

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

15.

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 MAGGIO 2009

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **SILVIA VELO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Marinò Biagio, <i>Amministratore delegato di SAGAT Spa</i>	3, 6
Velo Silvia, <i>Presidente</i>	3	Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Bologna (SAB Spa):	
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO		Velo Silvia, <i>Presidente</i>	7, 11, 12, 14
Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Torino (SAGAT Spa):		Brunini Armando, <i>Direttore generale di SAB Spa</i>	13
Velo Silvia, <i>Presidente</i>	3, 6, 7	Ginefra Dario (PD)	11
Lovelli Mario (PD)	6	Gualtieri Giuseppina, <i>Presidente di SAB Spa</i> ..	7, 12 13, 14
		Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	11, 13, 14
		Toto Daniele (PdL)	11

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).

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

La seduta comincia alle 11,40.

(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 Torino (SAGAT 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 Torino (SAGAT Spa).

Do la parola all'ingegner Biagio Marinò, amministratore delegato di SAGAT SpA.

BIAGIO MARINÒ, *Amministratore delegato di SAGAT SpA*. Buongiorno signor presidente e signori deputati. Abbiamo preparato un breve documento di quanto oggi rappresenteremo, considerati anche i molti temi che ci accomunano nel settore del trasporto aereo con tutti gli altri soggetti che ci hanno preceduto.

Nell'audizione odierna sono accompagnato dal dottor Fausto Palombelli, direttore generale Aeroporto di Torino, e dal dottor Alberto Perini, direttore della pia-

nificazione, amministrazione finanza e controllo. Non è presente con noi il Presidente di SAGAT SpA, dottor Maurizio Montagnese, che si scusa per l'assenza e invia i suoi saluti.

Desideravo innanzitutto fare una breve presentazione della SAGAT Spa. Attualmente, SAGAT, società nata nel 1956, detiene la concessione per la gestione totale dell'aeroporto di Torino fino al 2035. Nel 2000, è stata privatizzata, giacché soci privati hanno acquisito quasi il 43 per cento delle azioni. La maggioranza rimane in mano pubblica, suddivisa fra Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino, con quote differenti. I principali azionisti privati sono Sintonia S.A. del Gruppo Benetton e Equiter SpA, e ve ne sono alcuni minori.

Nell'anno 2001, in linea con la legislazione emanata, SAGAT ha scorporato la SAGAT Handling costituendola per tutta l'attività di *handling* nell'aeroporto, che oggi effettua in regime di concorrenza, poiché nell'Aeroporto di Torino sono presenti due soggetti, SAGAT Handling e Aviapartner.

Nell'ultimo decennio, SAGAT si è mossa anche per acquisire nell'ambito di un programma di *network* alcune partecipazioni in altri aeroporti e oggi detiene attraverso Aeroporti Holding partecipata al 55 per cento da SAGAT, il 33 per cento circa dell'Aeroporto di Firenze e circa il 7 per cento dell'Aeroporto di Bologna.

L'Aeroporto di Torino è collocato all'interno della regione Piemonte, che indubbiamente rappresenta una delle maggiori realtà aeroportuali, essendo presenti nella regione anche l'Aeroporto di Biella e l'Aeroporto di Cuneo Levaldigi, di minore importanza sia per intensità di traffico, che per strutture tecnologiche e impianti-

stiche. L'Aeroporto di Torino è diverso rispetto a qualche anno fa, perché la Regione Piemonte e la città di Torino hanno potuto godere dell'effetto olimpico in occasione del quale sono stati effettuati molti investimenti.

Oggi, dunque, rappresenta una bella realtà infrastrutturale, in quanto può accogliere fino a 7 milioni di passeggeri all'anno, a fronte dei circa 3,5 milioni di passeggeri che accoglie attualmente. Nel 2008, infatti, a causa della crisi abbiamo avuto 3 milioni 420 mila passeggeri. L'aeroporto gestisce circa 500 voli in partenza alla settimana con 20 compagnie aeree di linea verso 31 destinazioni, di cui 18 internazionali. Completano il *network* tutti i voli *charter* che partono da Torino. Nel documento che abbiamo depositato, abbiamo inserito anche una mappa, dalla quale si possono rilevare le destinazioni raggiunte.

Negli ultimi anni, l'aeroporto di Torino ha subito una trasformazione profonda e l'area sulla quale insiste ha raggiunto 57 mila metri quadri di disponibilità, in seguito all'ampliamento dell'avancorpo dell'aerostazione. Molti lavori sono stati realizzati in occasione dell'evento olimpico a seguito del quale l'aeroporto è stato dotato delle migliori infrastrutture tecnologiche, che consentono oggi di far atterrare nell'aeroporto qualsiasi tipo di aeromobile. Consentitemi di esserne fiero, non per me, che ricopro il mio incarico solo da due anni, ma per quanti prima di me vi hanno lavorato.

Negli anni 2004, 2005 e 2006, sono stati effettuati investimenti sensibili per quasi 90 milioni di euro, per dotare di infrastrutture l'aeroporto di Torino, che garantisce elevati *standard* di qualità e di sicurezza ai propri passeggeri. Proprio a questo riguardo, l'ACI Europe ci ha voluto insignire per due anni consecutivi con un premio in ragione dei servizi offerti nel 2007 e nel 2008. Questa breve premessa testimonia la nostra realtà attuale.

