

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegner Giovanni Grimaldi a Presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nomina n. 60 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, conclusione – Parere favorevole</i>)	134
--	-----

SEDE CONSULTIVA:

DL 194/2009: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. C. 3210 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	135
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	146

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione</i>)	137
<i>ALLEGATO 2 (Documento conclusivo approvato)</i>	148

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	140
---	-----

INTERROGAZIONI:

5-01203 Giorgio Merlo: Carezza del segnale televisivo digitale terrestre nei territori delle province di Torino e Cuneo	140
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	186
5-01756 Palomba: Malfunzionamenti dell'ufficio postale di Capoterra (CA)	140
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	187
5-01772 Tullo: Situazione occupazionale dei lavoratori dell'ex agenzia Are, concessionaria di Poste italiane SpA	140
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	188
5-02394 Desiderati: Disservizi postali nel territorio della provincia di Monza e Brianza e in particolare nel comune di Villasanta	141
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	190
5-02461 Mariani: Riduzione dei servizi postali nel centro storico di Lucca	141
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i>	191

SEDE CONSULTIVA:

Legge comunitaria 2009. C. 2449-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alla XIV Commissione) (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	142
<i>ALLEGATO 8 (Documentazione depositata dal Ministero dello sviluppo economico)</i>	193
<i>ALLEGATO 9 (Documentazione depositata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)</i> .	197

INTERROGAZIONI:

5-02337 Tullo: Appalti dei servizi di pulizia dei treni in Liguria, con riferimento alla qualità dei servizi e alla certezza dei posti di lavoro	143
ALLEGATO 10 (Testo integrale della risposta)	200
5-02395 Desiderati: Riqualificazione della tratta ferroviaria Molteno-Monza	143
ALLEGATO 11 (Testo integrale della risposta)	201
5-02411 Carra Marco: Interventi per la messa in sicurezza e per l'ammodernamento della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Milano	144
ALLEGATO 12 (Testo integrale della risposta)	202
5-02460 Mariani: Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Aulla-Lucca-Pisa	144
ALLEGATO 13 (Testo integrale della risposta)	204
AVVERTENZA	145

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.45.

Proposta di nomina dell'ingegner Giovanni Grimaldi a Presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nomina n. 60.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, conclusione — Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 16 febbraio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore, onorevole Foti, ha svolto la relazione introduttiva e ha proposto di esprimere parere favorevole sulla nomina dell'ingegner Giovanni Grimaldi a presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

La Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	25
Votanti	25
Maggioranza	13
Hanno votato sì	25

(La Commissione approva).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bergamini, Boffa, Enzo Carra, Colucci, Compagnon, Crosio, Desiderati, Fiano, Antonino Foti, Iapicca, Lovelli, Mereu, Milanato in sostituzione di Verdini, Monai, Montagnoli, Nicco, Nizzi, Proietti Cosimi, Taddei in sostituzione di Barbareschi, Terranova, Testoni, Toto, Tullo, Valducci e Velo.

La seduta termina alle 11.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo GIACHINO.

La seduta comincia alle 11.10.

DL 194/2009: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

C. 3210 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento avviato nella seduta di ieri.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*). Al riguardo fa presente di avere preso in considerazione alcune questioni molto rilevanti. In primo luogo con la prima osservazione si chiede di valutare l'opportunità di definire un termine più ampio di sospensione dell'efficacia delle disposizioni relative alla disciplina dei servizi di noleggio con conducente; ricorda a tale proposito che la nuova disciplina, introdotta dall'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto legge n. 207 del 2008, presenta notevoli profili problematici in relazione al rispetto dei principi di libero esercizio dell'impresa, libertà di stabilimento e tutela della concorrenza e la loro applicazione ostacolerebbe gravemente lo sviluppo delle imprese che prestano il servizio di noleggio con conducente. Sottolinea al riguardo che in data 10 febbraio 2010, nell'ambito dell'apposito tavolo tecnico costituito per individuare possibili soluzioni, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra il Governo e i rappresentanti di tutte le categorie interessate, comprese le associazioni di taxi. Precisa che con le altre due osservazioni si interviene a tutela del delicato settore dell'autotrasporto. Con la seconda osservazione si chiede di valutare l'opportunità di introdurre, nel periodo intercorrente fino al 4 dicembre 2011 – termine fissato dal decreto legge per l'adeguamento di alcune imprese di autotrasporto di cose per conto terzi ai requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale – norme che garantiscano l'applicazione dei suddetti requisiti in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale. Con la terza osservazione si

chiede di valutare la possibilità di un differimento ulteriore del termine, attualmente fissato al 16 aprile, per il versamento dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO rileva che la proposta di parere del relatore si inserisce nella linea politica del Governo di sostegno del settore dell'autotrasporto. Esprime quindi l'assenso del Governo sulla proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore.

Carlo MONAI (IdV) apprezza lo sforzo compiuto dal relatore nell'elaborare la proposta di parere, con la quale si tenta di intervenire su alcune questioni rilevanti che investono le materie di competenza della Commissione, quali i servizi di noleggio con conducente e l'autotrasporto di merci. Esprime tuttavia una forte critica rispetto al provvedimento in esame, sia nel merito, non condividendone i contenuti, sia nel metodo. Osserva al riguardo che si assiste ad una proliferazione dei provvedimenti d'urgenza, che in alcuni casi hanno portato anche al paradosso della contemporaneità tra la legge di conversione di un decreto-legge e l'emanazione di un secondo decreto-legge sulla stessa materia che interveniva modificando quello in fase di conversione. Ritiene che le materie oggetto del decreto-legge non rivestano carattere di urgenza e che il metodo di legiferare scelto dal Governo non permetta di produrre il risultato di equilibrare i molti e differenti interessi coinvolti. Evidenzia altresì che il metodo della decretazione d'urgenza permette di intervenire sulle materie trattate in modo episodico e non organico, e spesso ha come conseguenza la mancata uniformità del sistema giuridico. Si sofferma in particolare sulla disposizione che proroga al 1° gennaio 2011 la data a partire dalla quale si dovrà applicare la nuova normativa in materia di limitazione alla guida dei neopatentati. Ricorda che tale disposizione è stata introdotta dall'articolo 2 del decreto legge n. 117 del 2007 e che la sua entrata in

vigore è stata oggetto di numerose proroghe. Ritiene che l'introduzione di una norma nel sistema giuridico nazionale la cui entrata in vigore continua ad essere differita attraverso la decretazione d'urgenza rimandi all'utenza cui la norma è rivolta interessata e a tutto il Paese un'immagine negativa del sistema di regole, rispetto al quale non c'è certezza. Auspica che d'ora in avanti ci possa essere un confronto reale tra Parlamento e Governo e richiama il ruolo del Parlamento come importante luogo di approfondimento.

Silvia VELO (PD) si associa a quanto detto dal collega Monai. Pur apprezzando il lavoro svolto dal relatore, che nel parere chiede al Governo di valutare alcune modifiche che migliorerebbero i contenuti delle disposizioni contenute nel decreto-legge, esprime la propria contrarietà riguardo all'uso indiscriminato della decretazione d'urgenza. Sottolinea che le procedure di approvazione dei decreti-legge da parte del Parlamento sono caratterizzate dal costante ricorso alla posizione della questione di fiducia. Esprime quindi disagio per il fatto che l'esame della Commissione su provvedimenti sui quali è richiesto il proprio parere non ha alcuna conseguenza dal punto di vista normativo. Evidenzia al riguardo che anche le osservazioni contenute nel parere non saranno prese in considerazione dal Governo, dato che da alcune anticipazioni si è appreso che anche questa volta il Governo approverà il testo senza apportare modifiche, mediante ricorso alla questione di fiducia.

Richiama l'attenzione dei colleghi sulle disposizioni del decreto-legge relative alla sospensione, sino al 1° gennaio 2012, dell'adeguamento delle tasse e dei diritti marittimi in relazione al tasso di inflazione e alla possibilità per le Autorità portuali di modificare, per gli anni 2010 e 2011, gli importi della tassa di ancoraggio e della tassa portuale, nel rispetto del proprio equilibrio di bilancio. Osserva che questa disposizione va in una direzione opposta a quella contenuta nel disegno di legge attualmente in esame al Senato, che si pone tra gli obiettivi principali quello dell'auto-

nomia finanziaria dei porti. Evidenzia che il Governo non riesce a reperire le risorse necessarie per l'autonomia finanziaria dei porti e che la disposizione contenuta nel decreto-legge interviene sull'unica entrata effettiva di cui dispongono le Autorità portuali e con la quale effettuano gli investimenti. Preannuncia quindi il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, esprimendo una contrarietà sia di merito che di metodo.

Mario TULLO (PD) concorda con le osservazioni formulate dalla collega Velo, e fa presente che l'introduzione della disposizione che prevede la sospensione sino al 1° gennaio 2012 dell'adeguamento delle tasse e dei diritti marittimi ha suscitato una forte reazione da parte dei presidenti delle Autorità portuali. Ricorda al riguardo che lo stesso Presidente dell'8° Commissione del Senato ha evidenziato recentemente in un convegno sulla portualità tenutosi in Calabria una miopia da parte del Governo, e in particolare del Ministro dell'economia e delle finanze, sulla situazione finanziaria dei porti. Sottolinea che si interviene sull'unica entrata di cui possono disporre i porti anche per effettuare investimenti utili al loro sviluppo. Ritiene infine che non sia possibile immaginare che le Autorità portuali possano modificare in riduzione gli importi della tassa di ancoraggio e della tassa portuale nel rispetto dell'equilibrio di bilancio.

Mario LOVELLI (PD) concorda con quanto espresso finora dai colleghi del proprio gruppo. Sottolinea che il decreto-legge all'esame della Commissione è la conferma di un sistema legislativo confuso, che ha come conseguenza l'impossibilità di licenziare provvedimenti idonei. Rileva che sulle materie che rientrano nella competenza della Commissione il Governo interviene attraverso disposizioni puntuali inserite in provvedimenti d'urgenza e che al contrario molte di queste materie necessitano di essere affrontate in modo organico. Giudica che il parere intervenga in modo molto limitato, in quanto affronta le

sole questioni relative ai servizi di noleggio con conducente e all'autotrasporto, mentre il decreto-legge contiene numerose disposizioni di interesse della Commissione. Evidenza che l'eventuale sottoposizione del provvedimento al voto di fiducia farebbe venir meno la possibilità di intervenire da parte del Parlamento e priverebbe del tutto di significato il lavoro svolto dalla Commissione.

