti con la città, che oggi sono a collo di bottiglia.

Su quest'aspetto credo sarà importante trovare un accordo, anche in sede di Commissione. Del resto, il trenino che collega l'aeroporto con la città è inesistente, visto che impiega un'ora a percorrere una distanza di circa 15 chilometri.

Mi chiedevo, inoltre, se sarà possibile nel futuro avere un coordinamento degli aeroporti di Roma meno caotico di quanto non sia oggi. Mi sono fatto spiegare bene come funziona la questione e capisco che non sia facile. L'*outsourcing*, infatti, crea notevoli problemi: chi si occupa della rampa appartiene a una determinata società, chi si occupa dei bagagli appartiene ad un'altra società e via dicendo.

D'altra parte, il livello professionale, forse anche a causa di questo sistema per cui si assumono le persone di sei mesi in sei mesi, ha portato a una qualità di resa sul lavoro veramente bassa. La stessa Alitalia ha mandato in giro persone molto giovani per dare informazioni ai clienti, ma era imbarazzante il loro livello di analfabetismo sui problemi reali del passeggero.

Mi chiedo, dunque, quale sforzo politico possiamo compiere, insieme a voi, per

aiutarvi a rendere virtuoso questo volano di cui lei parlava. Del resto, Roma è certamente una meta molto ambita.

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

FABRIZIO PALENZONA, *Presidente di ADR - Aeroporti di Roma Spa*. Sulle questioni più tecniche, come quella delle piste, interverrà il direttore generale.

L'onorevole Meta ha svolto certamente un discorso articolato. Io sono un cittadino del nord, prestato a fare il presidente di ADR. Ciò nonostante, siamo tutti d'accordo che il grande traffico commerciale, industriale e *business* del nord rappresenta un problema. Occorre, perciò, tenere presente che l'Italia - strutturata morfologicamente ed economicamente in un certo modo - fa capo a due piattaforme aeroportuali importanti: Malpensa e Fiumicino.

Consapevoli di ciò, riteniamo ci sia la possibilità di operare scelte industriali compatibili con vocazioni, posizionamento e capacità di sviluppo diversi.

Tuttavia - lo ripeto perché ci crediamo veramente - l'ultima cosa che ci interessa è fare la guerra con Malpensa; non abbiamo mai partecipato a questo esercizio e riteniamo che si tratti di una polemica sciocca. Ognuno deve fare la propria parte e Malpensa la fa molto bene. Naturalmente in modo compatibile con le scelte industriali del vettore, diverse, del tutto o in parte, dalle nostre, anche Malpensa ha una grande capacità di sviluppo e i suoi *manager* sono sicuramente in grado di fare bene il loro mestiere, come noi cerchiamo di fare il nostro, tentando, se possibile, di avere le mani libere per competere con il resto del mondo e dell'Europa.

In merito alla questione dei collegamenti e dei servizi - so di avervi scandalizzato, ma lo ripeto perché siamo ancora un Paese dove c'è la libertà di opinione - sarebbe giusto, secondo me, che un cittadino abbia come referente responsabile colui che mette a disposizione l'aereo, quando sale in aereo, e colui che si occupa delle infrastrutture, quando entra in ae-

roporto. Il sistema attuale l'ha voluto l'*Antitrust* e io rispetto tutti e non voglio assolutamente violare delle norme.

L'attuale frazionamento crea un notevole caos organizzativo, per cui in un aeroporto come il nostro non è inusuale - al di là della difficoltà infrastrutturale, di cui siamo responsabili per il motivo che ho cercato di spiegare - che qualcuno si trovi in ritardo o in difficoltà sulle rampe, sulle scale o sui mezzi di terra, mentre altri stiano fermi perché ognuno ha il suo sistema. Ripeto, secondo me, è aberrante, ma è un male necessario. Questo comporta - lo dico, sapendo che domani sarò accusato - una generale deresponsabilizzazione, mentre sarebbe più utile che fossero chiare le responsabilità.

