

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO  
INDAGINE CONOSCITIVA

17.

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 GIUGNO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>	
<b>Audizione di rappresentanti del Centro studi Demetra e della « Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare »:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3, 9, 10, 12
Di Palma Pierluigi, <i>Presidente del Centro studi Demetra</i> .....	3, 10
Misiti Aurelio Salvatore (IdV) .....	9, 11
Pettinaroli Paolo, <i>Presidente della « Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare »</i> .	8, 11

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 12,10.**

*(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 attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti del centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti del Centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare».

Do la parola all'avvocato Di Palma, presidente del Centro studi Demetra, e al dottor Pettinaroli, presidente della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare».

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente del Centro studi Demetra*. Presidente, la ringrazio e ringrazio la Commissione per questa opportunità offerta al centro studi Demetra, insieme alla Fondazione 8 ottobre, di rappresentare quanto emerge nell'ambito del sistema del trasporto aereo partendo dal punto di vista delle organiz-

zazioni culturali o comunque di organizzazioni di riferimento per il mondo dell'aviazione civile del nostro Paese. Demetra opera e ha sede a Roma, mentre la Fondazione 8 Ottobre ha sede a Milano.

Faccio una premessa importante. L'associazione Demetra nasce anche in ricordo dell'onorevole Luigi Muratori. Quando abbiamo fondato Demetra, abbiamo voluto istituire il premio Luigi Muratori, che fu amico, onorevole e consigliere d'amministrazione dell'ENAC.

Personalmente, ho avuto modo di conoscere Luigi Muratori in quella sede, e, prima ancora, in questa Commissione in varie audizioni, ed è sempre stato per noi un grande punto di riferimento.

Tra qualche giorno, Demetra assegnerà per il terzo anno consecutivo il premio Luigi Muratori a un imprenditore del mondo del trasporto aereo, che si è distinto nel corso dell'anno. Nelle precedenti edizioni, il premio è stato assegnato agli aeroporti di Puglia, che hanno svolto in questo tempo attività molto importanti nel sistema del trasporto aereo; basta vedere le realizzazioni infrastrutturali in quella regione.

Lo scorso anno, invece, il premio è stato conferito alla Agusta Westland, e per essa al presidente Caporaletti.

Demetra oggi conta 35 associati; tra le più importanti imprese del settore, la Fondazione 8 Ottobre e gli enti di riferimento istituzionale. Grazie al contributo dei soci — che pagano, permettendo a Demetra di svolgere la propria attività grazie a questi fondi, senza l'utilizzo di risorse pubbliche — è stato possibile sviluppare una serie di attività di carattere culturale. A tre anni dall'inizio dell'attività, quest'anno segna un momento importante il convegno che terremo il 7

luglio sulla nuova direttiva sui diritti aeroportuali, che la Commissione europea, in un dibattito serrato con il Parlamento europeo, ha emanato di recente. Crediamo che questo sia uno degli argomenti più importanti da dover trattare nel nostro sistema ordinamentale e quindi ne auspichiamo un pronto recepimento.

Negli anni precedenti, abbiamo svolto dei convegni altrettanto importanti sul tema Malpensa. Abbiamo raccolto in un libro la storia dei dieci anni di Malpensa, segnalando anche quali, secondo noi, sono stati i problemi legati a questo mancato appuntamento del nostro Paese rispetto al trasporto aereo. Mi riferisco all'importanza di avere una compagnia di trasporto aereo internazionale con l'alleanza Alitalia-KLM, e anche un *hub* di riferimento intercontinentale come Malpensa, ovvero l'*hub* del sud Europa o del nord Italia. Noi preferiamo identificarlo come *hub* del sud Europa. Intendiamo sottolineare quale sia l'importanza di avere un *hub* per una compagnia aerea, ma allo stesso tempo nel libro — che non vuole essere solo un libro di ricordi — si affronta anche il possibile scenario futuro, pensando a cosa potrebbe essere l'Italia grazie al trasporto aereo, che rappresenta un settore importante e necessario per la competitività delle imprese in questo ambito.

Qualche tempo prima, avevamo pubblicato un altro importante libro e tenuto un altro convegno dal titolo: «Il diritto degli aeroporti nel processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo». In questo caso, si discutevano i temi del significato del processo di liberalizzazione del trasporto aereo e delle difficoltà incontrate dal nostro Paese — della cultura italiana, ancora sostanzialmente ancorata al monopolio — nell'affrontare efficacemente tale processo, che forse avrebbe potuto portare a diversi e migliori risultati, qualora la politica fosse stata in grado di incidere efficacemente sugli assetti istituzionali e di riferimento aziendale rispetto a questa intuizione e alla politica europea.

