

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

La seduta comincia alle 14,25.

(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 di Aero Club d'Italia (AeCI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti di Aero Club d'Italia (AeCI).

Do la parola al senatore architetto Giuseppe Leoni, presidente di Aero Club d'Italia.

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia*. Grazie presidente e buon-giorno a tutti i componenti della Commissione. Prima di procedere con il mio intervento, vorrei distribuire uno schema, in modo che sia più semplice capire come funziona il nostro mondo.

Attraverso questa *flow chart* ho cercato di dare un'idea del mondo dell'aviazione. Non è facile capire come funziona il tutto, anche perché troppe volte nel campo dell'aviazione vengono usate delle sigle che

per la maggior parte delle persone sono sconosciute. Qui ho voluto rappresentare le più importanti: sotto il Ministero dei trasporti c'è l'ENAC (ente nazionale dell'aviazione civile) e l'ENAV (ente nazionale assistenza al volo), poi c'è Aero Club d'Italia. Ciascuno di questi enti ha una funzione particolare.

L'aviazione è divisa in due grandi tronconi, l'aviazione civile e quella militare, come vedete rappresentato in questo schema. L'aviazione civile si suddivide a sua volta in due tronconi, che spesso non sono conosciuti neppure dagli addetti ai lavori. Il primo è l'aviazione commerciale, ovvero le compagnie di bandiera, quindi coloro che svolgono lavoro aereo, come ad esempio Alitalia. Il secondo troncone, invece, è rappresentato dall'aviazione generale, che è l'aviazione non commerciale degli aeromobili fino al 2 mila 500 chili. Quindi, gli aeroplani che portano fino a 6-8 persone fanno parte dell'aviazione generale.

Nella documentazione consegnata alla presidenza, i componenti della Commissione potranno trovare anche lo statuto dell'Aero Club d'Italia.

L'Aero Club d'Italia, sul mandato del Ministero dei trasporti, ha la funzione di insegnare ai nostri ragazzi a guidare gli aeroplani, con una serie di norme e di regole. Inoltre, tiene il registro degli aeromobili cosiddetti VDS, ovvero i cosiddetti ultraleggeri, che non pesano più di 450 chili al decollo. Dunque, teniamo un registro sul quale ne vengono registrati l'acquisto, le vendite, le cessioni e i nuovi arrivi. Generalmente, le macchine sotto 2 mila 500 chili e i VDS confluiscono molte volte negli Aero Club locali, che sono delle

organizzazioni che vivono su un aeroporto e gestiscono il mondo sportivo e ludico degli aeromobili.

L'Aero Club d'Italia nasce nel 1906, proprio agli albori dell'aviazione, e conosce uno slancio nel 1926 quando l'allora Sottosegretario all'aviazione generale, Italo Balbo, obbligò con una legge tutte le province ad avere un campo volo. Ancora adesso abbiamo questa eredità: rispetto agli altri Paesi europei siamo più arretrati, però tutte le province hanno un campo volo.

Nel 1926, dunque, per volere del Sottosegretario dell'aviazione civile di allora, sono nati molti Aero Club. Alcuni di essi erano nati già nel 1909, ma nel 1926 c'erano già tutti gli Aero Club italiani.

Aero Club d'Italia, tramite gli Aero Club federati e territoriali, fa scuola di volo ai ragazzi e tiene i registi del volo da diporto sportivo.

Tuttavia, come ho voluto scrivere nel mio appunto sulla situazione generale, assistiamo ad una condizione del nostro mondo che definirei disastrosa. In Italia abbiamo mille aeromobili dell'aviazione generale, ossia gli « aeroplanini » — chiamiamoli così — mentre in Francia ce ne sono 20 mila, in Germania 22 mila, in Inghilterra 18 mila e infine la vicina Svizzera — per me che abito a Varese — ne ha 3 mila 500. Con questi numeri si riesce subito capire che qualcosa non funziona. Dopo vi mostrerò anche una cartina, che ho qui con me, per farvi capire qual'è la situazione aeroportuale in Italia.