Antonio MEREU (UdC) preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere concernente il provvedimento in esame. Giudica intollerabile che si legiferi attraverso la decretazione d'urgenza e ritiene che l'eventuale posizione di fiducia costituisca un'ulteriore motivo di contrarietà.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO precisa che l'assenso del Governo sulla proposta di parere del relatore si riferisce alla seconda e alla terza condizione, relative a misure a favore del settore dell'autotrasporto, mentre si rimette alla Commissione sull'osservazione che interviene sulla disciplina in materia di servizi di noleggio di autovetture con conducente, dal momento che il Governo, anche a seguito della sottoscrizione del protocollo di intesa con le organizzazioni del settore, ritiene di poter pervenire entro il termine del 31 marzo 2010 a una ridefinizione della relativa disciplina.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) fa presente che per la prima volta tutte le associazioni interessate dall'entrata in vigore della nuova disciplina nell'ambito di un tavolo tecnico hanno sottoscritto con il Governo un protocollo d'intesa per risolvere le criticità connesse all'entrata in vigore delle disposizioni inserite nel decreto-legge n. 207 del 2008. Giudica molto positivo che due categorie che si sono contrapposte negli anni senza addivenire ad una soluzione condivisa stiano affrontando insieme al Governo le questioni problematiche connesse alla disciplina dei rispettivi settori.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 11.30.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 11.30.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

(Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione).

La Commissione prosegue l'esame del documento conclusivo in oggetto, rinviato da ultimo nella seduta del 16 febbraio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso. Presenta quindi una nuova formulazione della proposta di documento conclusivo, che recepisce le modifiche e integrazioni richieste nel corso del dibattito (*vedi allegato 2*).

Mario LOVELLI (PD) prende atto favorevolmente dell'integrazione che è stata apportata al documento conclusivo in relazione all'istituzione di un'autorità di regolazione sui trasporti. Fa presente che la segnalazione inviata al Parlamento dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato che contiene alcune proposte di riforma interviene sulla normativa relativa ai diritti aeroportuali, che rappresentano una delle tematiche principali dell'indagine conoscitiva e del documento conclusivo. Ritiene a tale proposito che sia utile prevedere, nell'ambito dei lavori della Commissione, l'audizione dell'Autorità. Riguardo all'ENAC evidenzia che il Consiglio

di Stato ha rinviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il decreto di riordino emanato dallo stesso Ministero e giudica necessario che la Commissione segua con attenzione i processi di riforma e riorganizzazione che riguardano gli enti e organismi operanti nel settore del trasporto aereo. In ordine al piano di sviluppo aeroportuale cui fa riferimento il documento conclusivo, ritiene opportuno che il Governo lo presenti alla Commissione non appena ne ha definito gli indirizzi generali, per poi procedere alla sua definizione puntuale, tenendo conto anche delle indicazioni che potranno emergere dall'esame parlamentare.

Michele Pompeo META (PD) sottolinea l'ampiezza e la complessità del lavoro svolto dalla Commissione, che per molti mesi è stata impegnata con le audizioni e con il dibattito della proposta di documento conclusivo. Auspica che questo lavoro possa costituire una base di riferimento utile per il Governo al fine di individuare linee programmatiche nel settore del trasporto aereo che tengano conto di quanto emerso nel corso dell'indagine. Condivide quanto detto dal collega Lovelli in ordine al piano degli aeroporti, con il quale auspica che il Governo intenda intervenire in modo incisivo sull'attuale situazione degli aeroporti italiani, superando le difficoltà e carenze che sono evidenziate nel documento conclusivo che la Commissione si appresta ad approvare. Condivide la valutazione per cui possono derivare conseguenze problematiche dalla previsione della competenza legislativa concorrente in materia di aeroporti ai sensi del Titolo V della Costituzione e auspica che il Governo possa confrontarsi con le regioni al fine di non far prevalere le spinte localistiche che, come emerso nel documento, danneggiano il sistema aeroportuale nel suo complesso. Riterrebbe pertanto utile un'iniziativa del Ministro volta a sottoporre al vaglio delle competenti Commissioni parlamentari le linee programmatiche che intende seguire nel piano di sviluppo della rete aeroportuale e ad acquisire sullo stesso le indicazioni che

potranno essere formulate dalle regioni. Fa presente che sono anni che si attende un piano generale dei trasporti e ritiene questa una occasione utile per predisporre una prima programmazione in ambito aeroportuale, che prelude a un piano più generale che tenga conto anche della altre modalità di trasporto. Preannuncia infine il voto positivo del proprio gruppo sulla proposta di documento conclusivo.

Carlo MONAI (IdV) concorda con il collega Meta sull'ampiezza e l'accuratezza del lavoro svolto nell'indagine conoscitiva, che ha visto la partecipazione attiva dei membri della Commissione. Dichiarò pertanto il voto favorevole del proprio gruppo sul documento conclusivo. Giudica che in questa fase, in cui, dopo un periodo di grave crisi, non ancora superato, si prevede, nel medio e lungo termine un forte incremento del traffico aereo, sia necessaria una forte iniziativa per permettere agli aeroporti italiani di superare i limiti e le carenze che altrimenti impedirebbero di assorbire la crescita del traffico. Fa presente, tuttavia, che il Parlamento rischia di rimanere ai margini delle decisioni che interesseranno il settore e ritiene che il documento conclusivo possa costituire l'occasione per rivendicare alla Commissione la possibilità di esercitare i compiti che istituzionalmente le sono propri. Auspica quindi che il Ministro illustri alla Commissione gli indirizzi che saranno adottati nella predisposizione del piano di sviluppo della rete aeroportuale, nel quale ritiene che dovrebbero essere recepite le indicazioni contenute nel documento conclusivo. Giudica infine opportuno che la Commissione elabori una proposta di legge con la quale intervenire sulle principali criticità emerse durante l'indagine, al fine di apportare i necessari interventi correttivi.

Angelo COMPAGNON (UdC) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla nuova formulazione della proposta di documento in esame. Rileva che da tempo sono state evidenziate carenze e difficoltà nel trasporto aereo, che esorbitano dalla

vicenda che ha riguardato la ex compagnia di bandiera. Sottolinea che all'interno della Commissione si è manifestata una volontà unanimemente condivisa di elaborare interventi utili a superare le distorsioni presenti nel sistema. Evidenzia che l'indagine conoscitiva ha avuto ad oggetto un ambito strategico per la crescita del Paese e che il documento conclusivo, redatto con grande responsabilità dalla Commissione esprime con grande chiarezza sia le preoccupazioni sulla situazione attuale, sia le linee di intervento che è opportuno adottare per potenziare il sistema aeroportuale e il settore del traffico aereo nel Paese. Ritiene che questo lavoro possa costituire una utile base per il Governo al fine della redazione del piano di sviluppo della rete aeroportuale e auspica che le linee programmatiche contenute nel documento conclusivo siano seguite dal Governo negli indirizzi che questo intende prendere al riguardo.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) dichiara di condividere le linee generali del documento conclusivo. In particolare concorda con le indicazioni contenute nel documento e con le valutazioni formulate nei precedenti interventi dei colleghi, in ordine alle criticità individuate e alla necessità di migliorare la rete aeroportuale, sia intervenendo sulle singole strutture aeroportuali sia prevedendo interventi di potenziamento della rete ferroviaria e stradale al servizio degli aeroporti. Ritiene che debbano essere valutate con attenzione le situazioni inerenti aeroporti che si trovano in territori disagiati, come isole o territori montani, e che il controllo dell'equilibrio della gestione finanziaria possa non costituire una condizione necessaria per il mantenimento dell'operatività di quegli aeroporti che svolgano una funzione importante di collegamento di territori svantaggiati. In conclusione ritiene che qualsiasi scelta il Governo ritenga di dover operare sul sistema aeroportuale debba essere fatta d'intesa con la regione interessata al fine di poter valutare correttamente le situazioni dei singoli aeroporti. Sulla base di

queste considerazioni annuncia il voto favorevole della componente delle Minoranze linguistiche del Gruppo Misto sulla nuova formulazione della proposta di documento conclusivo.

Marco DESIDERATI (LNP) esprime soddisfazione per il lavoro svolto dalla Commissione e per la nuova formulazione della proposta di documento conclusivo, dalla quale si evidenzia che la Commissione ha compiuto un lavoro molto impegnativo e di notevole rilevanza su temi essenziali in relazione al trasporto aereo. Concorda con quanto espresso dai colleghi Monai e Meta in ordine alla necessità che il Governo intervenga attivamente per superare le criticità emerse nell'indagine. Ritiene che il lavoro svolto metta in grado la Commissione di valutare con precisione gli interventi che il Governo adotterà. Nell'indagine sono state evidenziate alcune importanti questioni, quali quella delle modalità di esercizio della potestà legislativa concorrente tra Stato e regioni sulla materia aeroportuale e delle relative competenze amministrative, che meritano una puntuale riflessione. Fa presente che il mercato del trasporto aereo ha un andamento ciclico, soggetto a fasi di forte contrazione e di forte espansione, e giudica indispensabile che il Paese sia in grado di cogliere le opportunità che si presenteranno nel prossimo futuro in relazione ad un notevole incremento del traffico aereo, su cui concordano le previsioni. In conclusione preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di documento conclusivo in esame.

Piero TESTONI (PdL) sottolinea l'importanza del lavoro svolto dalla Commissione e concorda sull'esigenza che le indicazioni contenute nel documento conclusivo trovino rispondenza nelle decisioni e negli interventi che saranno adottati dal Governo. Ritiene peraltro che sia essenziale assicurare un'adeguata conoscenza presso l'opinione pubblica di lavori importanti come quello che la Commissione ha svolto con la predisposizione del docu-

mento conclusivo, anche al fine di ridurre la distanza che esiste tra il lavoro effettivo degli organi parlamentari e la percezione di questo lavoro da parte dei cittadini. Sotto questo profilo condivide l'iniziativa di presentare alla stampa i contenuti del documento conclusivo, una volta che sia stato approvato. Dichiara quindi il voto favorevole del proprio gruppo sulla nuova formulazione della proposta di documento conclusivo presentata dal Presidente.

La Commissione approva la nuova formulazione della proposta di documento conclusivo (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime viva soddisfazione per il fatto che il documento conclusivo sia stato approvato unanimemente, con il voto favorevole di tutti i gruppi parlamentari.

La seduta termina alle 12.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12 alle 12.05.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il viceministro per lo sviluppo economico, Paolo Romani.

La seduta comincia alle 14.25.

5-01203 Giorgio Merlo: Carenza del segnale televisivo digitale terrestre nei territori delle province di Torino e Cuneo.

