

Comitato FuoriPISTA



Commissione Trasporti - AUDIZIONE 17 dicembre 2019

Dott. Massimiliano Mattiuzzo in rappresentanza del Comitato FuoriPISTA

Innanzitutto ringraziamo Il Presidente della Commissione e i commissari tutti per averci offerto l'opportunità di essere auditi su questioni sulle quali da anni siamo impegnati e sulle quali abbiamo avuto modo di esprimerci in più occasioni e da lungo tempo, almeno dalla data del DPCM del 21-12-12, a firma del Primo Ministro Prof. Monti dimissionario, che autorizzava l'Atto unico Convenzione-Contratto di programma tra ENAC e ADR.

Siamo in rappresentanza del Comitato FuoriPISTA, composto da cittadini del territorio di Fiumicino, che da dodici anni si occupa e si preoccupa dell'insieme delle problematiche che riguardano l'hub intercontinentale "Leonardo da Vinci".

In particolare, il Comitato si oppone al progetto di Raddoppio dell'Aeroporto previsto dal *Contratto/Convenzione di Programma ENAC-AdR (2012-2044)* approvato dal suddetto dpcm.

Premettiamo che non siamo pregiudizialmente contrari all'efficientamento e al potenziamento dell'aeroporto di Fiumicino, tant'è che grazie al contributo di esperti di progettazione aeroportuale abbiamo elaborato e presentato nelle sedi istituzionali competenti un *Progetto Alternativo* che consentirebbe di raddoppiare le capacità attuali dell'aeroporto, sino a oltre 80 milioni, senza necessità di espansioni al di fuori del sedime attuale.

La posizione del nostro Comitato riguardo alla vicenda **Alitalia** e in particolare sul Disegno di legge che vi accingete ad esaminare è favorevole alla decisione di contribuire con un ulteriore prestito di 400 milioni di euro in modo da consentire che si possa procedere a **un effettivo efficientamento e riorganizzazione della compagnia, purché tali interventi siano finalizzati alla sua integrità** per un successivo sviluppo che possa vederla attiva sul mercato del trasporto aereo. Questa posizione risponde da un lato all'esigenza di evitare ricadute drammatiche sulla perdita di posti di lavoro, anche tenendo conto che molti lavoratori sono residenti nel Comune di Fiumicino, e ciò avrebbe conseguenze sociali troppo pesanti per questo territorio.

In secondo luogo, una vendita frazionata delle varie componenti che fanno capo all'**Alitalia** non potrebbe che avere conseguenze negative sulla stessa capacità dell'hub intercontinentale.

In questi anni, studiando la copiosa documentazione relativa alla *Convenzione-Contratto di Programma Enac-Adr*, e ai *Piani Nazionali degli Aeroporti*, ci sono apparse del tutto evidenti numerose e profonde criticità e incongruenze che qui non abbiamo il tempo di esporre, e che ci

limitiamo a enumerare (Per un approfondimento si rimanda al documento che alleghiamo, vedi Nota):

- *Sistema di tariffazione*: “Dual till”, per cui i ricavi dalle attività “non aviation” non vanno a beneficio del contenimento delle tariffe aeroportuali;
- *Ripartizione degli utili*: Non è previsto un meccanismo di ripartizione degli utili a favore del concedente, nel caso in cui questi eccedano quelli previsti dal piano economico finanziario (PEF), allegato 3 del contratto di programma.

Il PEF prevedeva nel periodo di concessione 2013-2018:

- utili pari a 727 mni € e nella realtà, come si può desumere dai bilanci ADR, ne sono stati consuntivati 1.053 €, più 326 mni€-
- Dividendi pari a 515 mni e nella realtà ne sono stati consuntivati 965 mni €, + 450 mni €.

Per maggiori dettagli, si veda l'allegato 2. “Analisi dei bilanci”.