Per quanto riguarda le altre iniziative, stiamo per pubblicare un libro sugli *slot* e abbiamo definito anche il codice del trasporto aereo, anche qui lanciando un messaggio importante. Il trasporto aereo è una materia a sé per l'Europa e quindi non deve essere confusa con altre materie, che comunque attengono al trasporto. Mi riferisco alla navigazione e quant'altro, che pur rientrando nell'ambito del trasporto, rappresentano situazioni molto diverse. Al contrario, nel codice della navigazione vigente nel nostro ordinamento si parla di tutto. Certo, c'è stata una riforma nella parte del codice riferita al trasporto aereo, ma quest'ultimo non viene identificato ancora come una materia a sé stante.

Noi, invece, pubblichiamo un testo unico del trasporto aereo, proprio a testimonianza della necessità che la politica del trasporto aereo diventi qualcosa in grado anche di guidare le novità in tutto il segmento dei trasporti. Crediamo che il trasporto aereo sia un elemento di accessibilità nel sistema della mobilità di un Paese, chiaramente nell'ambito di una rete comunitaria, e quindi riteniamo che la programmazione, anche infrastrutturale, debba seguire un'idea portante. Tale idea portante è rappresentata appunto dal trasporto aereo, a partire dal quale poi si può sviluppare e legare tutta la rete infrastrutturale della mobilità, la quale costituisce un elemento essenziale per lo sviluppo imprenditoriale di un Paese.

Nella relazione che portiamo all'attenzione della Commissione c'è anche una parte di analisi riferita al trasporto aereo e alle motivazioni per cui — a nostro parere — l'Italia non è salita sul treno europeo del processo di liberalizzazione e privatizzazione e rischia di non agganciare neanche il nuovo treno, che sta partendo in Europa, legato all'innovazione e all'ambiente. A questo proposito, crediamo che la direttiva sui diritti aeroportuali rappresenti l'ultimo provvedimento di carattere normativo che segna un percorso, sintetizzando in qualche modo il processo di privatizzazione e

portando all'attenzione le novità dell'Europa in materia. In altre parole, si è verificato un capovolgimento del sistema, ovvero il vettore di bandiera non è più l'elemento portante della politica del trasporto aereo, dal momento che l'Europa ha sottolineato già da tempo che gli elementi nuovi sono rappresentati dagli aeroporti e dalle compagnie *low cost*.

Peraltro, nel momento in cui vengono messi in evidenza gli aeroporti, si riserva particolare attenzione anche al problema del passeggero, della sua sicurezza aeroportuale, ma soprattutto al riconoscimento della centralità di questo elemento, con la conseguente necessità di soddisfarne i bisogni. Dunque, la trasformazione in impresa della società aeroportuale porta a riconoscere al passeggero dei diritti che, in particolare nel nostro Paese, non sono ancora riconosciuti come tali. Di conseguenza, è importante che una politica incentrata sul passeggero fornisca elementi di sviluppo.

Detto ciò, e sorvolando sulle altre parti della documentazione depositata — che comunque credo rimarrà agli atti come elemento di discussione e analisi — sottolineo che la direttiva concernente i diritti aeroportuali (2009/12/CE) oltre a segnare un punto finale nell'elaborazione della normativa comunitaria, segnala anche elementi importanti per quello che può essere la politica nazionale di riferimento.

In particolare, la direttiva sostiene che gli aeroporti oltre i 5 milioni di passeggeri sono aeroporti di interesse comunitario, garantendo, in qualche modo, al nostro Paese la possibilità di identificare una rete aeroportuale di interesse nazionale o di interesse comunitario, lasciando quindi alla responsabilità del territorio gli aeroporti con un minor traffico di passeggeri. Dunque, il discrimine ci sarebbe, per l'Europa, fra gli aeroporti superiori ai 5 milioni di passeggeri e quelli che si collocano al di sotto di questa soglia. Ciò, a nostro parere, contribuirebbe a semplificare il sistema, peraltro ancorando la politica nazionale a risolvere una serie di problemi legati a questo tipo di aereo-

portualità — che viene identificata esclusivamente in 8 grandi aeroporti — e dà possibilità di sviluppo anche all'altra rete aeroportuale, lasciando al territorio, quindi alle regioni, la responsabilità di governo e di investimento sugli aeroporti inferiori a questa cifra.

