

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

27.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 2009

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCA GIORGIO BARBARESCHI

INDICE

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Barbareschi Luca Giorgio, <i>Presidente</i> .....	3
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>	
<b>Audizione di esperti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare:</b>	
Barbareschi Luca Giorgio, <i>Presidente</i> .....	3, 5, 6
Bernardis Giuseppe, <i>Sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica</i> .....	3, 5
Desiderati Marco (LNP) .....	5

---

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 le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUCA GIORGIO BARBARESCHI

**La seduta comincia alle 14,20.**

*(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 esperti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di esperti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare.

Do la parola al generale Giuseppe Bernardis, sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica, per lo svolgimento della relazione.

GIUSEPPE BERNARDIS, *Sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica*. Signor presidente, onorevoli commissari, oggi sono venuto per presentare alcuni aspetti che riguardano l'interazione tra il mondo degli aeroporti militari e il mondo aeroportuale in generale in Italia.

Insieme a me c'è il generale De Ponti, che è il capo dello specifico reparto ad-

giore dell'Aeronautica, e il mio assistente, il Tenente Colonnello Giancarlo Filippo.

Per quanto riguarda il mondo degli aeroporti militari e degli aeroporti civili in Italia, negli anni recenti abbiamo assistito a una rilevante evoluzione dell'attività. L'Aeronautica militare ha affrontato la riorganizzazione degli aeroporti militari e degli spazi aerei di competenza, considerando da un alto l'irrinunciabile conservazione dell'efficacia dello strumento aereo, vincolata al binomio aeromobile-aeroporto, e dall'altro, anche in ragione delle limitate risorse disponibili, il mantenimento ad uso esclusivamente militare di un contenuto numero di aeroporti, indispensabili per la difesa nazionale, armonizzando le proprie pianificazioni con i piani di sviluppo dell'aviazione civile, nell'avviare il processo di transito di quelli ad essa destinati.

Abbiamo depositato un documento nel quale è prospettata la situazione degli aeroporti fino al 2004, ovvero tutti gli aeroporti militari, o militari aperti al traffico civile, gestiti dall'Aeronautica militare fino a questa data. Sono stati contrassegnati con la stella verde gli aeroporti militari aperti al traffico civile, mentre gli altri, contrassegnati dal simbolo rosso, sono aeroporti militari che in alcuni casi sono stati aperti al traffico civile di aero-club locali.

Successivamente al 14 ottobre 2004, data che coincide con un provvedimento di legge, è stata operata un'ulteriore suddivisione, mantenendo gli aeroporti militari aperti al traffico civile, gli aeroporti militari con aperture saltuarie al traffico civile e un certo numero di aeroporti, qui rappresentati con stelline gialle, destinati in

*toto* all'aviazione civile, tramite un piano progressivo di dismissione da parte dell'Aeronautica militare.

Questi aeroporti sono stati poi oggetto di una normativa specifica. Nel 2008, infatti, tramite un decreto ministeriale, il Ministero della difesa ha suddiviso gli aeroporti operanti sotto la Difesa in basi operative principali — si tratta della maggioranza di questi aeroporti — a uso militare esclusivo, e in basi diverse, con un'apertura al traffico civile che può essere espandibile in futuro solo in misura controllata. Poi ci sono basi operative di rischieramento, che precedentemente erano operative in maniera continua e che verranno pian piano disabilite dal punto di vista delle operazioni militari, ma nelle quali ci sarà sempre una presenza militare ridotta, per sostenere rischieramenti temporanei con vincoli operativi e finanziari. Queste possono essere aperte al traffico civile a determinate condizioni.

Questo è dovuto al ridimensionamento dello strumento della difesa e quindi alla diminuzione del numero di velivoli operanti e dell'attività di volo militare effettuata sull'Italia.

Esistono inoltre basi sedi di reparti dell'Aeronautica militare, dove l'aviazione civile è permanentemente attiva ed è mantenuta a livelli di compatibilità con quella militare. Oltre a queste, alcuni aeroporti militari stanno transitando completamente all'aviazione civile perché non più necessari alla funzione di difesa. Si tratta di quelli contrassegnati nel documento da stelline gialle.