Nel mondo dell'aviazione ci sono gli spazi aerei. Noi viviamo una situazione per la quale con l'aeroplano non si può andare dappertutto. Ci sono degli spazi che vengono chiamati CTR, che sono stati mantenuti con delle dimensioni sproporzionate. Per fare un esempio, un aereo a pistoncini che decollava da Linate per arrivare a mille metri di altezza doveva arrivare fino a Bergamo prima della guerra, mentre adesso un aeromobile che decolla da Linate dopo due chilometri fuori dal sedime aeroportuale è già a 3 mila metri. Dunque, rimangono occupati degli spazi, i

CTR appunto, ingiustificatamente e non si possono utilizzare, penalizzando in tal modo il territorio italiano.

Ogni aeroporto di una certa dimensione ha il suo CTR — quindi c'è il CTR di Linate, di Malpensa, di Venezia, del Garda, di Parma, di Fiumicino e così via — e gli spazi per l'aviazione generale sono molto ristretti.

Invece, per quanto riguarda gli aeroporti, essi si suddividono in varie categorie. Ci sono gli aeroporti di una certa dimensione dove l'aviazione generale non può andare, e devo dire che è anche giusto. Non si può andare a Linate, a Malpensa, a Venezia, a Fiumicino, ossia non si può andare negli aeroporti maggiori, di tipo A. Ci sono poi gli aeroporti di tipo B, come quello di Parma, Lucca, Siena, Biella, Bari e Palermo, dove il traffico è limitato. Per esempio, conosco bene la situazione dell'aeroporto di Brescia, essendo esso molto vicino a Verona, e lì arrivano solo alcuni voli al giorno, ma non vi si fa arrivare l'aviazione generale per molti motivi, e anche perché lì si fanno pagare i servizi a tonnellaggio. Quindi, se in un aeroporto atterra un *jumbo*, che può essere di 350 mila chili, paga una certa tassa di atterraggio, mentre se atterra un aeroplano che pesa 900 chili le tasse di atterraggio sono decisamente più basse. Pertanto, le società di gestione aeroportuale fanno di tutto per non far atterrare l'aviazione generale.

Tuttavia, questo avviene solo nel nostro Paese. Gli aeroporti minori potrebbero costituire una grande risorsa per l'aviazione generale, mentre invece da noi ciò non avviene.

Pensate, infatti, che gli aeromobili dell'aviazione generale che dalla Germania, dalla Francia e dall'Inghilterra potrebbero arrivare nel nostro Paese per le vacanze ci pensano bene prima di venire da noi e preferiscono andare in Grecia, in Jugoslavia, in Spagna, evitando il passaggio sull'Italia per il problema dei CTR, che — come dicevo prima — sono dei recinti dove non si può entrare; evitano quindi di venire in Italia sia per la situazione di non ospitalità da parte del nostro Paese verso

l'aviazione generale sia per i costi dei carburanti. Ad esempio, gli aeromobili a pistoncini hanno l'obbligo di impiegare la benzina cosiddetta « avio », ma ci sono delle società di gestione degli aeroporti minori che non hanno la benzina « avio », e lo fanno apposta. Quindi, se qualcuno si ferma a fare benzina non può farlo, perché manca la disponibilità. Io penso, invece, che le società di gestione dovrebbero avere l'obbligo di offrire questo servizio.

Dunque, ci sono i grandi aeroporti, quelli medi e poi ci sono dei piccoli aeroporti che sono gestiti direttamente da ENAC e che molte volte ENAC dà in gestione direttamente agli Aero Club. Per esempio, all'aeroporto Boscomantico da un po' di tempo hanno costituito una società di gestione, ma l'aeroporto è sempre stato gestito dall'Aero Club locale, così come l'aeroporto di Boccadifalco a Palermo. L'Aero Club di Milano che sta sul sedime di Bresso è gestito dall'Aero Club locale, mentre a Venezia ci sono due aeroporti; quello del Lido, dedicato all'aviazione generale, è gestito dall'Aero Club locale.