Allo stesso tempo, occorre considerare l'importanza degli aeroporti fino a 1 milione di passeggeri, dove si può sviluppare una rete parallela a quella di carattere commerciale.

Si tratta, infatti, di una rete che può sviluppare un nuovo traffico aereo, legato ad un trasporto aereo ultraleggero, soggettivamente e oggettivamente riqualificato con una modifica del decreto del Presidente della Repubblica n. 404 del 1988, che può garantire uno sviluppo dell'aviazione generale in relazione ad alcune categorie di aereo e può sviluppare — elemento importante che stiamo anche seguendo come centro studi — i collegamenti con l'elicottero e, nello specifico, questa nuova idea del vertiplano, che l'Agusta sta lanciando da tempo. Ciò trae origine dall'idea che una realizzazione infrastrutturale condizioni positivamente la possibilità per le nostre imprese di vendere.

La programmazione economica di una società come l'Agusta — che da qui a vent'anni ha la possibilità di garantire la produzione aziendale — deve essere fatta per tempo ed è per questo che l'Agusta si pone già il problema del cambiamento. Pertanto, un elemento importante — che credo non debba essere sottovalutato — è il cambiamento delle regole che entreranno nel mondo dell'aviazione civile nel momento in cui ci sarà il controllo satellitare. Se non ci poniamo il problema già da oggi, evidentemente ci sarà poi la difficoltà di mantenere in piedi aziende così importanti che dominano il mercato mondiale. Ad esempio, il gradiente di discesa di un elicottero verrà modificato dal controllo satellitare, il che evidentemente muterà lo scenario rispetto alle piazzole di atterraggio degli elicotteri. Chiaramente, questo permetterebbe già di ipotizzare le realizzazioni infrastrutturali

in ambito cittadino. Mi riferisco in particolare alla possibilità che da qui al 2015 — anno in cui ci sarà l'Expo a Milano — la città di Milano possa utilizzare anche delle piazzole di atterraggio per elicotteri, che possano impiegare il satellitare come elemento di controllo del volo.

Da ultimo, per lasciare spazio all'amico Paolo Pettinaroli — con cui condividiamo una serie di elaborazioni culturali e di appuntamenti convegnistici a Roma e a Milano — vorremmo segnalare al Parlamento alcuni temi che, a nostro giudizio, devono e possono essere trattati e risolti anche con facilità. Un elemento importante è quello del riconoscimento di un'unica autorità di settore. Il ministro Brunetta pone una serie di problemi rispetto alla burocrazia, però non considera un elemento importante ed essenziale, quello della concertazione. Nel nostro Paese, quasi tutti i provvedimenti sono riferibili a un'amministrazione, ma devono essere concertati con altre amministrazioni, il che significa duplicare le valutazioni e i tempi. Basti pensare alle elezioni, che si sono tenute ieri, ma prima che i nuovi presidenti e le nuove giunte vadano in carica si dovranno aspettare dei mesi. Negli altri Paesi, invece, normalmente, il giorno dopo le elezioni, l'eletto prende già possesso della propria carica.

In Italia, per problemi di carattere burocratico, la concertazione condiziona fortemente le scelte. Noi chiediamo che ci sia un'unica autorità di settore — così come richiesto dalla direttiva sui diritti aeroportuali — che diventi l'unico interlocutore della filiera del trasporto aereo e possa fornire immediate risposte.

L'ENAC ha già dato risposte positive sulle concessioni e sui contratti di programma, ma nulla di questo è diventato realtà, perché alcuni elementi di concertazione condizionano fortemente il risultato finale e dilatano per anni i tempi di risposta.

Quindi, si chiede una valutazione sull'ipotesi di avere effettivamente un'autorità del trasporto aereo nel nostro Paese,

che possa dare garanzie di risposta agli interlocutori e agli operatori e certezze nel percorso.

Ulteriori elementi, già segnalati, riguardano la classificazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali nazionali e le norme in materia di distribuzione del traffico. A questo proposito, si richiama la suddetta ripartizione dei 5 milioni di passeggeri e si segnala, allo stesso tempo, il problema dei sistemi aeroportuali. In Italia si dibatte ancora del problema del sistema aeroportuale, mentre in Europa il nuovo regolamento (1008/08/CE) non riconosce più il concetto di sistema aeroportuale, ma parla di conurbazione. Peraltro, tale regolamento prevede espressamente la norma — articolo 19, comma 4 — secondo la quale la rivisitazione della distribuzione del traffico nei sistemi aeroportuali o viene fatta direttamente dallo Stato oppure la Commissione agisce direttamente. Ciò significa che il problema della distribuzione del traffico di Milano tra gli aeroporti di Malpensa e Linate deve essere posto immediatamente all'ordine del giorno perché, in caso contrario, esso sarà portato all'attenzione diretta della Commissione europea, secondo i dettami del citato articolo 19, comma 4.