Intendiamo ora affrontare brevemente altri profili, riservandoci di rispondere a tutte le questioni che riterrete necessario approfondire. Il primo punto riguarda la

criticità dello sviluppo, nell'intento di indagare cosa possa ostacolarlo. Occorre, per questo, verificare se gli strumenti e le modalità previste dalla legislazione vigente siano idonei a garantire un'efficace programmazione degli interventi di realizzazione e potenziamento degli aeroporti e analizzare i diversi fattori che, a nostro avviso, rappresentano un ostacolo allo sviluppo e alla crescita non solo dell'aeroporto, ma anche più in generale dell'intero sistema aeroportuale italiano. Ovviamente, non intendiamo menzionare in codesta sede, giacché se ne è parlato tanto e se ne parla continuamente, l'eccezionale crisi che sta caratterizzando la finanza, le banche, le borse, e il sistema aeroportuale non è da meno. Tralascio questo aspetto, perché il tema è stato ampiamente dibattuto in occasione dell'audizione del nostro vice presidente vicario di Assaeroporti nel mese di marzo. In quell'occasione, è nato un documento con il contributo di tutti i gestori aeroportuali. Con riferimento a questo documento, cercherò di sintetizzare i principali punti che non consentono uno sviluppo armonioso del sistema aeroportuale. Se da un lato, infatti, l'incremento delle tariffe dei diritti aeroportuali è praticamente nullo da quasi dieci anni, non riuscendo neppure questo sistema a recuperare l'inflazione programmata, dall'altro si è registrato il proliferare di oneri incrementali imposti alle società di gestione aeroportuale da diversi interventi normativi, quali la legge n. 248 del 2005, il decreto « milleproroghe » che ci ha riconosciuto un'inflazione non dal 2000, ma dal 2008, e per giunta applicata a partire dal mese di novembre, sempre con gravi danni.

Le numerose disposizioni legislative che hanno introdotto obblighi a carico dei gestori aeroportuali senza prevedere un'adeguata copertura tariffaria e le nuove norme in materia di *security* rappresentano appesantimenti che si sono concretizzati in una fase di gestione dei conti non armoniosa. A ciò si aggiunga inoltre la legge finanziaria del 2007, con l'introdu-

zione del fondo di 30 milioni per sollevare lo Stato dagli oneri sostenuti per il servizio antincendio negli aeroporti.

Un ulteriore impedimento ad una rivisitazione delle tariffe regolamentate, con conseguente danno economico per le società, è rappresentato dalla mancata sottoscrizione dei contratti di programma e dalla mancata stipula di gran parte delle convenzioni con le società di gestione aeroportuali, che tutti lamentiamo.

La normativa aeroportuale risente dell'intreccio talora inestricabile tra le diverse amministrazioni statali, che spesso determina sovrapposizioni di ruoli e di competenze. Questa è inoltre sovente complessa da applicare, dovendosi attendere l'emanazione di decreti e delibere attuative. A tal proposito, si è dovuto attendere l'emanazione della nuova delibera n. 51/08 per vedere la pubblicazione ufficiale di un nuovo testo di linee guida anch'esso caratterizzato da un elevato grado di complessità applicativa. Questi rappresentano, a nostro giudizio, gli ostacoli allo sviluppo del sistema.

Un'altra carenza è rappresentata dall'emanazione di decreti e di provvedimenti attuativi, che di fatto non vengono promulgati. Emblematico è il caso della legge finanziaria 2001, che ha abrogato la previgente normativa in materia di imposta sul rumore a carico dei vettori, istituendo una nuova imposizione a carattere regionale, una logica che avrebbe consentito alle regioni di variare la misura dell'imposta secondo le specifiche realtà territoriali. Purtroppo, però, la legge finanziaria 2001 prevedeva l'emanazione di decreti attuativi da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, che non sono mai stati emanati.

Tutti questi elementi concorrono a determinare una situazione di forte incertezza normativa, che certo non favorisce gli investitori privati privi di sicurezza nel medio periodo per quanto concerne tempi e ritorni economici dei loro investimenti.

Abbiamo quindi fino a qui elencato le sofferenze del settore aeroportuale a causa della normativa di settore di complessa applicazione e di un sistema tariffario

fermo da quasi dieci anni. Ad incidere sul mancato sviluppo degli aeroporti, in questi anni, il sistema regolatorio ha dovuto anche fare i conti con la crisi del vettore di bandiera, circostanza che ha condizionato tutti i provvedimenti legislativi e amministrativi che si sono succeduti e, contrariamente allo spirito per il quale sono stati emanati, non hanno consentito il risanamento della compagnia di bandiera sottraendo al contempo risorse destinate agli investimenti e non consentendo una gestione equilibrata delle società di gestione.

Questa situazione di stallo non è più tollerabile. È velleitario chiedere più qualità, efficienza e sicurezza ai gestori aeroportuali privandoli, attraverso la legislazione, delle risorse necessarie di cui invece continuano a disporre i gestori europei. La situazione nel complesso può considerarsi favorita dalla circostanza legata alla recente emanazione della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali, che, se recepita in tempi brevi nel nostro ordinamento, potrebbe rappresentare una valida base di discussione per affrontare in modo organico e definitivo molte delle problematiche che attualmente affliggono il nostro settore, consentendo di coniugare compiutamente le esigenze di mercato, la sicurezza e le legittime aspettative dei passeggeri, degli enti locali e del territorio.

Consideriamo dunque fondamentale la stipula dei contratti di programma tra ENAC e i principali aeroporti italiani.

Per completezza di trattazione e considerata la rilevanza del tema, pare ragionevole citare in questa sede anche la tematica relativa al contratto collettivo di lavoro, passaggio non semplice che comunque ci vedrà impegnati. Si tratta di un contratto scaduto da tempo e per il cui rinnovo non possiamo non tener conto della mutata situazione del trasporto aereo.