Quindi, in giro per l'Italia ci sono degli Aero Club che, tramite ENAC, gestiscono direttamente gli aeroporti.

Un'altra normativa di ostacolo per il nostro mondo è rappresentata dal servizio antincendio. Tenete presente che il pieno di un aeroplano dell'aviazione generale può essere pari a 120-130 litri di benzina, se poi è un bimotore con una capienza di 5-6 persone può arrivare fino a 300 litri. È un po' come fermarsi a fare benzina in un distributore sull'autostrada, con una macchina di grande cilindrata. Quindi, esiste l'obbligo per gli Aero Club di avere un servizio antincendio. Ciò vuol dire che l'Aero Club si deve attrezzare di persone che fanno il corso antincendio e che rimangono fissi sul sedime aeroportuale. Si tratta di una situazione che persiste solo nel nostro Paese, che fa crescere i costi di gestione e rappresenta in ogni caso una condizione fortemente restrittiva. Osservando le statistiche, ho avuto modo di notare che dopo l'ultima guerra non è capitato un solo incendio durante la messa

in moto di un aeromobile. Tuttavia, queste erano le regole vigenti quando i motori avevano caratteristiche ben diverse, e ora noi dobbiamo subire questo stato di cose.

In tutto il resto d'Europa la presenza dei vigili del fuoco, o di ragazzi che abbiano le capacità da vigili del fuoco, è obbligatoria se c'è un servizio a pagamento, ovvero se ci sono voli a pagamento, e se c'è la scuola in atto. In quest'ultimo caso, i ragazzi pagano e, per una questione di sicurezza, in tutta Europa esiste l'obbligo della presenza dei vigili del fuoco. Nelle altre situazioni tale obbligo non esiste mentre per noi, invece, questa norma rimane e il servizio antincendio diventa penalizzante.

Per quanto riguarda il carburante, come vi dicevo, molte società di gestione vivono in una situazione di monopolio e non dispongono del carburante. Inoltre, un'ulteriore restrizione è rappresentata dal divieto di vendere il carburante, se non ai soci Aero Club locali. Vi racconto un aneddoto in proposito: due mesi fa, dei giornalisti francesi, giunti in Italia per il terremoto da L'Aquila con degli aerei dell'aviazione generale, hanno preso il volo da L'Aquila e si sono fermati a Rieti per poter fare carburante e rientrare in Francia. In quell'occasione il presidente di Rieti ha dovuto dire loro che non poteva vendere la benzina, perché poteva darla solo ai soci degli Aero Club. I giornalisti francesi non volevano di certo la benzina scontata o senza le accise, come avviene nel caso delle scuole, che usufruiscono di uno sconto sulle accise, per favorire i ragazzi ad ottenere il brevetto. Da lì è nata una diatriba, mi hanno chiamato e ho dovuto chiamare il prefetto per far emettere un'ordinanza che consentisse la vendita della benzina a quei malcapitati, anche per una questione di sicurezza, perché andare in giro con poca benzina è davvero pericoloso. Il prefetto ha coinvolto il responsabile della Guardia di Finanza regionale e dopo tre ore quest'ultimo ha capito il problema ed ha permesso al presidente la vendita del carburante ai giornalisti. In seguito, io ho chiesto di estendere questa misura per tutto il pe-

riodo dell'emergenza del terremoto, ma dopo il tempo necessario agli aeromobili francesi per fare benzina la restrizione è partita nuovamente. Ciò senza che si capiscano le motivazioni, perché la benzina non sarebbe di certo venduta in modo scontato. Dunque, esistono delle normative sulle quali occorrerebbe lavorare per migliorare il nostro settore, perché ci sono moltissime potenzialità.

A me è capitato di andare con il mio aeroplano all'isola d'Elba. Ebbene, lì se non si arriva con la benzina giusta è un problema, perché vendono la benzina a 4 euro al litro con la motivazione che deve essere trasportata in nave. C'è da dire, però, che la benzina per le automobili, anch'essa portata con la nave, costa come sul resto del territorio nazionale. Quindi, lì vivono una situazione di monopolio e se si vuole la benzina sull'isola d'Elba la si deve pagare 4 euro al litro. Con gli aeroplani non si può andare in volo senza benzina, e quindi tutti fanno i conti in modo da arrivare lì con la benzina sufficiente per poter tornare indietro.