In altre parole, se una persona ha la responsabilità di gestione dell'aeroporto, deve rispondere di tutto quello che succede...

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Infatti bisognerebbe creare un meccanismo...

FABRIZIO PALENZONA, *Presidente di ADR - Aeroporti di Roma Spa*. Il frazionamento crea, qualche volta, il caos e molto spesso una deresponsabilizzazione, o peggio. Per esempio, se si ha un disservizio nel nostro aeroporto il cittadino accusa ADR, anche se spesso noi non possiamo farci nulla. Questo non va bene, e non significa che non vogliamo assumerci le responsabilità, ma non possiamo rispondere agli utenti.

Per quanto riguarda le ferrovie, non ho voluto mettere il dito nella piaga, ma visto che lo ha fatto l'onorevole Barbareschi non posso esimermi dal farlo.

Personalmente, sono felice che funzioni l'alta velocità, anche se ovviamente sottrae traffico alle nostre infrastrutture. Del resto, la concorrenza è bella per questo. Tuttavia, a tale proposito dobbiamo essere chiari. Chi prende l'aereo a Milano deve arrivare a Roma, non a Fiumicino (con tutto il rispetto per Fiumicino e per il suo sindaco), quindi noi dobbiamo essere in grado di garantire un servizio efficiente da Milano al centro di Roma. Ebbene, l'ul-

timo tratto, che è decisivo, spetta alle ferrovie. Queste, dunque, rendono un buon servizio e noi ne siamo felici, ma devono consentire anche a noi di offrire un ottimo servizio ai nostri utenti.

È evidente, anche se il nostro livello non è oggi quello che vorremmo, che c'è una diversità abissale della stazione aeroportuale rispetto alle altre stazioni ferroviarie, sia per raggiungere i treni, sia nella gestione del tratto. D'altra parte, la qualità dei treni e del materiale rotabile è discutibile e la pulizia, che magari in aeroporto non è eccellente, rappresenta in quel caso un problema particolarmente grave.

LUCA GIORGIO BARBARESCHI.  
Quindi la sua proposta quale sarebbe?

FABRIZIO PALENZONA, *Presidente di ADR — Aeroporti di Roma Spa*. Propongo che ci sia la possibilità di partecipare a una gara in cui Alitalia e ADR, o i vettori insieme ad ADR, garantiscano un servizio da Fiumicino a Roma, con gli investimenti necessari per realizzarlo.

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Propone, quindi, un sistema non necessariamente legato alle ferrovie dello Stato, che potreste gestire voi o un privato, come accade in altri casi.

FRANCO GIUDICE, *Direttore generale di ADR — Aeroporti di Roma Spa*. Vorrei rispondere alla domanda dell'onorevole Meta sul numero delle piste.

Il numero delle piste dell'aeroporto di Fiumicino dipende da una serie di fattori, tra i quali il volume di traffico, ovvero il numero degli aeroplani che arrivano in ciascuna ora del giorno. Il piano di sviluppo, fino al 2040, quindi fino alla fine della concessione, prevede non solo la quarta, ma anche la quinta e la sesta pista, in base a un rapporto matematico tra numero di aerei necessari a portare quel numero di passeggeri e infrastruttura tecnologica. Si tratta, quindi, della capacità di ricevere traffico in una certa fascia oraria.

Effettivamente, stiamo già progettando la realizzazione di una prima pista aggiuntiva — la quarta rispetto alle tre attuali — che potrebbe essere già operativa a partire dal 2014-2015. Questo progetto fa parte del piano di sviluppo: se non abbiamo a disposizione un numero sufficiente di piste non riusciamo a gestire il traffico, oppure lo facciamo generando ritardi sull'intera rete del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della società di gestione ADR — Aeroporti di Roma Spa per il loro intervento e dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,25.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa  
il 19 giugno 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