Nella trattazione degli argomenti nell'odierna audizione, ci siamo limitati ad una breve presentazione della SAGAT e dell'aeroporto, abbiamo evidenziato le criticità allo sviluppo ed espresso le principali proposte per la ripresa della via degli

investimenti da parte dei gestori, per garantire maggiore efficienza, capacità e qualità del servizio.

Premesso che ci pare ora appropriato manifestare la nostra fiducia nei lavori dell'onorevole Commissione, dobbiamo contestualmente rilevare l'assoluta necessità di creare un efficiente sistema nazionale dei trasporti complementare a tutto il sistema, che non lasci gli aeroporti isolati e ancorati al proprio territorio, ma consenta di integrarli pienamente nel tessuto dei collegamenti ferroviari e autostradali dell'intera rete di trasporto.

In tal senso, attraverso l'associazione Assaeroporti proseguirà il programma comune teso a richiedere al Governo e alle forze politiche una forte ripresa della programmazione a livello nazionale che sia capace di cogliere la sfida di un'efficiente intermodalità anche attraverso la predisposizione di un piano nazionale dei trasporti. Questi sono gli auspici. Abbiamo parlato dei nostri aeroporti anche con il nuovo presidente Assaeroporti, il dottor Palenzona, che è stato già audito, e siamo coscienti della difficoltà di individuare soluzioni per questi temi, lavoro che spetta alla Commissione.

Dovete scusarmi per la sintesi che caratterizza questa esposizione. Desideriamo infatti effettuare una breve presentazione della società, parlarvi delle nostre infrastrutture, e sottolineare la capacità dell'Aeroporto di Torino di essere uno strumento al servizio del territorio potendo soddisfare le esigenze di tutta la regione, e precisare che esso può essere lo strumento utile per lo sviluppo della regione in termini di *business* e di turismo.

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

MARIO LOVELLI. Desidero ringraziarla per la relazione, che in buona parte ricalca questioni già poste alla nostra attenzione da altri gestori aeroportuali, dal momento che la questione comune delle tariffe e della sottoscrizione dei contratti di programma è già stata ripetutamente

segnalata. Naturalmente, al riguardo dovremo focalizzare gli interventi di competenza della Commissione.

Per quanto riguarda la situazione del vostro aeroporto, vorrei sottoporvi due elementi specifici. Provenendo dalla Regione Piemonte, conosco il ruolo di aeroporto regionale che ha Torino, anche se, per le caratteristiche della Regione Piemonte, le zone periferiche risentono di una forza centrifuga e sono più attratte da altre strutture aeroportuali.

In particolare, vorrei chiedervi in primo luogo una vostra valutazione in merito alla vicenda Alitalia, ovvero cosa abbia comportato la privatizzazione di Alitalia per quanto riguarda i vostri rapporti con la vecchia società, quale sia la funzionalità attuale della compagnia aerea rispetto alle esigenze riscontrate e quali le possibilità di un ulteriore sviluppo. La seconda domanda riguarda la vostra valutazione rispetto alla vicenda dell'aeroporto di Malpensa, che non è diventato l'*hub* previsto, per sapere se in questa situazione intravediate possibilità che possano favorirvi ovvero anche sfavorirvi.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Torino (SAGAT Spa) per la replica.

BIAGIO MARINÒ, *Amministratore delegato di SAGAT Spa*. Ringrazio per queste domande, innanzitutto per quelle su Alitalia.

Come tutti gli altri aeroporti in cui Alitalia era collocata, abbiamo sofferto da una parte la crisi finanziaria che ha caratterizzato tutto il 2008 e va caratterizzando anche il 2009, dall'altra il calo di traffico verificatosi nella seconda parte dell'anno, con punte molto accentuate, soprattutto nei mesi di novembre e dicembre.

Per quanto riguarda l'aspetto economico, fino alla fine di agosto SAGAT e SAGAT Handling hanno sofferto del mancato incasso di quasi 6 milioni di crediti, per cui ci siamo iscritti al passivo. A parte questi aspetti economici, tuttavia, il *ma-*

management dell'aeroporto di Torino ritiene di essere stato fortunato, perché siamo annoverati tra le nuove basi di Alitalia, che sono Venezia, Milano, Torino, Napoli, Roma e Catania. Ci riteniamo quindi fortunati rispetto ad altre realtà quali gli aeroporti di Bari e Palermo, che hanno visto calare drasticamente il traffico di Alitalia e che non sono stati considerati aeroporti di riferimento, pur essendo realtà importanti quanto Torino.

Abbiamo pertanto evitato di fare commenti sulla vicenda Alitalia e non è uscito mai un articolo di SAGAT, perché abbiamo ritenuto di aver avuto quella *chance* in più e che queste questioni debbano sempre essere considerate in un'ottica di medio e lungo periodo. Come quelli dell'energia e di altri settori analoghi, i nostri *business* non possono essere calibrati al momento, ma devono essere proiettati nel tempo.

Indubbiamente, si constata un momento di difficoltà per la compagnia, che rileviamo anche oggi, perché l'avvio della nuova Alitalia incontra difficoltà in termini di servizio erogato per l'integrazione delle compagnie. Sulla vicenda Alitalia, però, nel complesso ci consideriamo — come detto — fortunati, anche se dubito che recupereremo i crediti maturati con la vecchia compagnia.

Il nuovo *management* di Alitalia va gradualmente innestando nuove progettualità su queste basi come ha annunciato a Venezia e come farà anche a Torino e in altre realtà aeroportuali.

Rispetto al vecchio *network*, abbiamo perso circa una decina di frequenze settimanali, una perdita che non desta particolare preoccupazione e che peraltro abbiamo coperto inserendo altri vettori, ovvero Blu-express con sei frequenze sulla rotta Torino-Roma, Air Italy sulla rotta Torino-Napoli.