Tuttavia, se l'aviazione generale fosse incrementata e tutelata da parte del Governo la situazione sarebbe diversa. Ad esempio, in Spagna la benzina costa 0,80 centesimi e molti dei nostri ragazzi adesso vanno a prendere i titoli aeronautici in America o in Spagna, proprio a causa della differenza di costo del carburante.

Da una ricerca che abbiamo condotto come Aero Club d'Italia è emerso che entro il 2012 in Europa serviranno 17 mila piloti per l'incremento dell'aviazione e per il *turnover* delle persone che sono ora in servizio. La delega a provvedere alla formazione di questi piloti è stata affidata dal Ministero dei trasporti ad Aero Club d'Italia. Moltissimi ragazzi vanno in America, dove in sei mesi conseguono tutti i titoli aeronautici, e poi tornano in Italia e procedono alla riconversione dei titoli. Ciò rappresenta una grande perdita che noi dichiariamo e vorremmo, invece, poter lavorare anche in questo senso per formare piloti italiani per la nostra compagnia di bandiera.

Ad esempio, adesso sul mercato si stanno proponendo dei ragazzi cinesi, che, avendo un certo numero di ore di volo, si collocano sul mercato. Allo stesso modo, la Spagna sta portando avanti una politica di sviluppo dell'aviazione generale e sta formando molti piloti. Ormai viviamo in mondo europeo, dove i titoli aeronautici rilasciati in Spagna sono equivalenti a quelli che rilasciamo noi.

La burocrazia è molto forte in questo ambito. Siamo tutti utenti del mondo aeronautico, e quindi se osservate gli aeroporti potete notare che da un po' di tempo a questa parte è stato steso anche del filo spinato lungo le recinzioni di tutti gli aeroporti. Nel resto dei Paesi d'Europa non è così. L'11 settembre ha imposto al mondo dell'aviazione delle grandi restrizioni, che però sono state recepite in gran numero solo dal nostro Paese. Io che volo volentieri in Germania e in Francia posso dire che in quei Paesi non esistono tutte le restrizioni che invece viviamo noi, e questo rappresenta un grande impedimento per il nostro mondo.

Un'altra situazione da sottolineare è quella di ENAC. L'ente nazionale per l'aviazione civile tiene il registro degli aeromobili dell'aviazione. In particolare, per gli aeromobili fino a 450 chili i registri li tiene Aero Club d'Italia, mentre dai 450 chili in su li tiene ENAC. Inoltre, ENAC tiene anche i registri per quella fascia dell'aviazione generale che va fino a 2 mila 500 chili.

ENAC è un ente molto burocratizzato, tanto che sono molti gli aeromobili dell'aviazione generale che immatricolano le proprie macchine in Germania o in Francia, per non ricadere sotto le « grinfie » di ENAC. Una delle proposte che noi avanziamo è quella di passare la gestione e la registrazione degli aeromobili dell'aviazione generale fino ai 2 mila e 500 chili all'Aero Club d'Italia, al quale dovrebbero essere attribuite anche tutte le funzioni legate gli aerei dell'aviazione ludica e sportiva.

Noi vorrei stancare i Commissari ulteriormente. Ho lasciato a disposizione un documento e approfitterei del tempo che

resta per rispondere ad eventuali domande o richieste di chiarimenti. Se mi permetteste, vorrei mostrare una cartina che illustra come sono in Europa gli aeroporti, e quanti sono rispetto all'Italia. Si tratta di una cartina aeronautica, della quale non sono riuscito a fare delle copie perché ha una certa dimensione. Se osservate la Germania, l'Inghilterra, la Francia e la Spagna, potete notare il numero elevato di aeroporti gestiti dagli Aero Club in Europa, e potete fare un confronto con quello che vedete in Italia. Intorno a Parigi ci sono 20 Aero Club, mentre intorno a Roma ce ne sono tre e intorno a Milano due. Questa è la situazione aeroportuale. L'Italia somiglia molto di più alla Jugoslavia e alla Grecia che non a questi Paesi.