Un ulteriore elemento che poniamo all'attenzione è quello della liberalizzazione e commercializzazione degli *slot*. Stiamo scrivendo un libro su questo argomento ed è evidente che esiste un dato importante da considerare, già segnalato dall'Europa, quello della commercializzazione e del *secondary trading*, ovvero la possibilità di commercializzare gli *slot*. Oggi, a bloccare lo sviluppo del trasporto aereo è la regola del *grandfather right*. In altri termini, si verifica un blocco nell'accesso di nuovi operatori al sistema aeroportuale laddove esiste — come è ammesso dai regolamenti comunitari — un riconoscimento storico dello *slot*.

Noi crediamo che nel passaggio verso una commercializzazione controllata si possa sviluppare meglio la concorrenza e quindi garantire agli operatori una pos-

sibilità in più rispetto all'accessibilità aeroportuale e all'esistenza di un elemento di crisi all'ingresso.

Il *secondary trading* è già stato utilizzato nei Paesi anglosassoni. Per ricordare un esempio tra tutti, l'Alitalia ha venduto degli *slot* nel mercato di Londra mentre, viceversa, questo non è possibile in Paesi di cultura normativa come quella italiana. Quindi, credo che sia necessario un intervento normativo, che forse già si sta elaborando in sede europea.

Nel frattempo, segnaliamo altri elementi importanti che possono, invece, già da subito essere oggetto di una sollecitazione al Governo da parte della Commissione. Sempre in riferimento alla capacità aeroportuale, è evidente che c'è un dato importante che forse non viene ben colto e che blocca lo sviluppo aeroportuale. Esiste una valutazione della capacità aeroportuale, ossia uno studio elaborato secondo lo schema previsto dal regolamento 95/93/CEE. In Italia, a Linate questo studio è stato svolto secondo il modello europeo, mentre a Ciampino esso non è stato realizzato e si è definito per decreto che Ciampino avesse 100 movimenti al giorno.

Stiamo per perdere una causa contro Ryanair a seguito della quale Ciampino verrà riportato a 137 movimenti, ovvero quelli precedenti al blocco che era stato introdotto, proprio perché non è stato effettuato a Ciampino uno studio della capacità aeroportuale secondo il modello europeo.

Inoltre, chiediamo che si provveda a verificare quanto meno lo statuto di Assoclearance per garantire che ci sia l'autofinanziamento a carico del mercato. Assoclearance è un'associazione definita con il decreto ministeriale n. 44 del 1997, però non prevede che chi richieda un'autorizzazione paghi il servizio, in quanto pagano soltanto gli associati. Al contrario, un soggetto non associato può richiedere l'allocazione dello *slot* senza pagare il servizio. Credo che ciò limiti anche l'autonomia necessaria di un soggetto come Assoclearance.

Un altro elemento importante, che viene sempre sottovalutato, è il controllo tra l'allocazione amministrativa dello *slot* e il suo effettivo utilizzo. In altre parole, esiste una prassi sostanziale secondo la quale tra l'allocazione amministrativa e l'effettivo utilizzo non c'è un reale controllo. Tuttavia, questo controllo sarebbe facile da effettuare, in quanto basterebbe verificare con l'ENAV se effettivamente a quella data ora un aereo è atterrato o decollato, il che avviene molto di rado.

Andando oltre, chiediamo una verifica degli accordi bilaterali per i collegamenti intercontinentali. Anche in questo caso, si segnala - ma è stato già affrontato per norma - una possibilità in più per una rivisitazione degli accordi bilaterali che possono sviluppare un traffico intercontinentale, che potrebbe ridare all'Italia quei collegamenti necessari a garantire le proprie imprese.