Come per Alitalia, non abbiamo mai espresso valutazioni su Malpensa, vicenda che non ci tocca più di tanto, perché l'85 per cento della nostra clientela è *business*, mentre il restante 13-14 per cento è *low cost*. Anche in questo caso non abbiamo mai fatto commenti pubblici, né inten-

diamo farne, perché si tratta di una vicenda troppo delicata già per i soggetti direttamente interessati. In cuor nostro, però, abbiamo pensato che, se qualche volo non parte da Milano, probabilmente potrà essere recuperato da Torino, ma sono aspetti marginali, non sensibili, né marcatamente importanti.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Torino (SAGAT Spa) per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 12,15.

Audizione di rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Bologna (SAB Spa).

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

Do la parola alla dottoressa Giuseppina Gualtieri, presidente di SAB Spa.

GIUSEPPINA GUALTIERI, *Presidente di SAB Spa*. Ringrazio la Commissione per averci dato la possibilità di partecipare a questa audizione. Oggi, sono qui in qualità di presidente della società aeroportuale di Bologna, insieme al direttore generale, dottor Brunini, e al responsabile della pianificazione e controllo, ingegner Ventola, perché riteniamo che la situazione del sistema aeroportuale italiano sia particolarmente delicata e critica ovunque, e quindi anche a Bologna. Esprimiamo dunque il nostro profondo apprezzamento per l'iniziativa intrapresa da questa Commissione.

Abbiamo predisposto una documentazione che abbiamo depositato, nella quale sono contenuti due documenti, il primo dei quali dà alcune informazioni sull'aeroporto di Bologna e sul suo posizionamento come aeroporto regionale nel nostro sistema, sulle scelte effettuate in que-

sti anni e tuttora in corso e sulle valutazioni che riguardano le nostre prospettive di sviluppo. Il secondo documento, pur partendo sempre dal punto di vista dell'aeroporto di Bologna, è invece relativo ai temi generali di questa audizione, ed esprime una nostra valutazione sul sistema aeroportuale italiano e sulle criticità in esso presenti, che rendono particolarmente delicate le prospettive per il futuro. Anche questo documento contiene riferimenti che partono dall'esperienza specifica di Bologna.

Vi darei brevemente alcune informazioni sull'aeroporto di Bologna, per arrivare, tramite questo, a valutazioni più generali sul sistema aeroportuale e sulle criticità attualmente presenti, che non riguardano solo il nostro aeroporto. L'aeroporto di Bologna possiede le caratteristiche «classiche» dell'aeroporto regionale, però possiede anche altre caratteristiche particolari, perché già da tempo è non solo un collegamento punto-punto con realtà nazionali e internazionali, ma anche un alimentatore-attrattore di traffico da e verso gli aeroporti e gli *hub* internazionali. Questo significa che non abbiamo un legame solo con alcune compagnie aeree e alcuni vettori, ma che da tempo si rileva la compresenza di tutti i principali vettori di linea e, da pochi mesi, anche di un vettore *low cost*, Ryanair.

La posizione del nostro aeroporto è fortemente collegata alle caratteristiche del nostro territorio, come sempre accade per tutti gli aeroporti. Nel nostro caso l'aeroporto è collegato ad un bacino di utenza, a una *catchment area*, di circa 10 milioni di abitanti e a un'attività connessa alla posizione di Bologna come snodo logistico, alle caratteristiche del sistema economico e al reddito *pro capite* medio-alto, che rende l'attività molto legata al traffico *business* e un'attività di *outgoing* turistico.

Un punto meno forte per il nostro aeroporto è quello dell'*incoming* turistico, a differenza di Venezia, in cui, anche a livello internazionale, il ruolo dell'*incoming* turistico è molto importante. L'elevata componente *business* del traffico ha

fatto sì che la scelta di avere tutti i principali vettori diventasse un volano importante per lo sviluppo del traffico.

Quanto all'assetto dell'aeroporto in questo momento, la nostra è una società di proprietà pubblica, soprattutto di enti locali. Il socio di maggioranza al 55 per cento è la Camera di commercio, seguita da Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna. La presenza di soci privati in totale raggiunge il 15 per cento.

Nel 2008, l'aeroporto ha compiuto una scelta, anche con il cambio dei vertici aziendali, non solo del Consiglio di amministrazione, ma anche del *management*, per ragionare di prospettive di sviluppo dell'infrastruttura a medio e lungo termine. Nel febbraio 2008 abbiamo, dunque, approvato un nuovo piano industriale per la società aeroportuale, che è una società per azioni a tutti gli effetti e che quindi deve creare e portare valore anche ai propri azionisti, rappresentando un'infrastruttura importante per il territorio in termini sia di servizio, che di attività per l'economia.

Abbiamo quindi predisposto un piano industriale che ha guardato al tema dell'infrastruttura portando il piano e il nuovo *master plan* a prevedere la possibilità di raggiungere una capacità di trasporto passeggeri pari a 10 milioni. Alla fine del 2008, avevamo 4.225.000 passeggeri e miriamo a portare la capacità fino a 10 milioni con l'attuale assetto pista dell'aeroporto.

Poniamo la massima attenzione a tutti i miglioramenti dell'innovazione e dell'accessibilità. Bologna infatti scommette sulla complementarità e sulla sinergia fra alta velocità e trasporto aereo, motivo per il quale è stato già approvato in *project financing* un progetto di collegamento tra stazione alta velocità e aeroporto, il *people mover*, la cui realizzazione è prevista entro il 2013.