Se guardiamo verso nord, si dovrebbe intervenire in molte situazioni. La piccola Svizzera, che ospita tutte le Alpi, non a caso ha 3 mila 500 aeroplani dell'aviazione generale contro i nostri mille.

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

SETTIMO NIZZI. Io vorrei soltanto chiedere se eventualmente ci può dare dei suggerimenti per modificare la normativa. Ce ne faremmo carico volentieri.

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia.* Io penso che in mezz'ora non si possa capire nemmeno com'è il mondo dell'aviazione. Aero Club d'Italia potrebbe essere promotore di un incontro di una mezza giornata con tutti i componenti presso la nostra sede, magari promuovendo un convegno di approfondimento sulle tematiche dell'aviazione generale. Potremmo essere promotori, come Aero Club d'Italia, insieme con ENAC e ENAV di un tavolo di lavoro. Non so se questo sia possibile. Se richiesto da voi, sicuramente ci sarà la nostra disponibilità.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ringrazio il senatore Leoni per le precisazioni. Vorrei porre alcune domande. Gli spazi

aerei sono stati disegnati all'epoca dei DC3 e non sono più stati cambiati, quindi, immagino anni e anni fa.

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia.* Prima dell'ultima guerra.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Volevo sapere se su questo avete già pensato a delle ipotesi, anche se magari la competenza è suddivisa con gli altri enti.

Vedo, come al solito, una diversità tra la normativa italiana e quella degli altri Paesi europei. Mi riferisco anche alla raccomandazione dell'agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Chiedo come mai tali raccomandazioni non sono state rispettate nel nostro Paese.

Questi numeri dell'Italia così diversi rispetto a quelli dei nostri vicini francesi o tedeschi, più che della Svizzera, sono dovuti soprattutto alla burocrazia?

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia.* Solo alla burocrazia.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Con la cultura del popolo italiano e considerando che l'Italia è un Paese turistico, credo che sicuramente ci potrebbe essere la possibilità di ampliare il mercato e farlo crescere, come nelle altre realtà.

Da ultimo, lei ha avanzato delle proposte di miglioramento, che sicuramente ci possono essere utili nella nostra fase di stesura di un documento unitario. Non parla, però, di ENAV: rispetto quindi all'ente nazionale di assistenza al volo, va tutto bene?

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia.* Per ENAV non ci sono problemi...

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Nel documento ho visto delle proposte su ENAC, però magari anche su ENAV c'è qualche difficoltà a livello burocratico, perciò mi chiedo se ci sono anche per ENAV dei suggerimenti.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Giuseppe Leoni per la replica.

GIUSEPPE LEONI, *Presidente di Aero Club d'Italia*. ENAV è l'ente che gestisce il traffico e dà le frequenze degli aeromobili, mentre ENAC tiene il registro, effettua le ispezioni e fa di tutto per non far volare in Italia.

Credo che sia significativo il fatto che prima dell'ultima guerra c'erano più aeromobili in Italia di quanti ce ne siano oggi. Quindi, c'è qualcosa che non funziona. Bisognerebbe prendere in mano questa situazione e lavorarci, per poter portare il nostro Paese al passo con gli altri Paesi europei. Non vogliamo stravolgere il mondo, però queste cose si possono fare.

Una situazione simile gravava anche sulla navigazione da diporto, fino a quando dieci anni fa le cose sono cambiate, e le barche in Italia hanno avuto un incremento del mille per cento sulle immatricolazioni.

Ebbene, credo che adesso sia giunto questo momento anche per l'aviazione leggera. Ciò costituirebbe, in ogni caso, anche una fonte di lavoro. Noi abbiamo delle ditte aeronautiche che vendono i loro prodotti in giro per il mondo e non nel nostro Paese. Ci sono grandi potenzialità industriali, e in particolar modo per il turismo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Leoni per il suo intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 29 luglio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