Dunque, su questo tema noi segnaliamo la possibilità - l'avevamo già fatto nella precedente legislatura - che venga elaborata una norma sull'individuazione dei meccanismi per l'incentivazione economica di nuove rotte e per lo sviluppo della mobilità aerea. Riteniamo che occorra un fondo per la mobilità che, sotto la vigilanza dell'ENAC, garantisca nella fase di *start up*, secondo gli orientamenti comunitari, uno sviluppo di collegamenti anche intercontinentali. C'è chi dice che ciò non sia possibile, però l'Irlanda l'ha fatto e quindi evidentemente si pone l'urgenza di un maggiore approfondimento.

Da ultimo, segnaliamo la necessità che il Parlamento, proprio per intercettare la nuova politica comunitaria su innovazione e ambiente e conseguire effettivamente gli elementi collegati alla liberalizzazione e alla privatizzazione - che sono figli dei vecchi regolamenti 2407/92/CEE, 2408/92/CEE e 2409/92/CEE, oggi ripresi dal regolamento 1008/08/CE - provveda ad un immediato recepimento della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali, che potrà consentire di realizzare gli investimenti necessari, senza pesare sulle casse pub-



bliche, utili a garantire nel tempo in sicurezza, economicità ed efficienza l'infrastrutturazione dei nostri aeroporti. In caso contrario, da qui a vent'anni, avendo un aumento del 100 per cento del traffico aereo, tali aeroporti non saranno in grado di ricevere nuovo traffico. Grazie.

PAOLO PETTINAROLI, *Presidente della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare»*. Signor presidente, ricordo con grande commozione la partecipazione ad un incontro tenutosi in quest'aula nel gennaio 2002, quando l'allora presidente Paolo Romani invitò me e un gruppo di familiari delle vittime dell'incidente di Linate a portare la nostra testimonianza.

Sono passati 8 anni circa da quella tragedia e il nostro comitato si è trasformato in una fondazione. Tale fondazione è apolitica, indipendente, senza scopo di lucro e come fine ha quello di intraprendere iniziative atte a promuovere tutte le azioni valide e concrete per la sicurezza del trasporto aereo e per migliorare la sicurezza del volo. Le attività principali della fondazione consistono nell'organizzare convegni sulla sicurezza, promuovere tavoli di studio con esperti del settore, raccogliere segnalazioni di pericolo e, previa verifica, adoperarsi per un'immediata soluzione, effettuare il monitoraggio degli aeroporti, promuovere studi di situazioni su fattori di rischio, finanziare programmi di ricerca, iniziative da adottare dall'apposita Commissione nel campo della sicurezza ed effettuare studi e analisi sulle normative vigenti e le loro applicazioni.

Dal maggio 2004, quando è nata questa fondazione, sono state intraprese molte iniziative. Si è costituita una *task force* tecnica composta da esperti di riconosciuta capacità ed esperienza nei vari settori del trasporto aereo e dell'aviazione commerciale e civile, che segue con attenzione gli accadimenti relativi al mondo aeronautico e fornisce, a titolo totalmente gratuito, il proprio supporto a tutti coloro (addetti ai lavori e non) che si rivolgono a noi.

Un esempio concreto è stata la nostra partecipazione e il nostro contributo al collegio legale che ha tutelato gli interessi nell'incidente di Capo Gallo della Tuninter il 6 maggio 2006. Le segnalazioni che, ormai sempre più numerose, ci giungono attraverso il nostro sito internet — che conta dai 9 ai 14 mila accessi giornalieri — dopo un'attenta valutazione da parte dei nostri esperti vengono comunicate agli enti competenti (operatori e gestori), ai quali viene sempre fornita la disponibilità di usufruire, se richiesto, del contributo di eventuali soluzioni.

La crescente credibilità e la fiducia della gente nella fondazione e nel suo operato rende sempre più numeroso il flusso di informazioni che giunge, e che può costituire un'importante fonte di conoscenza per l'individuazione di soluzioni volte al miglioramento del trasporto aereo.

A tale proposito, è recentemente giunto alla fondazione un vero apprezzamento da parte dell'amministratore delegato dell'ENAV per il riconosciuto e importante contributo della fondazione al miglioramento dell'efficienza del sistema del trasporto aereo, attraverso i canali sopra illustrati.

Abbiamo organizzato molti convegni, aventi sempre come oggetto la sicurezza del trasporto aereo. L'ultimo, quello dello scorso febbraio, ha visto la partecipazione dei più importanti vertici europei (Eurocontrol, l'EASA, ACI Europe) che hanno illustrato gli sviluppi futuri e le prospettive del trasporto aereo europeo e italiano, indicando possibili soluzioni alle problematiche connesse alla forte crescita prevista, del quale sono in fase di stampa gli atti che faremo pervenire a questa Commissione al più presto.