Il vice ministro Paolo ROMANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giorgio MERLO (PD), ringrazia il vice ministro per la risposta, della quale si dichiara tuttavia insoddisfatto. Rileva che ci sono stati numerosi disagi nel passaggio dal sistema analogico al digitale e che malgrado gli interventi al riguardo sia da parte della regione Piemonte che del Governo la situazione non ha registrato rilevanti miglioramenti. Fa presente che interi comuni continuano a non essere serviti dal segnale digitale che consente di vedere i canali Rai. Rileva che l'avvio del sistema digitale conferma le difficoltà che erano state anticipate e auspica che le difficoltà che si stanno verificando siano legate a questa fase di avvio e non diventino strutturali.

5-01756 Palomba: Malfunzionamenti dell'ufficio postale di Capoterra (CA).

Il vice ministro Paolo ROMANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Federico PALOMBA (IdV), ringrazia il vice ministro della risposta, della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto. Fa presente che i cittadini di Capoterra lamentano costanti disfunzioni del sistema. Auspica che la società Poste italiane possa modificare i propri piani ed aprire un secondo ufficio postale per rispondere alle esigenze rappresentate dal territorio.

5-01772 Tullo: Situazione occupazionale dei lavoratori dell'ex agenzia Are, concessionaria di Poste italiane SpA.

Il vice ministro Paolo ROMANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Mario TULLO (PD), ringrazia il vice ministro della risposta. Rileva che, dal momento che la propria interrogazione è stata presentata parecchio tempo fa, sono intervenuti nel frattempo elementi nuovi e sono. Ritene che le nove società appaltatrici porteranno a soluzione il problema dei lavoratori oggetto dell'interrogazione. Sottolinea tuttavia che tali lavoratori hanno in essere contenziosi con l'ex agenzia concessionaria e chiede, quindi, al Governo una particolare attenzione affinché possa essere ad essi corrisposto il salario non percepito e il trattamento di fine rapporto spettanti.

5-02394 Desiderati: Disservizi postali nel territorio della provincia di Monza e Brianza e in particolare nel comune di Villasanta.

Il vice ministro Paolo ROMANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Marco DESIDERATI (LNP), ringrazia il vice ministro della risposta resa. Fa presente che con questa interrogazione ha inteso esprimere il disagio del territorio relativamente al servizio di recapito postale. Osserva che le giustificazioni rese nella risposta sono relative agli ultimi eventi occorsi, ma che il disservizio risale a un periodo assai precedente. Riguardo al fatto che la società Poste italiane si serva di personale a tempo determinato, che quindi non conosce il territorio, sottolinea che questo sta diventando un disagio strutturale e chiede quindi al Governo di attivarsi nei confronti di Poste italiane affinché sia assicurata una maggiore stabilità del personale da essa assunto. Evidenzia in ultimo che i servizi postali sono utilizzati ormai quasi esclusivamente dalle fasce più deboli della popolazione, come ad esempio gli anziani. In conclusione, si dichiara soddisfatto della risposta e auspica che il Governo possa intervenire nel senso indicato nel proprio atto di sindacato ispettivo.

5-02461 Mariani: Riduzione dei servizi postali nel centro storico di Lucca.

Il vice ministro Paolo ROMANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Raffaella MARIANI (PD), ringrazia il vice ministro della risposta, della quale tuttavia si dichiara insoddisfatta. Rileva che le scelte della società Poste italiane non vanno incontro alle difficoltà rappresentate dai cittadini lucchesi. Al riguardo osserva che l'aver spostato il recapito delle raccomandate inesitate fuori dal centro storico della città non risponde alla organizzazione sociale della città medesima, che vede gli anziani concentrarsi nel suo centro storico. Evidenzia che l'amministrazione comunale sta procedendo nella direzione di concentrare i servizi dentro le mura della città, anche al fine di agevolare la condizione dei residenti nell'area del centro storico, mentre la società Poste italiane ha decentrato al di fuori delle mura alcuni servizi postali, sulla base di decisioni che rispondono soltanto a logiche aziendali. Rileva dalla risposta resa dal rappresentante del Governo che gli standard organizzativi secondo la società Poste italiane garantiscono un servizio di qualità, ma fa presente che gli amministratori locali del territorio interessato ricevono continue lamentele sulla scarsa qualità del servizio dovuta anche alla rapidità nell'avvicendamento del personale. Chiede pertanto un impegno del Governo a intervenire sulla società Poste italiane, anche in ragione del fatto che si tratta della società responsabile dell'erogazione di un servizio universale.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno in materia di servizi postali.

La seduta termina alle 14.45.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il viceministro per lo sviluppo economico, Paolo Romani.

La seduta comincia alle 14.45.**Legge comunitaria 2009.**

C. 2449-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 10 febbraio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi è stato richiesto un approfondimento delle misure contenute nel disegno di legge comunitaria riconducibili alle materie di competenza della Commissione. A tal fine, è stato invitato a partecipare alla seduta il vice ministro Romani, in modo che possa illustrare alla Commissione le misure relative alla liberalizzazione dei servizi postali.

Il vice ministro Paolo ROMANI rileva che la fissazione al 31 dicembre 2010 della data per la completa liberalizzazione del settore postale e il conseguente venire meno dell'area riservata del fornitore del servizio universale ha indotto il Governo ad introdurre un emendamento al riguardo al disegno di legge comunitaria per il 2009. Segnala altresì che il Governo ritiene utile la designazione di un'autorità indipendente di settore, il cui criterio direttivo non risulta più previsto nel disegno di legge comunitaria in ragione del parere contrario espresso dalla Commissione bilancio del Senato.

Deposita quindi una documentazione relativa ai criteri di delega per il recepimento della direttiva 6/2008/CE relativa

alla liberalizzazione del settore postale inseriti nel disegno di legge comunitaria per il 2009 nel corso dell'esame presso il Senato (*vedi allegato 8*).

Mario LOVELLI (PD) si riserva di approfondire la documentazione consegnata dal vice ministro. Quanto al tema dell'istituzione di una autorità di regolazione del settore, fa presente di avere presentato una proposta di legge che individua nell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni l'organismo competente. Chiede quindi al vice ministro una valutazione al riguardo, sottolineando che è indispensabile che una autorità di regolazione indipendente abbia le competenze di regolazione attualmente detenute dal Ministero, tuttavia non ritiene necessario che si tratti di un'autorità di nuova istituzione. Chiede inoltre al vice ministro quale sarà il ruolo che avranno le aziende private che lavorano nel settore postale sulla base di contratti stipulati con la società Poste italiane nella fase transitoria, fino alla completa liberalizzazione dei servizi postali. Chiede infine quale sia l'intenzione del Governo rispetto alla stipula di un nuovo contratto di servizio con la società Poste italiane, dato che i servizi attualmente sono resi sulla base di un contratto di servizio scaduto, in regime di proroga.

Il vice ministro Paolo ROMANI ribadisce la necessità di una autorità di regolazione indipendente, stante il fatto che attualmente il Ministero svolge sia le funzioni di amministrazione, che funzioni di regolatore. Pur non avendo un'opinione pregiudizialmente contraria rispetto all'affidamento all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni dei compiti di regolazione in materia postale, ritiene che l'attribuzione di tali compiti possa creare problemi sotto il profilo dell'organizzazione e del funzionamento dell'Autorità medesima, che già adesso si trova ad avere competenza sia sulle reti sia sui servizi. Conviene in ogni caso con il fatto che

l'istituzione di una nuova autorità comporterebbe problemi di bilancio e ritiene opportuno che venga fatta un'attenta valutazione al riguardo. Fa quindi presente che il Governo sta lavorando all'ipotesi di un nuovo contratto di servizio con la società Poste italiane, che ritiene utile stipulare, tenendo conto anche del fatto che è prossima la completa liberalizzazione del mercato dei servizi postali. Al riguardo osserva peraltro che in altri Stati membri dell'Unione europea, e segnatamente in Francia, la liberalizzazione è attuata in misura molto limitata. Osserva altresì che attualmente il gruppo Poste italiane può vantare risultati di bilancio positivi in virtù delle attività di carattere finanziario, che permettono di riequilibrare le perdite derivanti dalle attività connesse al servizio universale determinano. Riguardo alla domanda sui rapporti tra aziende private e Poste italiane, si riserva di acquisire e far pervenire alla Commissione le informazioni richieste.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO consegna una documentazione relativa alle disposizioni del disegno di legge comunitaria che investono profili di interesse del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (*vedi allegato 9*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 17 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.

5-02337 Tullo: Appalti dei servizi di pulizia dei treni in Liguria, con riferimento alla qualità dei servizi e alla certezza dei posti di lavoro.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*).

Mario TULLO (PD), ringrazia il sottosegretario della risposta resa. Pur comprendendo che alcune delle competenze non rientrano nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fa presente che i parlamentari possono interrogare il Ministro di riferimento, mentre non hanno la possibilità di confrontarsi direttamente con la società responsabile del servizio. Rileva altresì che i maggiori disagi si sono verificati nell'intervallo di tempo che è intercorso dal momento in cui è stata bandita la gara a quando è stato aggiudicato l'appalto.

5-02395 Desiderati: Riqualificazione della tratta ferroviaria Molteno-Monza.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 11*).

Marco DESIDERATI (LNP), ringrazia il sottosegretario per la sollecitudine con cui è stata resa la risposta, della quale si dichiara soddisfatto. Fa presente di aver presentato l'interrogazione in oggetto in quanto ritiene che la linea Molteno-Monza possa essere valorizzata e su di essa possano essere realizzati interventi idonei a farne una sorta di metropolitana di superficie. Ricorda che tale linea serve un territorio in cui abitano oltre un milione di persone. Chiede quindi al Governo un impegno per valorizzare la linea suddetta e per migliorare le strutture ferroviarie esistenti, in primo luogo per corrispondere alle esigenze e alle giuste aspettative dei cittadini.

5-02411 Carra Marco: Interventi per la messa in sicurezza e per l'ammodernamento della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Milano.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 12*). Si dichiara altresì disponibile ad organizzare un incontro con i responsabili della società Ferrovie dello Stato sulle questioni oggetto delle interrogazioni.

Marco CARRA (PD), ringrazia il sottosegretario per la disponibilità manifestata, di cui intende avvalersi. Ricorda di aver ricevuto recentemente risposta ad un analogo atto di sindacato ispettivo avente ad oggetto la linea ferroviaria Mantova-Modena della quale si era dichiarato soddisfatto. Ritiene invece che la risposta resa oggi dal rappresentante del Governo sia del tutto insoddisfacente. In ordine alle cause che hanno determinato il deragliamentamento del treno, pur attendendo l'esito delle indagini, da alcune anticipazioni si apprende che è avvenuta la rottura di un giunto causata dalle basse temperature di quel periodo. Rileva che, se questa informazione è confermata, si ha un'ulteriore dimostrazione dello stato assai preoccupante in cui si trovano le infrastrutture ferroviarie del Paese; osserva, infatti, che in altri Paesi d'Europa, in cui si registrano temperature assai più rigide, il servizio ferroviario è reso con costanza e puntualità. Ricorda altresì che in occasione del deragliamentamento ai viaggiatori del treno non è stata data alcuna informazione per diverse ore e ritiene che questa sia una situazione inaccettabile. Quanto invece all'ammodernamento della tratta oggetto dell'interrogazione prende atto degli impegni dichiarati nella risposta del rappresentante del Governo e si riserva di vigilare l'attuazione. In ogni caso sollecita un impegno da parte del Governo ad intervenire per il potenziamento della tratta Mantova-Milano, che registra forti carenze, tanto più gravi, in quanto tale linea viene utilizzata quotidianamente da migliaia di utenti, per lo più studenti e pendolari.