Con riferimento alla sostenibilità ambientale e all'innovazione, mi preme sottolineare come l'aeroporto di Bologna abbia già una forte esperienza in termini di controllo ambientale del rumore. Per ra-

gioni locali e logistiche dell'aeroporto c'è sempre stata grande attenzione verso questo tema, tanto che il raddoppio dei passeggeri in pochi anni è avvenuto con la riduzione di quattro volte del rumore. Si rivolge grande attenzione anche al tema energetico, non solo con impianti fotovoltaici già presenti da alcuni anni in aeroporto, ma anche con un impianto di trigenerazione recentemente approvato dal consiglio, che verrà realizzato nel prossimo anno.

Per quanto riguarda la qualità del servizio e lo sviluppo del traffico, nel piano industriale abbiamo compiuto un'analisi del posizionamento del nostro aeroporto e, date le caratteristiche della *catchment area*, del nostro sistema e del nostro aeroporto, è stato valutato che la forte criticità per cui si poteva correre il rischio di avere una riduzione del traffico si rilevava nel traffico *low cost*. Le compagnie di linea quali Lufthansa, Air France, British, Alitalia erano tutte presenti, però si registrava una carenza nel settore del *low cost*. Da questo è nata una ricerca di soluzione per cui il *management* ha preso contatto con tutte le principali compagnie *low cost* operanti in Europa, per cui si è giunti a un accordo con Ryanair avviato nello scorso marzo. In questa fase di crisi, ciò ci ha consentito di avere un positivo andamento del traffico passeggeri. La scelta tuttavia è strategica, volta ad avere la capacità di affrontare e cogliere le tendenze del mercato, date le caratteristiche del nostro aeroporto. Tutto questo è avvenuto con una contestuale scelta di valutazione di lungo periodo, che riguarda le prospettive del nostro aeroporto anche in termini di capacità di trasporto.

Oggi, ci troviamo in una difficile fase di crisi economica. Anche in passato il sistema aeroportuale ha conosciuto momenti di criticità, ma le previsioni mondiali dicono che, a parte i momenti di *shock*, il trasporto aereo tenderà a crescere ulteriormente. Il sistema infrastrutturale deve quindi essere in grado di adeguarsi ai cambiamenti, perché non è possibile realizzare infrastrutture nel momento dello sviluppo del mercato, ma è

necessario essere già pronti. Occorre quindi garantire le modifiche infrastrutturali, prevedendo lo sviluppo dei prossimi anni.

Abbiamo predisposto un nuovo *master plan* aeroportuale, che riporta la capacità di 10 milioni di passeggeri ed è in fase di approvazione e discussione in sede ENAC. Tutta questa attività — e qui richiamo il tema più caldo di questo momento — ha però un grande punto di debolezza, che non riguarda solo l'aeroporto di Bologna, ovvero il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo nel sistema infrastrutturale. La carenza infrastrutturale esiste nel nostro Paese ed è un tema importante per il nostro aeroporto, ma fare nuove infrastrutture significa poterle finanziare con opportuna redditività e capacità di investimento.

Riprendiamo dunque il tema dell'impatto assolutamente negativo, critico ed estremamente preoccupante per il futuro, quello del blocco tariffario dal 2000, del quale avete avuto già moltissime informazioni. Nel caso dell'aeroporto di Bologna, la situazione appare particolarmente grave. L'impatto è già stato molto negativo in termini di capacità e di programmazione dell'investimento nel lungo periodo. Insieme al blocco tariffario, soprattutto negli ultimi anni sugli aeroporti, e quindi anche sull'aeroporto di Bologna, si sono avuti oneri di tipo economico derivanti dalla garanzia della sicurezza e da altri aspetti che si traducono in circa 4 milioni di euro l'anno su un fatturato di 56 milioni.

Abbiamo quindi subito un danno sia dal blocco tariffario, sia dai maggiori oneri gravanti sul nostro aeroporto. Nonostante questo, però, negli ultimi nove anni l'aeroporto di Bologna ha investito 190 milioni di euro in gran parte autofinanziati, in particolare collegati all'adeguamento della pista. Oggi, ci troviamo di fronte alla necessità di fare investimenti su altre porzioni dell'infrastruttura.

Il blocco e l'incertezza sul sistema tariffario, il sistema di regole non chiaro non ci hanno facilitato. Nel documento abbiamo evidenziato le sovrapposizioni

normative che hanno non solo bloccato, ma anche reso difficile una qualunque scelta previsionale per il futuro e che stanno avendo un forte impatto sul nostro aeroporto. Per finanziare un progetto di sviluppo, abbiamo cercato di capire quali contesti potessero renderlo possibile e abbiamo colto l'occasione derivante dall'ultima delibera CIPE e dalle linee direttive di ENAC riguardanti gli adeguamenti tariffari, per avviare un percorso di contratto di programma, che veda l'adeguamento tariffario convenuto con gli organi istituzionali per lo sviluppo del sistema infrastrutturale.

In questo momento l'aeroporto ha presentato a ENAC il *master plan* collegato al piano industriale dello scorso anno per lo sviluppo infrastrutturale e sta lavorando insieme a ENAC per il contratto di programma che definirebbe il sistema tariffario con le linee guida recentemente applicate e rese note da ENAC.

In un contesto istituzionale e di evoluzione normativa, un tema ci preoccupa molto. La storia del nostro Paese, soprattutto nel caso aeroportuale, ha portato a una continua sovrapposizione di norme e di delibere e l'effetto complessivo è stato quello del blocco. In questa fase, vorremmo evitare che eventuali discussioni sul migliore sistema normativo-regolatorio aeroportuale portino a bloccare nuovamente tutti i percorsi di definizione di politiche tariffarie già avviati.