Nel documento abbiamo evidenziato anche la situazione attuale, dopo questa nuova categorizzazione degli aeroporti. Rimangono alcuni aeroporti militari aperti al traffico civile (quelli contrassegnati con le stelline verdi), altri che sono esclusivamente militari con aperture limitate al traffico civile, solo locale, di aeroclub, e quelli contraddistinti con i simboli bianchi che sono stati ceduti all'aviazione civile *in toto*, ma nei quali i servizi della navigazione aerea vengono ancora gestiti dall'Aeronautica militare.

Agli aeroporti viene associata un'altra attività, normalmente non considerata, che è però di fondamentale importanza per svolgere l'attività di volo, ovvero quella delle aree e della gestione degli spazi aerei relativi all'attività di volo. La cessione degli aeroporti non è infatti limitata al passaggio all'aviazione civile delle sole infrastrutture e dei sedimi, ma anche del complesso dei servizi della navigazione aerea. Questi vengono forniti presso l'aeroporto interessato e nello spazio aereo militare ad esso circostante e vengono gradualmente transitati dall'Aeronautica militare all'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), che è preposto a gestire il traffico aereo in ambito civile.

Questo è il punto cardine del programma di transito degli aeroporti all'aviazione civile e introduce il problema principale, che in questo periodo insiste su tutto il comparto: quello finanziario. Sugli aeroporti che ha ceduto all'aviazione civile, ma che ancora gestisce, l'Aeronautica militare deve infatti fronteggiare con proprie risorse la gestione del traffico non più militare, ma esclusivamente civile. All'inizio dell'estate, quindi, sono sorte problematiche con gli aeroporti di Verona, di Ciampino a Roma, di Treviso, aeroporto sostitutivo di Venezia.

Recentemente, insieme all'Ente nazionale di aviazione civile (ENAC) e all'ENAV, è stato elaborato un piano che ha individuato le fasi progettuali, i tempi di esecuzione e le necessità finanziarie per attuare il trasferimento di questi aeroporti all'aviazione civile *in toto*, nonché l'investimento necessario per mantenere, nel periodo transitorio, la fornitura dei servizi da parte dell'Aeronautica militare.

Le attività interministeriali sono state condotte sul tema finanziario e hanno consentito di inserire una parte delle occorrenze finanziarie a disposizione dei contratti di programma e di servizio fra Stato ed ENAV per il triennio 2010-2012. Per quanto riguarda il quinquennio 2010-2015, invece, si è ancora in attesa di definire lo *status* di queste attività.

Al momento, si rileva una fortissima inadeguatezza dell'attuale sistema finan-

ziario per i servizi del traffico aereo, che vengono forniti dall'Aeronautica militare all'aviazione civile, in quanto l'aviazione civile viene supportata dalle attività di uomini e mezzi del comparto della Difesa.

Per l'aviazione civile vengono percepite dallo Stato risorse costituite dalle tasse in rotta pagate dagli aerei che volano nello spazio aereo nazionale, che però sono acquisite come entrate al bilancio dello Stato e solamente in ragione di circa 1 su 5 vengono versate al fornitore di servizi, nella fattispecie all'Aeronautica militare. Questo determina uno scompenso nelle attività dell'Aeronautica militare, che è costretta a distrarre fondi, che dovrebbero essere dedicati ad altro, per poter svolgere le funzioni di servizio a favore dell'aviazione civile.

C'è stata una contenuta azione di mitigazione di questo problema con un atto di intesa fra ENAC, Aeronautica ed ENAV. Quest'anno, l'ENAC ha dato la disponibilità a finanziare alcuni programmi di esercizio di potenziamento sugli aeroporti transitati. Sulla base delle nostre indicazioni, quindi, l'ENAC ha dato la disponibilità a fornire una parte di risorse necessarie per poter operare su questi aeroporti.

In conclusione, ponendo l'accento sul fatto che l'Aeronautica ha sempre operato, pur in carenza di risorse, con un responsabile atteggiamento di collaborazione nei riguardi delle esigenze dell'aviazione civile, si rileva come forti elementi di criticità caratterizzino i rapporti tra il sistema degli aeroporti militari e degli aeroporti civili.