5-02460 Mariani: Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Aulla-Lucca-Pisa.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 13*).

Raffaella MARIANI (PD), ringrazia il sottosegretario per la risposta assai dettagliata, ma chiede una sollecitazione del Governo nei confronti della società Ferrovie dello Stato, in ordine agli interventi di manutenzione straordinaria sulla linea in questione, che, dalla risposta resa dal rappresentante del Governo, sono stati effettuati soltanto in connessione con il verificarsi di eventi atmosferici avversi. Sottolinea la fragilità del sistema ferroviario italiano, le cui infrastrutture subiscono pesanti conseguenze per effetto semplicemente di condizioni atmosferiche avverse. In ordine alla linea Aulla-Lucca-Pisa ricorda che è stata l'unica via di collegamento per la Garfagnana, quando si sono verificate le numerose frane che hanno bloccato le strade circostanti. Giudica inaccettabili le modalità di intervento della società Ferrovie dello Stato che, nonostante gli impegni previsti nell'apposito contratto di servizio, fornisce servizi che non possono in alcun modo ritenersi soddisfacenti. Quanto alla puntualità dei treni sulla linea in questione, rileva che dall'inizio dell'anno scolastico si sono registrate continue lamentele e proteste contro gli amministratori locali e che si sono costituiti comitati di studenti e genitori per i continui ritardi sulla linea. Evidenzia che nell'ultimo periodo si è verificata la soppressione di alcuni treni e che le pulizie dei vagoni non sono state effettuate con la cura necessaria, il che è dimostrato anche, come emerge dalla risposta dal rappresentante del Governo, dalla sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio con le imprese di pulizia. Chiede quindi al Go-

verno un impegno affinché possa maturare una maggiore sensibilità da parte della società Ferrovie dello Stato, il cui impegno sembra concentrarsi soltanto sulla promozione dell'alta velocità ferroviaria. Rileva invece che la tratta oggetto dell'interrogazione si colloca in una zona ad elevato pregio ambientale e che il suo potenziamento porterebbe ad un ridotto utilizzo di altre modalità di trasporto, più inquinanti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno in materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La seduta termina alle 15.30.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INTERROGAZIONI

5-01293 Schirru: Cattiva ricezione del segnale televisivo digitale terrestre nel comune di Carbonia.

5-02173 Madia: Situazione di crisi delle agenzie private di recapito e necessità di definire un contratto di settore in vista della liberalizzazione dei servizi postali.

5-02082 Andrea Orlando: Innalzamento degli standard di sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose.

5-02229 Nastri: Istituzione della fermata ferroviaria del treno Eurostar Frecciarossa nella città di Novara.

ALLEGATO 1

**DL 194/2009: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.
(C. 3210 Governo, approvato dal Senato).****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative » (C. 3210 Governo, approvato dal Senato),

considerato che:

il comma 3 dell'articolo 5 proroga, sino al 31 marzo 2010, la sospensione dell'efficacia delle modifiche alla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea (vale a dire dei servizi di noleggio con conducente), recate dall'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 14 del 2009;

la sospensione dell'efficacia delle richiamate disposizioni era stata fissata al 30 giugno 2009 dall'articolo 7-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 5 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 33 del 2009 e, successivamente, era stata prorogata al 31 dicembre 2009 dall'articolo 23, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009;

come già rilevato nei pareri espressi dalla Commissione sui disegni di legge di conversione, rispettivamente, del decreto-legge n. 5 del 2009 e del decreto-legge n. 78 del 2009, le disposizioni in materia di disciplina dei servizi di noleggio con conducente recate dal comma 1-*quater* dell'articolo 23 del decreto legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla

legge n. 14 del 2009, presentano notevoli profili problematici in relazione al rispetto dei principi di libero esercizio dell'impresa, libertà di stabilimento e tutela della concorrenza e la loro applicazione ostacolerebbe gravemente lo sviluppo delle imprese che prestano il servizio di noleggio con conducente;

in data 10 febbraio 2010, nell'ambito dell'apposito tavolo tecnico costituito per individuare possibili soluzioni condivise alle problematiche poste dalla richiamata normativa, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quelli della Conferenza delle regioni, dell'UPI e dell'ANCI, i rappresentanti delle associazioni di categoria del settore taxi e quelli del settore di noleggio di autovetture con conducente;

il protocollo d'intesa prevede che entro il 31 marzo 2010 si pervenga ad una ridefinizione della disciplina in questione, al fine di assicurare, pur nella salvaguardia dell'autonomia normativa degli enti territoriali, l'omogeneità delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e di impedire pratiche di esercizio abusivo o illegale dell'attività; in una seconda fase, da concludersi entro il 31 dicembre 2010 e comunque successivamente al compimento della prima fase, dovrà essere svolta un'accurata verifica, a livello dei singoli comuni, sull'attività di noleggio con conducente e sul servizio taxi, al fine tra l'altro, di prevedere che la possibilità di operare al di fuori dell'ambito territoriale del proprio

comune possa essere concessa soltanto ai titolari di regolare autorizzazione di noleggio con conducente e di prevedere, con il concorso dei Ministeri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali, una effettiva attività di monitoraggio, anche sugli aspetti fiscali e contributivi, nonché di pervenire alla definizione di una normativa più chiara in materia di destinazione ed uso dei veicoli e di servizi di cortesia;

ritenuto che, ai fini di dare attuazione al protocollo d'intesa, potrebbe essere opportuno un termine più ampio di sospensione dell'efficacia delle disposizioni di cui al citato comma 1-*quater*;

considerato che il comma 7-*quinquies* dell'articolo 5, introdotto durante l'esame al Senato, fissa al 4 dicembre 2011 il termine per l'adeguamento di alcune imprese di autotrasporto di cose per conto terzi ai requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale previsti dal decreto legislativo n. 395 del 2000;

rilevato che, in considerazione di un tale differimento, risulta essenziale introdurre, nel periodo intermedio, norme che garantiscano l'applicazione dei suddetti requisiti in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, tenendo conto dei principi e criteri direttivi dettati dalla legge n. 32 del 2005;

considerato che il comma 7-*septies* dell'articolo 5, introdotto durante l'esame al Senato, prevede, per l'anno 2010, il differimento al 16 aprile del termine per il versamento dei premi assicurativi da

parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi, di cui all'articolo 55, comma 5 della legge 144 del 1999;

rilevato che, in relazione ai pesanti effetti che la crisi economica ha determinato sul settore dell'autotrasporto, sarebbe opportuno un differimento più ampio di tale termine,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, con riferimento al comma 3 dell'articolo 5, di sostituire le parole: « fino al 31 marzo 2010 » con le seguenti: « fino al 31 dicembre 2010 »;

2) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, con riferimento al comma 7-*quinquies* dell'articolo 5, di richiedere al Governo di adottare le opportune iniziative per assicurare che anche nel periodo precedente la data del 4 dicembre 2011, i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale, di cui agli articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo n. 395 del 2000, siano applicati in modo uniforme su tutto il territorio nazionale;

3) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, con riferimento al comma 7-*septies* dell'articolo 5, di prevedere un differimento più ampio del termine per il versamento, per l'anno 2010, dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi.

ALLEGATO 2

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.**DOCUMENTO CONCLUSIVO APPROVATO**

INDICE

Introduzione – L'ambito e le finalità dell'indagine.

Un sistema aeroportuale diffuso, ma debole e scarsamente idoneo a fronteggiare le potenzialità di crescita del traffico aereo.

Evitare una proliferazione di aeroporti costosa, insostenibile e dannosa per il Paese.

Recuperare la capacità di una pianificazione a livello nazionale della rete aeroportuale.

Gli investimenti per l'intermodalità.

Gli investimenti per le infrastrutture aeroportuali e il loro finanziamento.

L'ampliamento della capacità di traffico aereo: slot e accordi bilaterali.

La qualità dei servizi negli aeroporti.

Gli enti di regolazione, controllo e coordinamento.

Le prospettive: il Cielo unico europeo.

Linee di intervento.

Allegato: Tabelle.

Introduzione – L'ambito e le finalità dell'indagine.

Gli aeroporti rappresentano un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale di un Paese. Il costante sviluppo del traffico aereo che si è avuto nell'ultimo decennio e la rilevante crescita attesa per i prossimi anni esercitano pressioni sempre più intense volte da un lato all'ampliamento e alla riorganizzazione degli aeroporti esistenti e dall'altro alla realizzazione di nuovi.

L'attenzione per le questioni attinenti in modo specifico agli aeroporti deve collocarsi all'interno di una riconsiderazione complessiva della politica nazionale del trasporto aereo. Infatti, in conseguenza alla progressiva liberalizzazione del traffico aereo che si è realizzata in attuazione della normativa comunitaria, il settore nel nostro Paese si è sviluppato per effetto di spinte autonome, che, per quanto concerne gli aeroporti, hanno provocato una proliferazione del numero degli scali, avvenuta in assenza di una programmazione nazionale capace di individuare una strategia coerente di sviluppo. Ciò ha portato, per un verso, all'utilizzo di ingenti risorse pubbliche per la realizzazione e la gestione di aeroporti con volumi di traffico ridotti e, per altro verso, per effetto della concorrenza tra gli scali, alla difficoltà di sviluppare aeroporti su cui concentrare i voli a medio e lungo raggio.

A livello istituzionale, il sistema aeroportuale nazionale ha inoltre risentito della sovrapposizione delle competenze che si è determinata per effetto dell'articolo 117 della Costituzione, a norma della

quale gli aeroporti civili sono una delle materie di legislazione concorrente tra Stato e regioni.

La IX Commissione ha ritenuto di procedere ad una indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo.

L'indagine è stata deliberata il 12 febbraio 2009 e si è conclusa il 30 novembre 2009.

Nel corso delle 41 audizioni svoltesi nei mesi da febbraio a novembre sono stati ascoltati i soggetti istituzionali competenti, le società di gestione aeroportuale, compagnie aeree italiane e straniere, le parti sociali, le associazioni rappresentative del settore e i centri di studio e di ricerca operanti sulla materia. Sono stati acquisiti altresì contributi scritti inviati da altri soggetti, tra i quali i contributi di IATA (*International Air Transport Association*) e di ACI-Europe (*Airports Council International*).