Nel gennaio 2009, abbiamo avviato il percorso con ENAC per la negoziazione del contratto di programma, e auspichiamo che questo percorso venga portato a termine, come qualche altro aeroporto ha già fatto per la parte tecnica. Una volta che ENAC ha approvato il contratto di programma ci sono altri due passaggi fondamentali, quello ministeriale e quello del CIPE.

Non avere tempi e regole certi rende praticamente impossibile fare piani di sviluppo per le società che sono costituite in forma di società per azioni, rendendo remota la possibilità di realizzare investimenti e condizioni per rendere l'aeroporto, anche dopo una fase di crisi come

quella attuale, uno strumento efficace e un'infrastruttura importante. Per noi è quindi fondamentale ribadire come, pur con tutte le criticità sollevate rispetto agli adeguamenti normativi e alle varie linee di indirizzo, in questo momento non è opportuna una revisione tale da bloccare di nuovo il processo.

Riconosciamo l'esigenza di recepire quanto prima la direttiva comunitaria approvata nel febbraio 2009 riguardante il tema del regolamento tariffario, però non c'è dubbio che, come spesso capita anche in altri Paesi, questi adeguamenti vengano fatti con una normativa nazionale vigente e quindi con un percorso che non va a bloccare tutte le iniziative.

Al di là delle criticità rilevate nei passaggi di questi anni, consideriamo indispensabile procedere e giungere a ottenere meccanismi chiari di assetti e di regolazione all'interno del Paese senza bloccare le iniziative. La variabile tempo è indispensabile anche nel mondo delle infrastrutture. Gli aeroporti non si trovano più in una condizione di « privilegio » come qualche vettore in passato aveva sostenuto e come si poteva pensare trattandosi di società in concessione. Siamo in concorrenza e la concorrenza tra i territori trova la sua massima espressione proprio in quella fra aeroporti, che deve avvenire in un sistema regolato e disciplinato da principi chiari, per evitare di creare una situazione di incertezza che rischia anche di bloccare il tema degli investimenti.

È fondamentale garantire la possibilità di realizzare investimenti e creare regole chiare per un adeguamento tariffario. Almeno nelle linee di indirizzo recentemente approvate dall'ENAC, queste regole esistono e devono essere applicate rapidamente attraverso una giusta negoziazione fra soggetti, che consenta adeguamenti tariffari che riguardino una competizione fra aeroporti non più solo nazionale.

Come evidenziato anche nel nostro documento, quando i vettori scelgono di operare in uno scalo non guardano solo agli aeroporti vicini, alle *catchment area*, ma decidono di scegliere un aeroporto piuttosto che un altro mettendo anche in

concorrenza vari aeroporti in Europa. Le compagnie *low cost* come Ryanair e Easy Jet e le compagnie importanti come Emirates o Delta, guardano agli aeroporti nell'offerta complessiva di sistema, in cui si colloca anche la dotazione infrastrutturale e la capacità di rispondere in tempi rapidi e urgenti a esigenze che riguardano il sistema dei collegamenti.

Con i miei colleghi restiamo disponibili a rispondere alle vostre eventuali domande.

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

DARIO GINEFRA. Vorrei porre una domanda secca. Leggendo i principali indicatori che ci avete fornito notavo un decremento del 21 per cento sui voli nazionali nel traffico passeggeri, che sicuramente risponde ai punti di criticità individuati nella relazione e che sono comuni agli altri aeroporti italiani, ossia crisi economica e passaggio da Alitalia a CAI. Vorrei sapere però se abbiate rilevato nel trimestre 2009 quanto la concorrenza dell'alta velocità abbia inciso nel dato relativo al traffico passeggeri sulla tratta Bologna-Roma e quanto questa incida nel traffico complessivo dei voli nazionali.

AURELIO SALVATORE MISITI. La presidente ha insistito molto sulla questione della concorrenza tra aeroporti. Per vincere la concorrenza, è necessario essere muniti di infrastrutture idonee, e ci devono essere una serie di elementi che rendano appetibile scegliere un determinato aeroporto.

Poiché si tratta di società di gestione — seppur in forma di società per azioni — completamente pubbliche, la concorrenza tra aeroporti sembra un'anomalia, perché si deve concorrere con un altro ente pubblico. Vorrei sapere dunque se consideri utile a questo fine la privatizzazione degli aeroporti.

Tra l'altro, come gestori di aeroporti vantate la presenza di compagnie *low-cost*, che non solo si fanno concorrenza tra

loro, ma istigano alla concorrenza anche gli aeroporti, e spesso non si limitano a non pagare le tariffe aeroportuali, ma chiedono anche soldi ai gestori degli aeroporti. Vorrei quindi sapere se riteniate che nella situazione attuale la privatizzazione delle società di gestione sarebbe positiva o invece se pensate che sia opportuno il controllo del potere pubblico, anche se il controllo dovrebbe essere effettuato dall'ENAC, ente di controllo statale e dall'ENAV.

Vorrei inoltre sapere quanto abbia inciso sull'aeroporto di Bologna la crisi di Alitalia, domanda di rito che rivolgiamo a tutti i nostri auditi.

DANIELE TOTO. Desidero ringraziare i vertici dell'aeroporto di Bologna per la relazione che ritengo assolutamente esaustiva e che impone a noi politici di assumere responsabilità nei rapporti con le strutture.

Vorrei avere qualche chiarimento sulle prospettive di investimento. Nello schema che ci avete fornito, si constata un rallentamento degli investimenti nel triennio 2005-2008, che evidentemente sono successivi al prolungamento della pista, culmine del quadriennio precedente.