La nostra attività prevede, inoltre, la partecipazione, anche in sede internazionale, a dibattiti, incontri, convegni e seminari con i contributi dei nostri relatori, il cui oggetto è lo sviluppo e il confronto su temi inerenti la sicurezza, la movimentazione a terra degli aeromobili e la tutela del passeggero.



Nell'ultimo convegno di ACI Europe tenutosi a Berlino nel 2008, che è il più importante appuntamento annuale europeo in materia di aeroporti, il responsabile della *task force* della fondazione è stato chiamato ad essere *chairman* della sessione dedicata ad operazioni della sicurezza in volo. In seguito al notevole successo internazionale del convegno sopra menzionato, siamo stati chiamati dalla fondazione americana FSF (Flight Safety Foundation) — l'ente più importante al mondo che si occupa della sicurezza del trasporto aereo, istituito nel 1944 — ad organizzare a Milano nel 2010 lo IASS, cioè il seminario mondiale sulla sicurezza del trasporto aereo, al quale parteciperanno circa mille addetti provenienti da 52 Paesi del mondo. Si tratta di un'organizzazione molto impegnativa dal punto di vista organizzativo ed economico, ma di grande prestigio mondiale. Quest'anno lo IASS si terrà a Pechino.

Anche quest'ultimo evento — così come tutti gli altri eventi che abbiamo organizzato e che siamo in procinto di organizzare — viene realizzato in compartecipazione con il centro studi Demetra, con il quale lavoriamo in stretta collaborazione da oltre due anni.

Non sono entrato nel dettaglio del programma conoscitivo del sistema aeroportuale italiano perché è già stato ampiamente esplicitato dall'amico Pierluigi Di Palma. Grazie.

**PRESIDENTE.** Do la parola agli onorevoli che vogliono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**AURELIO SALVATORE MISITI.** Credo che queste occasioni di incontro con associazioni o con fondazioni che non hanno fini di lucro, ma soltanto interessi di approfondimento e di contributo alla sicurezza dei cittadini, siano le migliori. Infatti, in questo modo abbiamo la possibilità di discutere anche con chiarezza e dire le cose apertamente.

Non voglio fare un intervento organico, ma solo formulare delle domande e delle osservazioni. Da quello che ho ca-

pito, il centro studi Demetra, che ha una capacità di studi soprattutto giuridici sugli aspetti del trasporto aereo, è dell'avviso che ci debba essere un unico ente di controllo e gestione degli aeroporti. Quindi, praticamente si tratterebbe di fondere in un unico ente le competenze di ENAC ed ENAV? Voi volete unificare ENAC e ENAV? Da quanto mi pare di capire i rappresentanti della fondazione annuiscono. Quindi, questa è una prima domanda.

L'altra cosa che mi è parso di capire dall'intervento di Pierluigi Di Palma, al quale riconosco una lunga esperienza in questo campo, è che il settore del trasporto aereo è un settore certamente trainante, ma indipendente dagli altri ambiti del trasporto.

Non so se ho compreso bene, ma credo che in tutto il mondo si stia andando nella direzione di una trasformazione che riguarda gli aeroporti di riferimento e una rete di trasporti via terra che permetta di raggiungere l'aeroporto in tempi brevi, più velocemente possibile, senza dover impiegare il trasporto aereo per tratti che non superino i 300-400 chilometri. In altri termini, si parla di alta velocità, come avviene in Francia, che da questo punto di vista si è attrezzata. Quindi, come si concilia il fatto che in alcuni Paesi importanti si va in questa direzione con l'affermazione che mi pare lei avesse fatto?

Passando alla terza questione, secondo quanto lei afferma ci sono aeroporti importanti con oltre 5 milioni di passeggeri (8 in Italia), che sono di carattere nazionale ed europeo, mentre l'altro segmento molto importante è rappresentato dagli aeroporti che hanno fino a 1 milione di passeggeri.

Allora, mi chiedo: gli aeroporti con un numero di passeggeri che sta tra il milione e i 5 milioni non sono importanti? Non vi avete fatto alcun riferimento. Chiaramente, non potevate trattare tutti gli argomenti, però in questa relazione avete sottolineato l'importanza degli aeroporti che hanno un bacino di utenza fino a 1 milione di passeggeri, perché è

un mercato che si sviluppa in parallelo con il restante segmento del trasporto aereo, cose che naturalmente io condividevo. Tuttavia, vorrei sapere cosa ne pensate degli aeroporti intermedi, se debbano essere sviluppati o meno. Forse, si dovrebbe chiuderli, perché probabilmente dovrebbero essere sostituiti proprio dall'alta velocità ferroviaria. Infatti, non ha senso avere troppi aeroporti in una penisola come l'Italia.