Le audizioni hanno consentito alla Commissione di acquisire un quadro completo delle questioni che interessano il sistema aeroportuale nazionale, nonché un panorama ampio e articolato delle valutazioni e delle proposte che ciascun soggetto ha inteso rappresentare.

Sono stati in particolare esaminati ed approfonditi l'attuale assetto normativo del settore e la sua coerenza rispetto alle prospettive di sviluppo del sistema e alla crescita attesa del traffico aereo, l'organizzazione e le fonti di finanziamento delle società di gestione aeroportuale, le relazioni tra queste ultime e le compagnie aeree, le esigenze di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali, le modalità assegnazione degli *slot*, il livello e la qualità dei servizi erogati negli aeroporti, sia nei confronti dei vettori, sia nei confronti dei passeggeri.

Sono state altresì effettuate due missioni negli aeroporti di Zurigo e Monaco di Baviera, in ragione dei riconoscimenti internazionali ottenuti per l'efficienza e la qualità dei servizi, durante le quali la

Commissione, attraverso una propria delegazione, ha potuto acquisire direttamente elementi informativi sulla gestione aeroportuale e sulle relazioni dei due aeroporti con il territorio.

Un sistema aeroportuale diffuso, ma debole e scarsamente idoneo a fronteggiare le potenzialità di crescita del traffico aereo.

Il sistema aeroportuale italiano (1) è costituito da circa 100 aeroporti, di cui 47 registrano traffico commerciale con voli di linea. Sulla base dei dati relativi al 2008, i primi 20 aeroporti coprono il 94,76 per cento del traffico di passeggeri. Ancora più significativo è il fatto che soltanto 7 aeroporti hanno un volume di traffico superiore a 5 milioni di passeggeri l'anno e i primi 8 aeroporti (i 7 a rilevanza comunitaria e Ciampino) coprono, sempre sulla base dei dati riferiti al 2008, circa il 70 per cento del traffico passeggeri del Paese.

Questi dati sono sufficienti di per se stessi a evidenziare un primo elemento essenziale: l'Italia, nella situazione attuale, si trova ad avere un numero elevato, forse eccessivo, di aeroporti aperti al traffico commerciale.

Al tempo stesso, l'Italia, pur avendo una dimensione economica paragonabile a

(1) Nel titolo dell'indagine e nel documento conclusivo si parla di sistema aeroportuale italiano per accentuare l'esigenza di una considerazione complessiva (« di sistema », appunto) dello sviluppo degli aeroporti del Paese. Il termine « sistema » è quindi usato in modo non tecnico, in un'accezione chiaramente diversa da quella introdotta dalla normativa comunitaria e successivamente riprodotta nell'ordinamento nazionale, per cui si definisce « sistema aeroportuale » (reg. (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992) « un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano ». Tale definizione non è peraltro riprodotta nel reg. (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, che ha abrogato i regolamenti (CEE) n. 2407/92, (CEE) n. 2408/92 e (CEE) n. 2409/92, e che fa riferimento piuttosto ad aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione. La direttiva n. 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, impiega l'espressione « rete aeroportuale » per definire « un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale ».

quella di Germania, Francia e Gran Bretagna, non ha aeroporti di dimensioni analoghe a quelle degli aeroporti di Londra-Heathrow, o di Parigi-Charles de Gaulle o di Francoforte/Meno, e neppure a quelle dell'aeroporto di Madrid-Barajas o di Amsterdam-Schiphol (*si veda la Tabella 1, relativa al numero di passeggeri nel 2008 per i primi trenta aeroporti europei*).

Non si tratta peraltro soltanto di un problema di singoli aeroporti. Sono i dati complessivi sul traffico aereo in Italia a non consentire valutazioni positive. L'entità del traffico aereo che interessa l'Italia, misurata sul numero di passeggeri (133 milioni di passeggeri nel 2008), risulta, infatti, notevolmente inferiore non soltanto a quella del Regno Unito, ma anche di Germania, Spagna e Francia (*si vedano le Tabelle 2, 3A e 3B, 4 per alcuni dati di confronto relativi ai cinque maggiori Paesi dell'Unione europea*). È stato altresì segnalato nell'indagine conoscitiva che la propensione al volo, misurata sulla base del numero di voli effettuati in un anno per abitante, è in Italia notevolmente inferiore alla media europea.

Questi dati non dipendono soltanto, né forse principalmente, dagli aeroporti. Sicuramente le travagliate vicende che, a partire dalla liberalizzazione del mercato del traffico aereo comunitario, hanno segnato la storia della compagnia aerea di riferimento nazionale, già compagnia di bandiera, hanno avuto un'incidenza rilevante. Occorre tuttavia considerare che, nell'ambito di un sistema economico sempre più caratterizzato dalla globalizzazione dei mercati, la rete aeroportuale riveste un ruolo fondamentale rispetto alle capacità di sviluppo del traffico aereo e, attraverso di esso, del sistema economico nel suo complesso. Ciò vale in misura particolare per l'Italia, in considerazione della straordinaria vocazione turistica del nostro Paese.

Di fronte ad un ruolo tanto importante, dall'indagine conoscitiva è emerso che il sistema degli aeroporti italiani, pur essendo un sistema assai diffuso, è nel complesso un sistema in difficoltà. Questa condizione di difficoltà dipende in parte

da carenze e inadeguatezze già rilevabili, come la scarsa accessibilità intermodale, che è da correlarsi all'insufficienza dei collegamenti con la rete ferroviaria e stradale, e un livello di servizi in molti casi insoddisfacente. Il motivo di maggiore preoccupazione, tuttavia, non si riferisce tanto alla situazione attuale, ma a quella che si determinerà nei prossimi anni. Il sistema aeroportuale italiano, nello stato in cui si trova oggi, non pare, infatti, in grado di sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo del traffico aereo.

Da questo punto di vista, l'indice relativamente basso di propensione al volo può essere considerato anche in un'ottica positiva, in quanto implica una potenzialità di crescita maggiore che in altri Paesi. Più in generale, superata la crisi economica, di cui ancora si sentono gli effetti, le previsioni sull'evoluzione del traffico aereo nel medio e lungo periodo illustrate nel corso dell'indagine conoscitiva sono concordi nel prospettare un ulteriore, rilevantissimo incremento. Sono state elaborate proiezioni per cui in Italia si passerà da 133 milioni di passeggeri nel 2008 a circa 230 milioni nel 2020, o, secondo altre stime, nel 2025, comunque in un arco di tempo inferiore a venti anni. Sono numeri impressionanti.

Bisogna fare in modo che la prevista crescita del traffico aereo non vada a scontrarsi con l'insufficiente capacità infrastrutturale ed operativa degli aeroporti italiani, con la conseguenza di limitare il traffico aereo che riguarda l'Italia rispetto a quelle che potrebbero essere le possibilità di espansione. Come è stato detto nell'indagine conoscitiva, bisogna evitare che la limitata capacità aeroportuale diventi « il collo di bottiglia » del traffico aereo.

Non si può non rilevare che il timore che si pervenga in un arco di tempo relativamente breve ad una situazione di grave inadeguatezza delle capacità aeroportuali non riguarda soltanto l'Italia, ma l'intera Europa. In una comunicazione del

gennaio 2007 (2) la Commissione europea, riprendendo i risultati di uno studio congiunto della Conferenza europea dell'aviazione civile e di Eurocontrol, ha segnalato con allarme il « crescente divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei » e il rischio di una « crisi della capacità aeroportuale », che, in assenza di interventi di potenziamento, condurrà entro il 2025 ad una congestione del sistema del traffico aereo.

Per l'Italia questi motivi di preoccupazione risultano ancora più forti. Come mostrano i dati sopra brevemente richiamati, il nostro Paese ha numerosi scali aperti al traffico commerciale, ma, anche nel caso di quelli maggiori, si tratta di infrastrutture aeroportuali di dimensioni limitate, in proporzione alle dimensioni dell'economia italiana e al numero di abitanti del Paese, anche senza tener conto della rilevanza e delle ulteriori potenzialità di sviluppo del settore turistico. Per questo l'Italia non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti, ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi, attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e stradale, al territorio e al bacino di traffico di riferimento.

Evitare una proliferazione di aeroporti costosa, insostenibile e dannosa per il Paese.

Le caratteristiche geografiche dell'Italia e le sue tradizioni storiche, segnate dal forte senso di individualità dei singoli territori, sono sicuramente una delle cause che ha determinato la diffusione di numerosi aeroporti con volumi di traffico commerciale limitati e, sotto il profilo economico, difficilmente sostenibili. È sicuramente vero che un sistema aeroportuale diffuso, che, per un verso, permette l'accessibilità al traffico aereo da un numero significativo di luoghi e, per l'altro,

consente di raggiungere facilmente molti centri importanti del Paese, rappresenta, in particolare per l'Italia, un elemento di sostegno alle economie locali e di promozione dei flussi turistici. Occorre tuttavia evitare che un sistema aeroportuale diffuso si trasformi in un sistema aeroportuale parcellizzato e assistito, per non accentuare quegli aspetti di debolezza che esso già manifesta.

La preoccupazione nasce dal fatto che si assiste a molteplici iniziative volte alla costruzione di nuovi aeroporti per i quali è difficile immaginare un bacino di utenza adeguato. La preoccupazione, dunque, non si riferisce alle ipotesi o ai progetti di aeroporti che dovrebbero sostituire aeroporti di dimensioni rilevanti, che per specifiche ragioni di collocazione e di urbanizzazione del territorio circostante non possono ulteriormente svilupparsi (come Ciampino o, in prospettiva, Capodichino). Riguarda piuttosto le ipotesi, le proposte, anche i progetti di costruire nuovi aeroporti che dovrebbero servire centri urbani medio-piccoli e che andrebbero a collocarsi in prossimità di aeroporti già esistenti, il più delle volte caratterizzati, anche questi ultimi, da un traffico non rilevante, a stento sufficiente a garantire la sostenibilità economica della gestione.