Le necessità sono il completamento del passaggio di stato degli aeroporti militari, attraverso il transito dei servizi della navigazione aerea che vengono attualmente forniti dall'Aeronautica militare su aeroporti ormai civili, ove opera solo l'aviazione civile.

Abbiamo la necessità di evitare la snaturalizzazione della funzione militare degli aeroporti militari aperti all'aviazione civile, definendo esattamente il catalogo delle infrastrutture aeroportuali dello Stato, che devono essere date all'aviazione

civile, considerando le esigenze della difesa nazionale e valutando il ruolo e la vocazione di ciascuno. È necessario definire appropriate soluzioni finanziarie, che consentano alla Difesa di mantenere la fornitura dei servizi di navigazione aerea secondo i previsti *standard* di sicurezza non solo per gli aeroporti oggetto di cambio di *status* nel periodo di transizione, ma anche per quelli militari aperti al traffico civile.

L'ente civile che subentra all'aeroporto militare per la gestione del traffico aereo non è in grado di utilizzare le infrastrutture presenti, in quanto il mondo militare ha una regolamentazione diversa da quella del mondo civile relativamente all'impiego delle strutture. Il personale dell'ENAV non è in grado di utilizzare le infrastrutture militari in quanto per regolamentazioni generali o per regolamentazioni sindacali non è autorizzato a operare sulle torri di controllo e sugli apprestamenti che l'Aeronautica militare utilizza. È quindi necessario convertire queste infrastrutture militari in infrastrutture civili con investimenti da stanziare appositamente.

Rimango a vostra disposizione per rispondere a eventuali domande e fornire delucidazioni.

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

MARCO DESIDERATI. Grazie presidente, innanzitutto ringrazio il generale per la disponibilità. Poiché avete deciso di dismettere alcuni aeroporti a favore dell'aviazione civile, vorrei sapere se la scelta di quali dismettere sia stata esclusivamente dell'Aeronautica o sia nata da un accordo con altri enti e quali.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare per la replica.

GIUSEPPE BERNARDIS, *Sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica*. La situazione originaria comportava la presenza sul territorio italiano, nell'ambito della

Difesa, di un certo numero di aeroporti militari. Alle origini, quasi tutti gli aeroporti italiani, ad eccezione di rarissimi casi, erano militari, e sono stati poi gradualmente aperti al traffico civile.

In occasione della prima ristrutturazione della Difesa, con la contrazione delle attività proprie della difesa per quanto riguarda il campo aeronautico, è stata effettuata una valutazione degli aeroporti che si ritenevano indispensabili per assicurare i servizi di difesa aerea e di soccorso e per costituire la base dei velivoli che dovevano addestrarsi sul territorio nazionale.

Sono stati selezionati gli aeroporti che più appropriatamente potevano diventare civili, anche perché esisteva già un loro duplice uso, mentre altri sono stati vincolati con il decreto ministeriale dell'anno scorso, in quanto sono assolutamente indispensabili per poter mantenere i servizi citati.

Abbiamo ridotto da 6 a 2 le basi primarie di difesa aerea, ovvero la base di Grosseto e la base di Gioia del Colle, dalle quali partono tutti gli aerei che servono a intercettare eventuali incursori o velivoli

sconosciuti. Alcune delle 6 basi originarie sono state aperte anche al traffico civile.

Alcuni aeroporti già non utilizzati o utilizzati quasi esclusivamente da aeroclub sono stati ceduti o liberalizzati e aperti, mentre altri sono rimasti con dei *caveat*, come quello di Grosseto, che è aperto al traffico civile ma con limitazioni dovute alla sua natura di aeroporto primario per la difesa aerea.

La decisione è stata presa *in primis* dalla Difesa, è stata cioè avallata nell'ambito politico della Difesa e successivamente è stata elaborata con l'ENAC.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i rappresentanti dello stato maggiore dell'Aeronautica militare per il loro intervento, dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa  
l'11 novembre 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,35



\*16STC0005570\*