Inoltre, come si spiega il fatto che noi saremmo indietro rispetto agli altri Paesi anche nel mercato degli *slot*? Alitalia ha potuto vendere gli *slot* a Heathrow, mentre se fosse stato richiesto il contrario, non ce ne sarebbe stata la possibilità. Eppure, alla fin fine, almeno il 40 per cento del mercato italiano è in mano agli stranieri. Il mercato francese lo è solo per il 15 per cento, mentre il mercato tedesco forse non arriva nemmeno a questa soglia.

Ad esempio, io non credo che se Alitalia avesse chiesto di andare a Orly le avrebbero concesso uno *slot*. Assolutamente no. Gli *slot* sono tutti occupati, perché dall'aeroporto di Orly fanno decollare gli aerei che vanno in Francia e nei Paesi d'oltre Manica. In pratica, si tratta di un aeroporto privato, e non esiste la possibilità di entrarvi. Noi dobbiamo aprire Ciampino, che si trova praticamente al centro di Roma, mentre Barcellona non apre aeroporti simili e manda i passeggeri sui Pirenei con compagnie *low cost*.

Quindi, come si spiega che noi siamo gli antiliberisti, invece poi il risultato finale è che gli *slot* vengono concessi a compagnie di altri Paesi, mentre quelli dati a compagnie italiane si riducono sempre di più? La stessa unificazione tra Alitalia e Air One ha coperto soltanto il 60-65 per cento di mercato italiano.

Infine, vorrei affrontare il tema del rapporto tra la questione della sicurezza del volo, lo sviluppo delle tecnologie e il fattore umano. Si registra una tendenza a risparmiare sul fattore umano, che avviene anche nelle ferrovie, e abbiamo visto ieri l'Italia spezzata in due. In

pratica, noi abbiamo una situazione nella quale i tagli vengono effettuati prevalentemente sulle risorse umane, come se il fattore umano fosse considerato di scarso rilievo.

Dunque, mi chiedo se ENAC ed ENAV si pongono la questione dei limiti umani, e nel caso se la pongano, se non prevedano sanzioni nel caso questo limite venga violato. Le sanzioni gravano su chi agisce materialmente, e non su chi impone questa situazione, che in genere è il vettore.

Vorrei sapere se avete approfondito questo aspetto di studi sui rapporti tra la sicurezza del volo, gli sviluppi tecnologici e la questione fattore umano.

Infine, mi chiedo perché la liberalizzazione e la privatizzazione — secondo quell'affermazione che ha fatto Pierluigi Di Palma — dovrebbe essere interesse dei passeggeri. Qual è il legame tra gli interessi dell'utente e la liberalizzazione?

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti del Centro studi Demetra e della «Fondazione 8 ottobre per non dimenticare» per la replica.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente del Centro studi Demetra*. Naturalmente, procedo per *flash*, perché molte questioni sono affrontate maggiormente nella relazione, che si differenzia un po' rispetto alla parte espositiva, che chiaramente doveva essere contenuta.

Per quanto riguarda la questione ENAC ed ENAV, ENAV è un *service provider* che lega un servizio a una situazione in cui c'è un'autorità che impone le regole. Noi crediamo che l'ENAC, essendo il soggetto che detta le regole, debba essere l'autorità di riferimento anche di ENAV S.p.A. Quindi, noi stiamo più o meno elaborando un'idea secondo la quale ci dovrebbe essere il riconoscimento di una semplificazione dei procedimenti, non un accorpamento di soggetti. L'ENAC è l'autorità e io ho sempre sostenuto che al massimo l'ENAC potrebbe essere l'azionista di riferimento di ENAV, evitando un conflitto di interessi,

o comunque che questo azionista potrebbe essere il Ministero delle infrastrutture. Peraltro, ciò era già scritto nella legge istitutiva dell'ENAC, in cui c'era un rapporto forte tra il contratto di programma di ENAC e quello di ENAV che, invece, nella prassi non è stato determinato in tal senso.

Per quanto riguarda il problema della distinzione di regole tra il mondo del trasporto aereo e gli altri settori del trasporto, noi poniamo un problema di accessibilità in un sistema intermodale.