La realizzazione di nuovi aeroporti in aree già sufficientemente servite determina almeno due conseguenze negative assai gravi. In primo luogo, si traduce in uno spreco di risorse pubbliche che potrebbero essere utilizzate in modo più proficuo per potenziare gli aeroporti esistenti, in particolare per realizzare infrastrutture di collegamento veloce, su gomma e su ferro. Si tratta delle ingenti risorse necessarie alla costruzione di un aeroporto, vale a dire le risorse che i soggetti pubblici che promuovono il nuovo aeroporto (in misura rilevante, regioni e enti locali), anche ricorrendo a finanziamenti statali e comunitari, destinano alla realizzazione delle infrastrutture. Si tratta, inoltre, delle risorse necessarie, in una fase successiva, alla gestione dell'aeroporto: una infra-

(2) Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni « Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa » (COM(2006) 819 definitivo).

struttura aeroportuale senza un bacino di utenza adeguato avrà infatti difficoltà a sviluppare entrate sufficienti a far fronte ai rilevanti costi che la gestione comporta, per cui saranno i soggetti pubblici promotori della costruzione dell'aeroporto a dover ripianare le prevedibili perdite. Ciò è tanto più vero se, come accade spesso in Italia, regioni, enti locali o altri soggetti pubblici risultano essere tra gli azionisti di riferimento della società di gestione. A titolo indicativo, si può ritenere che un sistema aeroportuale nazionale economicamente sostenibile per il Paese, che, al tempo stesso, risponda in modo adeguato alle esigenze dei bacini di utenza locali, può essere garantito attraverso la presenza di almeno un aeroporto operativo nelle regioni con popolazione superiore a un milione di abitanti.

Bisogna inoltre tener conto che, come rilevato nell'indagine conoscitiva, l'attività di un aeroporto non comporta soltanto costi che sono iscritti nel conto economico delle società di gestione, ma anche prestazioni di servizi che ricadono sulla collettività nel suo complesso, in quanto sostenuti dallo Stato o dagli enti locali. Basti pensare ai servizi di controllo del traffico aereo, all'attività delle forze dell'ordine che presidiano l'aeroporto e del personale dedicato ai controlli di sicurezza o al funzionamento della dogana, oppure, per quanto riguarda i comuni, all'esigenza di impiegare un numero rilevante di vigili urbani per i servizi relativi alle infrastrutture di accesso. Si tratta di un insieme di servizi che rappresentano costi fissi a carico della collettività, che non hanno giustificazione se l'aeroporto non ha volumi di traffico adeguati.

Dall'indagine conoscitiva è emerso con evidenza che, in parallelo al processo di liberalizzazione del traffico aereo, anche l'aeroporto ha assunto una nuova configurazione, trasformandosi in una impresa. Proprio in relazione alla natura imprenditoriale dell'attività di gestione di un aeroporto — anche nel caso, assai frequente, in cui la maggioranza del capitale azionario sia detenuta da enti pubblici —, occorre che ogni decisione in merito alla

realizzazione di nuovi aeroporti si fondi su una valutazione accurata e attendibile della capacità dell'aeroporto di assicurare la propria sostenibilità economica, attraendo volumi di traffico adeguati. Nell'ambito di questa valutazione, bisognerebbe tener conto anche dei servizi, che, pur essendo destinati specificamente all'aeroporto, ricadono, per quanto riguarda i loro costi, sulla collettività.

Una considerazione particolare può essere riservata ai casi in cui l'apertura dello scalo risponda ad esigenze di servizio pubblico connesse ad effettive difficoltà di accesso del territorio interessato ovvero si tratti di regioni e territori in cui le gravissime carenze della rete ferroviaria, ma anche di quella stradale e autostradale, rendono molto difficili i collegamenti anche tra località situate a distanze relativamente limitate e, d'altra parte, la collocazione e le caratteristiche del territori implicano normalmente il ricorso al mezzo aereo per gli spostamenti al di fuori della regione stessa.

Oltre al profilo dell'impiego corretto delle risorse pubbliche, vi è una seconda conseguenza altrettanto negativa. I nuovi aeroporti rischiano di generare fenomeni deleteri di concorrenza, che vanno a discapito degli aeroporti vicini esistenti, pregiudicando anche la possibilità per questi ultimi di svilupparsi e raggiungere una dimensione significativa ed economicamente sostenibile. In questo modo il danno è duplice.

La configurazione assunta dall'attività di gestione dell'aeroporto come attività di impresa, comporta l'interesse ad acquisire, in concorrenza con le imprese analoghe, il maggior numero di clienti, che, nel caso dell'aeroporto, sono di due tipologie: le compagnie aeree e i passeggeri. L'apertura di nuovi voli e, attraverso di essi, la crescita del numero di passeggeri sono l'obiettivo di chi gestisce, in un'ottica imprenditoriale, l'aeroporto. Ne sono prova gli accordi promozionali che aeroporti di medie e anche piccole dimensioni hanno stipulato con alcune compagnie aeree, prevalentemente *low cost*, al fine di incrementare il proprio volume di traffico.

Occorre pertanto evitare che le ingenti risorse pubbliche che, direttamente o indirettamente, sono coinvolte nella realizzazione di un aeroporto siano destinate a strutture che non soltanto non sono in grado di garantire la propria sostenibilità sotto il profilo economico, ma, anche, rischiano di compromettere le prospettive di crescita per altri aeroporti già operanti nella medesima area geografica (il fenomeno viene correntemente indicato come «cannibalismo» tra aeroporti), con l'effetto complessivo di ridurre, piuttosto che incrementare, le capacità di assorbimento del traffico aereo del Paese.

Al fine di disincentivare l'apertura di scali che non registreranno volumi di traffico tali da giustificare gli oneri connessi alla realizzazione e al funzionamento dell'aeroporto stesso, si potrebbe prevedere, senza modificare i rapporti relativi alle concessioni già in essere, che, nel caso di nuovi aeroporti che non rientrano in una programmazione condivisa tra Stato e regione interessata, i costi di questi servizi, appropriatamente determinati, siano posti a carico del soggetto che andrà a gestire il nuovo aeroporto.

Recuperare la capacità di una pianificazione a livello nazionale della rete aeroportuale.

L'interesse generale alla crescita del traffico aereo in Italia induce a individuare come obiettivo prioritario quello di utilizzare le risorse disponibili non per creare nuovi aeroporti – assecondando una proliferazione degli aeroporti costosa, insostenibile sotto il profilo economico e gestionale e dannosa per il sistema nel suo complesso – ma per ammodernare, ampliare e potenziare, in modo mirato, gli aeroporti che esistono.

Per raggiungere questo obiettivo è necessario, in primo luogo, ritrovare la capacità di elaborare una pianificazione dello sviluppo della rete aeroportuale che risponda a finalità, interessi ed equilibri di carattere generale. Non è facile elaborare un simile documento programmatico. Non

si tratta, infatti, di aggiornare un documento già esistente, dal momento che documenti programmatici di ampia portata nel settore dei trasporti o, in modo specifico, del trasporto aereo, risalgono a parecchi anni fa e risultano palesemente superati. Ancora maggiore è la difficoltà che deriva dalla frammentazione delle competenze a livello istituzionale. La competenza concorrente sugli aeroporti civili attribuita alle regioni dal nuovo titolo V della Costituzione, sia pure alla luce delle precisazioni introdotte dall'interpretazione della Corte costituzionale, rende più complessa l'elaborazione di una pianificazione a livello nazionale, mentre rischia di indebolire la resistenza alle pressioni «campanilistiche» che provengono dai singoli territori all'interno di ciascuna regione per avere il proprio aeroporto.

La difficoltà di assicurare un'evoluzione equilibrata del sistema aeroportuale nazionale nel suo complesso dipende inoltre da comportamenti di frequente tenuti dagli operatori del settore, in primo luogo società di gestione aeroportuale (più spesso nel caso di aeroporti di dimensioni medie o medio-piccole) e vettori (generalmente compagnie *low cost*). La piena esplicazione della natura imprenditoriale dell'attività di gestione degli aeroporti ha indotto infatti i soggetti gestori (e gli stessi enti locali che nella maggioranza dei casi sono azionisti di riferimento delle società di gestione) a offrire agevolazioni e sostegni, spesso sotto forma di operazioni promozionali dello scalo e del territorio, a singoli vettori – per lo più, appunto, *low cost* – che si impegnino ad effettuare rotte di collegamento con l'aeroporto stesso. È necessario ricondurre operazioni di questo genere ad un quadro di regole rigorose e valide per tutti, non soltanto per assicurare il rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione imposti dalla normativa dell'Unione europea, ma anche per evitare gli effetti deleteri di «cannibalismo» tra aeroporti, che possono prodursi e già nei fatti si sono prodotti. Agevolazioni contrattate con i singoli vettori al di fuori di regole comuni e trasparenti determinano infatti lo sviluppo del

traffico di uno scalo nel breve termine, a cui può far seguito la repentina riduzione del volume di traffico perché il vettore *low cost* si dirige su un aeroporto che offre condizioni ancora più vantaggiose, vanificando le possibilità di una crescita della rete aeroportuale corrispondente alle esigenze del territorio e traducendosi di fatto in una distruzione delle risorse impiegate per il potenziamento infrastrutturale dei singoli scali.

Proprio in considerazione delle forze che contrastano una pianificazione a livello nazionale del sistema degli aeroporti, merita apprezzamento l'iniziativa assunta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il supporto dell'ENAC, per pervenire alla definizione di un nuovo piano aeroportuale nazionale. Il piano nazionale dovrebbe in primo luogo fornire gli elementi di informazione e di valutazione che evidenzino, da un lato, le esigenze di potenziamento degli aeroporti esistenti e, dall'altro, permettano di verificare la fondatezza delle proposte di realizzazione di nuovi aeroporti. A questo scopo il piano si baserà su uno studio dettagliato e analitico, presentato alla Commissione nel corso dell'indagine, impostato con riferimento ad aree sovraregionali. Lo studio ha preso in considerazione 47 complessi aeroportuali aperti al traffico civile, di cui sono state rilevate e analizzate le caratteristiche di capacità e funzionalità, i livelli di servizio, nonché la consistenza e le prestazioni di strutture e infrastrutture sia dal « lato aria » che dal « lato terra ». Anche l'accessibilità, i livelli di intermodalità e, in generale, i collegamenti con il territorio, già sussistenti ovvero di cui è prevista la realizzazione, per la quale sono stati predisposti piani e progetti a breve e medio termine, sono stati oggetto di esame (*si veda la Tabella 5, che, sulla base degli elementi raccolti nello studio, per ciascun aeroporto italiano aperto al traffico commerciale con voli di linea riporta i dati relativi ai volumi di traffico passeggeri e merci, ai bacini di utenza, alle dimensioni del sedime aeroportuale, alle infrastrutture e all'accessibilità*).