Nell'incertezza normativa che lei ha così ben descritto, tuttavia, le prospettive di investimento non sono finite, ma lo schema successivo evidenzia operazioni che, per quanto di spessore e importanti, mi permetto di definire di cabotaggio, di ordinaria amministrazione. Vorrei sapere se abbiate previsto magari una seconda pista, qualora le criticità dovessero essere eliminate dalla politica. Molti aeroporti internazionali la stanno infatti realizzando nell'attuale momento di crisi, per poi averla tra qualche anno, quando ci dovesse essere la ripresa del traffico aereo.

A proposito del collegamento con la stazione ferroviaria di Bologna, vero nodo centrale ferroviario italiano, vorrei sapere come abbiate scelto di collegare l'aeroporto integrando il sistema di trasporti del territorio, perché potrebbe essere un vantaggio assoluto per il vostro aeroporto.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Bologna (SAB Spa) per la replica.

GIUSEPPINA GUALTIERI, *Presidente di SAB Spa*. Parto dalla prima domanda, che si riferisce ai voli nazionali.

Non c'è dubbio che la criticità dei voli nazionali nel 2008 sia stata in gran parte collegata alla vicenda Alitalia-CAI, anche se questo non è l'unico elemento da considerare, perché anche le criticità di compagnie minori come ad esempio Myair hanno avuto un impatto sul nostro aeroporto.

I primi mesi del 2009 danno tuttavia un segnale di ripresa del traffico nazionale. Nel caso di Bologna, per la stagione estiva Alitalia ha confermato le frequenze già esistenti per la tratta Bologna-Roma, che per noi è una tratta di destinazione finale, ma anche di passaggio, che vede la funzione di Fiumicino come *hub*. Alitalia ha inoltre inaugurato due nuove destinazioni per la Sicilia. Si constata dunque una ripresa del traffico nazionale, supportata anche da altre destinazioni realizzate da Ryanair che ha posto una nuova base a Bologna da marzo. Siamo quindi convinti che i voli nazionali, che nel 2008 hanno attraversato un momento di forte criticità, possano essere incrementati.

Il collegamento Bologna-Roma ha già avuto un impatto forte con l'avvio del collegamento ferroviario con l'Eurostar. In questo momento, quindi, non riteniamo che l'alta velocità su Roma possa provocare un impatto particolarmente negativo. Personalmente, ne siamo una testimonianza perché, pur lavorando all'aeroporto di Bologna, siamo venuti in treno, perché era più comodo, data la posizione centrale, come fanno da anni molti passeggeri che guardano all'aeroporto o alla stazione in base agli obiettivi finali di destinazione. Milano, l'altro collegamento dell'alta velocità, per noi non rappresenta una destinazione aeroportuale, perché il collegamento Bologna-Milano quando c'era Malpensa era strettamente legato al ruolo di possibile *hub* di Malpensa.

Ancora rispetto alla questione Alitalia, i voli AirOne e Alitalia che insistono sull'aeroporto di Bologna nel primo quadrimestre del 2009 portano circa il 12 per cento dei passeggeri, mettendo insieme i due vettori che prima operavano sullo scalo. Auspichiamo che l'impatto dell'Alitalia sull'aeroporto sia positivo per il futuro, mentre per il momento dobbiamo registrare gli effetti negativi del passaggio dalla vecchia alla nuova Alitalia, essendo i nostri crediti rimasti nella *bad company*. Nel nostro caso, l'impatto sul bilancio 2008, stimato e messo a bilancio come criticità, nonostante l'impegno a recuperare crediti, è pari a perdite su crediti per 885 mila euro. Si tratta per noi di una cifra molto importante, date le dimensioni dell'aeroporto, ma in termini di valore assoluto sicuramente è meno rilevante delle perdite a carico di altre realtà aeroportuali.

Per quanto riguarda il tema della concorrenza tra aeroporti, vorrei innanzitutto esprimere una mia opinione personale, perché quando si parla di assetti proprietari non si può fare un discorso generale e non vorrei dare l'impressione di esprimermi anche per conto di altri. Richiamandomi anche alla posizione desumibile dall'ordinamento comunitario, ritengo che l'assetto proprietario di per sé non significhi nulla. La Comunità infatti non differenzia tra assetti proprietari pubblici o privati; ciò che importa è il sistema regolatorio e la modalità di gestione dell'impresa dal momento che un aeroporto è una società per azioni, esso deve comportarsi come tale e quindi creare valore per gli azionisti e puntare allo sviluppo.

Il 65 per cento degli aeroporti in Europa è di proprietà pubblica, quindi non si tratta di un problema solo italiano e, a mio giudizio, in un dibattito come questo sarebbe fuorviante concentrarsi sul tema degli assetti proprietari. La mia opinione, che credo condivisa anche dal *management*, è che il tema dell'assetto proprietario diventa importante in un aeroporto nel momento in cui esso definisce piani industriali coerenti con le possibilità di fare sviluppo per quell'impresa e quella infra-

struttura. Quando viene approvato un piano e viene definito un percorso di sviluppo, il tema dell'assetto proprietario diventa un vincolo a quello sviluppo e quindi tema rilevante. Ritengo che anche le istituzioni pubbliche di un territorio debbano porsi il problema di come sostenere lo sviluppo dell'aeroporto, che è una società e un'infrastruttura per il territorio con un impatto positivo in termini sia economici dell'impresa, ma anche di valore dell'infrastruttura.

In questo modo si potrebbero risolvere molti problemi rispetto al tema privatizzazione e aeroporti. In questi anni, come aeroporto di Bologna abbiamo compiuto questa scelta: di fronte a istituzioni rappresentate da politici, abbiamo sottolineato l'importanza di guardare ai piani di sviluppo, alla sostenibilità economica delle aziende e alle strategie. Le scelte restano ovviamente in capo ai soci, ma questo diventa l'elemento importante. Per il momento, l'aeroporto di Bologna non ha questo problema, ma probabilmente questo tema potrà porsi per il futuro.