- *Durata*: la Concessione ad AdR è stata rinnovata per altri 35 anni nel 1999 e prorogata fino al 2044, realizzando di fatto una concessione settantennale, che, pensiamo, non trova equivalenti in altri ambiti;
- *Investimenti*: gli investimenti effettuati dal gestore dovrebbero essere, in base alla legge 102/2009 che consente i contratti in deroga come questo in esame, finanziati facendo ricorso a “capitali di mercato”, mentre nei fatti sono solo e sempre stati utilizzati a questo scopo i proventi derivanti dalle tariffe di imbarco;
- *Conflitto di interesse*: i terreni sui quali era ed è ancora previsto il raddoppio dell'aeroporto sono di proprietà della famiglia Benetton che a sua volta detiene il pacchetto di maggioranza di AdR, controllata da Atlantia.
- *Penali e indennizzi*: come per altre concessioni, anche qui in caso di recessione del contratto, e anche in caso di grave inadempienza del gestore, lo Stato dovrebbe risarcire il mancato guadagno fino al termine della concessione.

Intendiamo invece qui riprendere brevemente due aspetti che hanno avuto un impatto diretto sulla crisi dell'., e che avrebbero conseguenze anche nel futuro se non venissero rimosse, mediante - a nostro avviso - la revoca o in subordine la profonda revisione della attuale *Convenzione-Contratto di Programma Enac-AdR*.

**La soluzione della crisi Alitalia non può, a nostro avviso, prescindere dalla strutturale risoluzione di queste due questioni:**

1. Il traffico *low cost*.
2. Oneri aeroportuali

#### 1. Low cost e i dati di traffico.

Il *Contratto di programma* prevede che è possibile avviare il raddoppio al raggiungimento di 51 milioni di passeggeri nel 2021.

Inoltre, contestualmente all'approvazione della *Convenzione-Contratto di programma*, è stato cancellato l'aeroporto di Viterbo che era destinato alle compagnie low cost e doveva entrare in funzione nel 2019, per una capacità di oltre 10 mln di passeggeri/anno.

Il Lazio è rimasto, perciò, sprovvisto di un aeroporto dedicato alle low cost, non volendo considerare quello di Ciampino che doveva e deve necessariamente essere ridimensionato. La combinazione di questi due fattori ha comportato il trasferimento della maggior parte dei voli *low cost* a Fiumicino; questi voli oggi costituiscono, con oltre 11 mln di p/a, il 25% del totale dei circa 43 mln di p/a di Fiumicino. Si tratta di un caso unico in Europa, dove il maggiore aeroporto nazionale, *hub* intercontinentale, ospita i voli *low cost*, con un grave impoverimento sulla qualità del lavoro e una spietata concorrenza che ha inciso pesantemente anche sulla crisi dell'**Alitalia**. Per maggiori dettagli si veda l'allegato 3. "Dati di traffico".

### Oneri aeroportuali

A seguito dell'approvazione della *Convenzione-Contratto di programma* è stato accordato un aumento medio delle tariffe di imbarco pari ad oltre 10 euro per passeggero, che dovevano servire a finanziare la realizzazione delle infrastrutture per Fiumicino Sud e per il Raddoppio. Tali tariffe vengono calcolate e rivalutate annualmente secondo una metodologia (dual till) e parametri previsti dal *Contratto di programma*, che sono secondo noi da rivedere.

Ma per **Alitalia**, che vede circa l'80% dei suoi passeggeri atterrare o decollare da Fiumicino, ancora più che per le altre compagnie, tali aumenti tariffari hanno avuto, e continuano a comportare, un aggravio insopportabile.

Concludendo, teniamo a sottolineare che:

- i 400 milioni di euro previsti dal disegno di legge in oggetto devono servire **per rilanciare e mantenere integra l'Alitalia;**
- l'aeroporto di Fiumicino deve tornare ad essere un **vero e proprio hub intercontinentale**, spostando i voli *low cost* in un aeroporto da individuare nel prossimo *Piano Nazionale degli Aeroporti*;
- la gestione dell'Aeroporto deve essere profondamente modificata, **revocando o rivedendo radicalmente il contenuto della *Convenzione-Contratto di Programma***, tanto più che il previsto Raddoppio dell'Aeroporto (che prevedeva infrastrutture per 10 miliardi di euro e che giustificava l'attuale sistema delle tariffe) è stato bocciato recentemente dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente in quanto tali infrastrutture avrebbero impattato con la *Riserva Naturale Statale del litorale Romano*.

Fiumicino, dicembre 2019

**Comitato FuoriPISTA**

Allegati

1. Nota Informativa
2. Analisi dei Bilanci
3. Dati di Traffico