Il piano della rete nazionale, avvalendosi degli elementi di conoscenza raccolti nello studio preparatorio, potrebbe offrire alle regioni, nel rispetto della ripartizione di competenze tra Stato e regioni sancita dalla Costituzione, e della disciplina dell'esercizio delle stessa, dettata dal codice della navigazione, come ridefinito, nella parte aeronautica, dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, e successive modificazioni, gli elementi conoscitivi necessari per assumere le decisioni di propria competenza. Ogni scelta in ordine alla realizzazione e all'ubicazione di nuovi aeroporti dovrebbe infatti basarsi su una analisi approfondita e attendibile delle dimensioni del traffico aereo e del numero di passeggeri che l'aeroporto potrà attrarre, tenendo conto, da un lato, dei collegamenti con le reti di trasporto ferroviarie e stradali, e dall'altro, delle strutture aeroportuali già esistenti. Considerazioni di questo tipo non possono che riferirsi di norma a territori più estesi rispetto a quello di una singola regione; in altre parole, devono essere elaborate in relazione ad aree di dimensioni sovraregionali e dovrebbero comunque essere inserite in un'ottica di programmazione nazionale.

In una prospettiva che interessa l'intero Paese dovrebbero essere individuati, nell'ambito del piano, gli aeroporti che hanno un numero di passeggeri annui superiore a 5 milioni, o che, sulla base di prospettive di crescita affidabili e definite nel tempo, possono collocarsi stabilmente al di sopra di tale soglia (indicativamente si potrebbero considerare anche gli aeroporti il cui volume di traffico si discosta da tale soglia nella misura del 10 per cento). La soglia di 5 milioni di passeggeri annui corrisponde al limite stabilito per l'applicazione della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali e individua pertanto gli aeroporti di rilevanza comunitaria. In tale nozione potrebbe essere assorbita anche la nozione di aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, prevista dal codice della navigazione (articolo 698). In sostanza, intorno alla soglia dei 5 milioni di passeggeri annui, si individuerrebbero gli aeroporti che andrebbero a costituire il

complesso delle strutture di maggior rilievo per il sistema aeroportuale del Paese.

Se la normativa comunitaria stabilisce una soglia per definire gli aeroporti di maggiori dimensioni, nell'ambito del piano dovrebbe essere individuata anche una soglia al di sotto della quale si individuerrebbero gli aeroporti di minori dimensioni. Tale soglia non dovrebbe essere inferiore a 1 milione di passeggeri annui e permetterebbe di individuare gli aeroporti che, almeno a titolo di indicazione programmatica, dovrebbero essere esclusi dal traffico commerciale, con l'eliminazione dei notevoli costi a carico della finanza pubblica che quest'ultimo comporta, salvo che si tratti di aeroporti la cui attività risponde ad esigenze essenziali di collegamento del territorio interessato, che non possono essere validamente soddisfatte in altro modo (come accade, ad esempio, per i territori insulari), o di aeroporti capaci di assicurare il mantenimento nel tempo di una gestione economica e finanziaria in equilibrio.

In ogni caso non si intende lasciare inutilizzate strutture già esistenti. Alcuni di questi scali potrebbero essere dedicati al trasporto aereo di merci, nel caso in cui sussistano o si possano realizzare infrastrutture di collegamento adeguate a sviluppare tale attività in misura significativa. Un potenziamento del trasporto aereo di merci potrebbe produrre significativi effetti positivi non soltanto dal punto di vista del sistema aeroportuale, ma da quello del sistema economico nel suo complesso. È stata evidenziata nel corso dell'indagine conoscitiva l'opportunità di specializzare uno o più aeroporti come *hub* del trasporto di merci, anche in considerazione del fatto che tali hub potrebbero diventare il punto di riferimento per un'area che si estende al Mediterraneo e al Medio Oriente. Per raggiungere un simile obiettivo, peraltro, occorrerebbero appropriati interventi, oltre che in relazione all'infrastruttura aeroportuale, anche per quanto concerne i collegamenti intermodali e la previsione di norme di semplifi-

cazione e di flessibilità nella fornitura dei servizi (si rinvia, al riguardo, ai capitoli relativi a tali temi).

Un numero rilevante di aeroporti potrebbero altresì essere dedicati in modo specifico alle esigenze dell'aviazione generale (ivi compreso il traffico dell'aviazione di affari e ultraleggero), che, come è stato sottolineato nel corso dell'indagine, incontra nel nostro Paese difficoltà che ne limitano fortemente le possibilità di espansione, anche in relazione alle restrizioni all'accesso agli aeroporti aperti al traffico commerciale, anche quando si tratti di scali di medie o piccole dimensioni. Le medesime strutture potrebbero inoltre essere impiegate per favorire lo sviluppo del settore dell'elicotteristica.

Per quanto concerne la fascia degli aeroporti di dimensione intermedia (con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni o che, in un'ottica di programmazione, possono collocarsi in tale fascia in tempi attendibilmente prevedibili), si tratta di aeroporti che non ricadono nella normativa comunitaria. Si potrebbe pertanto prospettare, per tali aeroporti, una liberalizzazione del sistema di tariffazione, sia pure controllata e idonea a garantire il rispetto dei principi generali stabiliti dalla disciplina comunitaria. La liberalizzazione del sistema di tariffazione dovrebbe estendersi naturalmente anche agli aeroporti con volume di traffico inferiore a 1 milione di passeggeri, per i quali potrebbe essere ancora più incisiva.

La liberalizzazione del sistema tariffario potrebbe, di per se stessa, essere sufficiente ad assicurare che il mantenimento e lo sviluppo degli scali di dimensione intermedia sia definito sulla base di criteri rigorosi di sostenibilità economica e di efficienza nella gestione dei singoli aeroporti, che si traduca in una effettiva capacità di attrazione e assorbimento del traffico aereo.

In relazione a questi criteri, si può prospettare, per gli aeroporti di dimensione intermedia, ove siano presenti le opportune condizioni, anche lo sviluppo di scali modello *low cost*, vale a dire di

aeroporti pensati come strutture di flusso, dove il passeggero rimane il minor tempo possibile e dove al passeggero stesso e alla compagnia aerea sono prestati soltanto i servizi essenziali. Ciò permetterebbe un forte contenimento dei costi per gli investimenti, e, attraverso una riduzione degli oneri a carico delle compagnie aeree, la possibilità di offrire prezzi più vantaggiosi per i passeggeri, con l'effetto di incentivare la propensione al volo e l'incremento dei volumi del traffico aereo.

È chiaro che un intervento di programmazione non può limitarsi a dare conto della situazione esistente e a classificare gli aeroporti esistenti in fasce relative ai volumi di traffico. Il piano dovrebbe individuare i casi, comunque di numero limitato, per i quali esigenze relative al complessivo sviluppo del trasporto aereo nel Paese o alle difficoltà di collegamento di determinate e rilevanti aree territoriali portassero a ritenere necessario lo sviluppo di aeroporti di dimensioni significative. Compito specifico del piano sarebbe, in questa ipotesi, individuare le strutture che rispondono a tali esigenze e sono suscettibili di ampliamento, definendo gli interventi di potenziamento infrastrutturale necessari per assicurare che gli aeroporti in questione raggiungano le dimensioni di traffico programmate. L'individuazione degli aeroporti da sviluppare comporterebbe del resto la contestuale individuazione degli aeroporti collocati nella medesima area o, comunque, a distanza limitata, che potrebbero essere esclusi dal traffico commerciale e riconvertiti ad altre finalità.

Gli investimenti per l'intermodalità.

Se non bisogna costruire aeroporti inutili, è necessario invece rafforzare gli aeroporti che esistono. L'individuazione degli aeroporti che si configurano o dovrebbero configurarsi come aeroporti di rilevanza comunitaria deve associarsi alla volontà di concentrare su di essi l'impegno, anche finanziario, per assicurarne la necessaria dotazione infrastrutturale.

Il rafforzamento degli aeroporti, vale a dire l'ampliamento della capacità dell'aeroporto di gestire traffico aereo in decollo o in atterraggio, è innanzitutto una questione di implementazione di capacità infrastrutturali ed operative. In particolare, le infrastrutture da cui dipende la capacità dell'aeroporto sono di due tipi. Da un lato le infrastrutture che sono parte dell'aeroporto stesso, quali i *terminal*, le piste, i parcheggi. Dall'altro, le infrastrutture di collegamento e integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto: con le reti di trasporto ferroviario, metropolitano, stradale e autostradale.

Il secondo aspetto risulta già adesso particolarmente preoccupante. In quasi tutte le audizioni svolte nell'ambito dell'indagine conoscitiva è stato infatti sottolineato come i collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e con la rete stradale e autostradale costituiscono per gli aeroporti italiani una vera e propria emergenza. Bastano pochi dati per fornire un'idea sufficiente delle carenze della situazione attuale: nessun aeroporto ha collegamenti di tipo metropolitano; soltanto sei aeroporti hanno collegamenti con la rete ferroviaria e nessun aeroporto ha collegamenti con la rete ferroviaria ad alta velocità; se si considerano gli studi e i progetti in corso, soltanto due aeroporti potranno essere collegati con la rete ad alta velocità.

Simili dati discendono in primo luogo dal fatto che in Italia si è registrata una pressoché completa assenza di coordinamento tra la programmazione delle infrastrutture relative alle reti di trasporto, specialmente di trasporto ferroviario, e la costruzione o l'ampliamento di aeroporti.

Nello sviluppo della rete aeroportuale nazionale non si è quindi tenuto conto in nessun modo che i collegamenti con gli altri sistemi di trasporto, in particolare i sistemi di trasporto pubblici, assumono una rilevanza essenziale per i passeggeri che utilizzano l'aeroporto, per l'incidenza positiva che l'attività dell'aeroporto può avere sul territorio in cui si situa e per le stesse potenzialità di sviluppo dell'aeroporto. Per il trasporto merci i collegamenti

intermodali rappresentano una necessità imprescindibile, in considerazione della pressione sui tempi che caratterizza tale attività e del fatto che l'attività stessa si esercita utilizzando in successione diverse tipologie di trasporto. Sia in relazione al trasporto passeggeri, sia in relazione al trasporto merci, assumono notevole importanza i collegamenti con i porti, al cui potenziamento dovrebbe essere dedicata una particolare attenzione.

In generale, per tutti i flussi di traffico diversi da quello dei passeggeri in transito, è evidente che la difficoltà di accesso derivante dalla carenza e inadeguatezza dei collegamenti con l'aeroporto attraverso la rete ferroviaria e stradale rappresenta un grave ostacolo all'utilizzo dell'aeroporto da parte di un numero di utenti corrispondente alle potenzialità dell'area di attrazione. La stessa area di attrazione si definisce sulla base dei collegamenti intermodali di cui l'aeroporto dispone o che potranno essere realizzati in tempi prevedibili.

Sia in relazione alle potenzialità di crescita degli aeroporti, sia in relazione ad una considerazione adeguata dei problemi della mobilità, occorre, a differenza di quanto è avvenuto finora, una visione unitaria della programmazione dei trasporti (delle persone e delle merci), nella quale le connessioni intermodali siano l'elemento che assicura la coerenza e l'efficacia delle strategie individuate con riferimento alle singole modalità di trasporto.