La concorrenza fra aeroporti si ricollega non al tema degli assetti proprietari, ma alla situazione normativa che si è creata in questi ultimi anni. Abbiamo già detto che una politica nazionale sugli assetti aeroportuali avrebbe sicuramente giovato a un sistema regolatorio, pur con l'autonomia degli enti locali nel compiere determinate scelte, e che in questi anni questa carenza ha determinato il mancato sviluppo del sistema aeroportuale e ha inciso sulla concorrenza. Pur ritenendo, come abbiamo evidenziato nel documento depositato, che il caso inglese non possa mai riproporsi in Italia, siamo tuttavia propensi a riconoscere che con chiare regole e precisi criteri, quali permettere la concorrenza e favorire la sostenibilità economica delle scelte delle società di gestione, molte difficoltà potrebbero essere facilmente superate, anche perché i vettori scelgono dove possono avere determinate condizioni.

L'altra questione posta riguarda il tema dei vettori *low cost*. Credo che Venezia sia l'esempio di come si giunga a un accordo

con un vettore anche di linea in base alle valutazioni dei vettori riguardo alle condizioni offerte. Questo non riguarda quindi solo i vettori *low cost*, anche se questi vettori hanno un approccio molto più forte da questo punto di vista. L'aeroporto di Bologna ha compiuto una scelta molto precisa: la sostenibilità economica, nel rispetto della normativa comunitaria e della politica della concorrenza, delle politiche di incentivazione nei confronti dei vari vettori. Tale scelta è compatibile con la sostenibilità economica e con i percorsi di sviluppo del nostro aeroporto. I primi numeri di quest'anno ci confortano in questa scelta, anche perché ormai la quota di mercato del settore *low cost* in Europa è abbastanza alta.

ARMANDO BRUNINI, *Direttore generale di SAB Spa*. Il 40 per cento del mercato.

AURELIO SALVATORE MISITI. Quindi voi non pagate?

ARMANDO BRUNINI, *Direttore generale di SAB Spa*. Guadagniamo di meno.

GIUSEPPINA GUALTIERI, *Presidente di SAB Spa*. Abbiamo una politica di incentivazione e guadagniamo di meno, senza aver avuto sostegni dalle istituzioni pubbliche. Il ciclo degli investimenti riportato nell'istogramma all'interno del documento risponde a un tema specifico dell'aeroporto. Abbiamo chiuso un ciclo di investimenti collegato all'allungamento della pista e in questo momento stiamo guardando a nuovi investimenti. Infatti, quando parliamo del sistema tariffario, guardiamo soprattutto al futuro pensando al 2010, ma sapendo che le infrastrutture devono guardare al medio-lungo periodo, perché — e mi riferisco ad un dato tecnico — se mancano le piazzole per ospitare una compagnia aerea che intenda basare un aereo, questa si recherà dove potrà avere quelle condizioni. Poiché non è facile realizzare gli adeguamenti infrastrutturali, senza un'adeguata programmazione non si

possono cogliere le opportunità sul mercato. Abbiamo quindi bisogno di effettuare investimenti per il futuro.

Abbiamo un piano di investimenti modulare, graduale, fino ad arrivare a 10 milioni di passeggeri, e, pur con criticità burocratiche, abbiamo lavorato e stiamo lavorando con ENAC, fiduciosi di costruire un rapporto di confronto in grado di farci giungere a un accordo sul tema tariffario.

Nei prossimi anni, avremo bisogno di significativi investimenti come previsto dal *master plan*, fino ad arrivare nel 2015, con un percorso modulare, ad avere una nuova aerostazione. Senza adeguamenti tariffari e regole chiare, questo diventa però assolutamente difficile. Nel documento, abbiamo citato come la nostra redditività sia calata in questi anni fino a raggiungere un ROI, ossia un rapporto tra risultato operativo e capitale investito, pari al 5 per cento, dato non positivo nel contesto del sistema infrastrutturale.

Abbiamo già un progetto di collegamento tra stazione alta velocità e aeroporto con una navetta a binario sopraelevato che impiegherà sette minuti. Si tratta di un'opera in *project financing*. Le amministrazioni hanno bandito la gara e il mese scorso è stato assegnato ad un consorzio questo progetto, che è previsto essere operativo all'inizio del 2013.

Scommettiamo dunque sulla sinergia legata alla situazione logistica del nostro territorio, come è accaduto ad altre realtà aeroportuali e ad altre città medie in

Europa, che hanno felicemente realizzato un collegamento tra alta velocità e aeroporti.

AURELIO SALVATORE MISITI. Capisco che sia anomalo, però mi premeva conoscere la sua opinione sul fatto che la privatizzazione degli aeroporti o comunque della maggioranza azionaria delle società di gestione degli aeroporti potrebbe sbloccare anche le tariffe.

GIUSEPPINA GUALTIERI, *Presidente di SAB Spa*. Ci sono aeroporti già privatizzati nel nostro Paese, dei quali forse avrete già audito i rappresentanti, e hanno anch'essi un problema di adeguamento tariffario.

Del resto, considerando il caso di altre infrastrutture, quali Autostrade, non è stato possibile effettuare interventi infrastrutturali senza adeguamenti tariffari, pur in una realtà privatizzata. Questo vale anche per gli aeroporti.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della società di gestione dell'aeroporto di Bologna (SAB Spa) per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
26 giugno 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,70



16STC0004260