Io credo che avere delle regole esclusive nel mondo del trasporto aereo, così come capita in Europa, potrebbe rappresentare un fattore importante. Ciò che determina l'accessibilità di un Paese è il trasporto aereo. Che poi si debbano sviluppare elementi di intermodalità, come in Francia, è un fatto assolutamente da condividere, ma non può che essere così.

Per quanto riguarda gli aeroporti tra l'1 e i 5 milioni, stante il fatto che quelli sopra i 5 milioni di passeggeri possono essere nazionali, mentre quelli sotto 1 milione possono essere comunque di grandissimo interesse per sviluppare un'altra rete, secondo noi, la responsabilità dello sviluppo di questi aeroporti intermedi deve essere assegnata al territorio. Quindi, è il territorio che deve scommettere sulla possibilità di far diventare un aeroporto che ha tra 1 e 5 milioni di passeggeri un aeroporto nazionale o lasciar perdere, e quindi non scommettere sull'aeroportualità ma su una rete di trasporti diversa, fermo restando che l'articolo 117 della Costituzione assegna delle responsabilità alle regioni in materia.

Per quanto attiene gli *slot*, noi siamo contro le pratiche elusive. Anche in Italia si commercializzano gli *slot* e lo segnaliamo: c'è il cosiddetto *grey market*. Sostanzialmente, si verifica uno scambio di orari per cui un vettore cede ad un altro l'orario buono in cambio di quello cattivo, dietro un corrispettivo economico.

Dunque, credo che l'idea della commercializzazione, quindi di mettere in chiaro una pratica comunque elusiva,

possa garantire elementi «di mercato». Noi comunque segnaliamo che la compagnia di bandiera non è più in grado di garantire il sistema e non ha saputo utilizzare al meglio gli elementi del monopolio. Gli elementi del monopolio sono utili, laddove il monopolista sappia garantire la filiera. Alitalia non ha saputo garantire la filiera in Italia, e oramai si è creata una situazione che non si può recuperare, cosicché si pone la necessità di altre e diverse ipotesi di lavoro, piuttosto che rimanere ancorati ad una vecchia idea che non garantisce più nulla.

Il teorema secondo il quale la liberalizzazione e la privatizzazione garantiscono il passeggero, è un teorema che si fonda sull'ENAC. Io ho sempre sostenuto che un processo di liberalizzazione e privatizzazione deve evidentemente essere assicurato da un'autorità che sia effettivamente garante dei diritti del passeggero. Questo forse non accade in pieno anche perché l'autorità non è stata nel tempo presidiata adeguatamente, e non ha avuto la capacità e la forza tali da far sì che il teorema comunitario si concretizzasse effettivamente. Mi riferisco al teorema del miglior servizio al più basso costo. Questo è l'elemento che si dovrebbe riscontrare, ma occorre lavorarci molto.

AURELIO SALVATORE MISITI. Sicurezza e fattore umano?

PAOLO PETTINAROLI, *Presidente della «Fondazione 8 ottobre 2001 per non dimenticare»*. Guardi, io mi preoccupo solamente della sicurezza. Per me la sicurezza è la cosa più importante quando si parla di trasporto aereo. Quando sento - e molto spesso lo sento e lo vedo - che mancano fondi per mettere in sicurezza gli aeroporti e che c'è una miriade di piccoli aeroporti che servono a pochi fortunati e che bruciano enormi capitali, mi chiedo quanta attenzione veramente si ponga alla sicurezza.

L'ho già detto più volte e continuerò a dirlo. Dal momento che utilizzo largamente il mezzo aereo, anche per l'at-

tività che svolgo per il comitato, ogni volta che bisogna partire per fare un volo intercontinentale bisogna impiegare 4 o 5 ore in più, se non 6 addirittura, perché Milano oramai è diventata una provincia e non è più un *hub* importante.

C'è il problema di Linate. L'opinione di CAI è che finché non sarà chiuso Linate, Malpensa non sarà mai un *hub*. Io non voglio entrare nel merito, ma mi chiedo perché non usufruire di questi fondi che vengono sprecati per i piccoli aeroporti, che poi in realtà non servono, e non si impiegano tali risorse per realizzare infrastrutture e per mettere in sicurezza — ma vera sicurezza — aeroporti importanti, che potrebbero davvero

essere al servizio del cittadino. Oggi, noi siamo totalmente dimenticati.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i rappresentanti del Centro studi Demetra e della « Fondazione 8 ottobre, per non dimenticare » 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  
il 30 luglio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