La pianificazione aeroportuale, pertanto, dovrebbe tener conto in primo luogo della programmazione delle grandi opere infrastrutturali connesse alle reti transeuropee di trasporto. Al tempo stesso dovrebbe essere definita in raccordo con le scelte in materia di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto operate a livello regionale e locale.

Occorre infatti pensare ciascuno scalo come una infrastruttura di trasporto strategica all'interno di un sistema di trasporti integrato. In altre parole, qualunque decisione in ordine alla collocazione, realizzazione o potenziamento di un aeroporto

dovrebbe essere preceduta da una valutazione dei collegamenti con la rete ferroviaria e stradale che sono già presenti o che devono essere realizzati per garantire la funzionalità dell'aeroporto, in modo che i tempi di programmazione dei lavori relativi all'aeroporto e quelli dei lavori relativi alle connessioni intermodali risultino coordinati.

Anche sotto questo aspetto il piano nazionale della rete aeroportuale può essere lo strumento per stabilire le condizioni di base di un raccordo tra programmazione aeroportuale e programmazione delle infrastrutture di trasporto. Il piano dovrebbe innanzitutto offrire una ricognizione delle infrastrutture intermodali esistenti e di quelle di cui è prevista la realizzazione entro termini temporali definiti. Dal confronto tra la situazione attuale dei collegamenti intermodali e le prospettive di sviluppo della rete aeroportuale dovrebbero quindi emergere quali sono gli ulteriori interventi di integrazione di questi aeroporti rispetto alla rete ferroviaria, metropolitana e stradale, essenziali per permettere l'espansione degli aeroporti stessi, in particolare di quelli di maggiori dimensioni e rilevanza. L'idoneità del piano ad individuare gli aeroporti che, in una prospettiva di sistema, dovrebbero assumere un ruolo principale, consentirebbe la definizione di un ordine di priorità riguardo alla realizzazione delle infrastrutture di collegamento e all'impiego delle risorse ad esse destinate.

In questo modo il piano individuerrebbe gli elementi necessari per coordinare le prospettive di sviluppo del sistema aeroportuale con la programmazione in materia di infrastrutture di trasporto. A livello centrale, l'unificazione in un unico dicastero della competenza su infrastrutture e trasporti rende più agevole un simile raccordo. È, peraltro, necessaria una intensa attività di confronto e di cooperazione con le singole regioni, per assicurare che il raccordo con la pianificazione aeroportuale sussista, in termini coerenti, sia a livello di programmazione delle opere pubbliche statali, sia a livello di programmazione regionale.

Occorre inoltre che le ipotesi di potenziamento dei singoli aeroporti siano esaminate dalla società di gestione dell'aeroporto insieme con i responsabili, a livello nazionale, regionale e locale, della politica dei trasporti e con i gestori della rete ferroviaria e di quella stradale e autostradale. In considerazione dei tempi di realizzazione dei collegamenti infrastrutturali, un'attività condivisa di pianificazione, che coinvolga tutti i soggetti responsabili delle scelte politiche e della realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto, deve essere avviata con largo anticipo, tenendo conto di quelle che sono le prospettive di crescita dell'aeroporto nel medio periodo. Altrimenti vi è il rischio che, come già si è sperimentato, le difficoltà di accesso agli aeroporti italiani diventino un ostacolo pressoché insuperabile alle loro possibilità di sviluppo.

Gli investimenti per le infrastrutture aeroportuali e il loro finanziamento.

L'altro aspetto in relazione al quale nel corso dell'indagine è stata esaminata la questione delle infrastrutture riguarda le infrastrutture aeroportuali in senso stretto. Sotto questo profilo negli aeroporti italiani non si sono verificate finora situazioni di grave crisi dovute a carenza di capacità. È in prospettiva, in rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un arco di tempo relativamente limitato, che si impone l'esigenza di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza. In un'ottica di proiezione verso il futuro occorre inoltre tener conto che l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali richiede aree in cui questo potenziamento possa essere realizzato e, allo stato attuale, come è stato segnalato nel corso dell'indagine, i principali aeroporti non hanno, all'interno del sedime aeroportuale, spazi disponibili, per cui dovrebbero acquisire aree esterne.

L'esigenza di investimenti adeguati nelle strutture aeroportuali si manifesta non soltanto in relazione all'assorbimento

di volumi di traffico crescenti, ma anche alla possibilità di disporre di attrezzature che consentano di fornire ai passeggeri servizi soddisfacenti, in primo luogo per quanto riguarda i tempi necessari (si veda, di seguito, il capitolo specificamente dedicato ai servizi), e, infine — ma si tratta di un punto non meno importante — sotto il profilo dell'immagine che lo scalo fornisce. Gli aeroporti sono oggi strutture in cui si raccolgono e transitano un gran numero di persone. È necessario che presentino un aspetto decoroso. A tal fine occorre realizzare gli opportuni interventi, per quanto concerne la struttura architettonica propriamente intesa, gli arredi e le opere di manutenzione. La vocazione turistica dell'Italia rende queste considerazioni ancora più valide. Gli aeroporti italiani forniscono infatti la prima immagine del Paese per i milioni di turisti che ogni anno vi giungono per visitarlo. Sotto questo profilo sarebbe altresì opportuno, con la collaborazione del Ministero per i beni e le attività culturali, prevedere la collocazione nei *terminal* aeroportuali di opere di interesse storico e artistico in relazione alla cultura e alle tradizioni del territorio in cui l'aeroporto è situato.

La costruzione o l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali è compito delle società, che, in regime di concessione, gestiscono i singoli aeroporti. Nel contratto di programma è stato individuato lo strumento giuridico che, in relazione al rapporto di concessione, dovrebbe raccordare il sistema tariffario con gli impegni della società concessionaria alla realizzazione degli investimenti necessari. Dall'indagine conoscitiva è emerso un duplice problema: da un lato il reperimento delle risorse necessarie per il finanziamento degli investimenti; dall'altro, l'eccessiva lunghezza delle procedure previste per la definizione e l'approvazione dei contratti di programma.

Per quanto riguarda il primo punto, l'indagine ha mostrato una netta contrapposizione di valutazioni tra le società di gestione degli aeroporti e i vettori in merito alle tariffe (o, più precisamente, diritti) aeroportuali. Le società di gestione

hanno sottolineato che una politica del trasporto aereo che per molti anni in Italia è stata definita con riferimento agli interessi di quella che era la compagnia di bandiera ha a lungo mantenuto inalterate le tariffe aeroportuali, escludendo anche il recupero dell'inflazione, quando non le ha ridotte drasticamente, come è accaduto con il decreto-legge n. 203 del 2005, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 248 del 2005. La conseguenza di questa impostazione è stata che le tariffe aeroportuali si collocano in Italia ai livelli più bassi in ambito europeo e non permettono alle società di gestione di disporre delle risorse finanziarie per effettuare i necessari investimenti.

Le società di gestione hanno altresì evidenziato il protrarsi nel tempo dei procedimenti relativi ai contratti di programma. Il rilievo trova conferma nel fatto che soltanto per due contratti di programma (quelli per gli aeroporti di Napoli e di Pisa) si è concluso, di recente, il complesso *iter* di approvazione, con la registrazione dei provvedimenti da parte della Corte dei conti. Per gli aeroporti di maggiori dimensioni la difficoltà di pervenire alla conclusione dei contratti di programma si è rivelata tale da indurre il legislatore all'introduzione di una disciplina derogatoria. Con l'esplicita finalità di incentivare l'adeguamento delle dotazioni infrastrutturali, è stata infatti prevista, con il comma 34-*bis* dell'articolo 17 del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, una procedura semplificata di approvazione dei contratti di programma per gli aeroporti con traffico superiore a dieci milioni di passeggeri annui (di fatto, Roma Fiumicino e Milano Malpensa), in modo da stabilire sistemi di tariffazione pluriennale orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi.

Da ultimo, nella legge finanziaria per il 2010 sono state inserite disposizioni (3)

(3) Commi 200 e 201 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010) ».

che autorizzano, a decorrere dal 2010, nelle more della stipula dei contratti di programma, un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco di passeggeri nel limite massimo di 3 euro per passeggero. L'anticipazione è vincolata all'effettuazione in autofinanziamento di nuovi investimenti infrastrutturali urgenti ed è subordinata alla presentazione all'ENAC da parte delle società concessionarie di un piano di sviluppo e ammodernamento aeroportuale, con l'elenco delle opere ritenute urgenti e indifferibili, nonché del relativo cronoprogramma. I piani di sviluppo devono essere validati dall'ENAC. Successivamente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE, è determinata dal 2010 la misura dell'anticipazione tariffaria, in correlazione ai piani di sviluppo validati. Le entrate derivanti dall'anticipazione tariffaria sono accantonate in un apposito fondo vincolato del bilancio delle società e possono essere svincolate a fronte dell'effettiva realizzazione degli investimenti e sulla base di stati di avanzamento dei lavori convalidati dall'ENAC. Le somme che rimangono accantonate possono essere utilizzate dalla società concessionaria a condizione che, nel termine di sei mesi dalla validazione, questa depositi tutta la documentazione necessaria alla stipula del contratto di programma e, entro un anno dal deposito della documentazione, si pervenga alla stipula.

I vettori, per parte loro, hanno segnalato che una valutazione appropriata dovrebbe prendere in considerazione il complesso degli introiti delle società di gestione, che negli anni sono notevolmente aumentati. Occorrerebbe anche valutare il livello dei servizi offerti ai vettori, in quanto utenti dell'aeroporto, che per gli aeroporti italiani è spesso giudicato insoddisfacente. Più in generale, secondo i vettori, è necessario che il sistema di determinazione delle tariffe aeroportuali permetta di commisurarle in

modo certo e trasparente ai costi sostenuti dalla società di gestione per la prestazione dei servizi, anche al fine di evitare che l'incremento delle tariffe sia determinato da iniziative, come la realizzazione di infrastrutture o operazioni promozionali, che favoriscono singoli vettori ovvero dipenda da inefficienze della società di gestione stessa. La certezza del quadro delle regole e il confronto trasparente con i costi sostenuti richiede altresì l'intervento di una autorità di regolazione e di controllo che operi con autonomia di giudizio e sia dotata di poteri di intervento efficaci. I vettori hanno infine sottolineato l'esigenza di essere coinvolti nella programmazione degli investimenti negli aeroporti, in modo che si possa tener conto anche delle loro valutazioni nell'individuazione degli investimenti che dovranno essere effettuati, per assicurare che la programmazione degli stessi corrisponda ad effettive esigenze di traffico aereo.

La questione della disciplina delle tariffe aeroportuali e quella, ad essa connessa, del finanziamento degli aeroporti richiedono di essere affrontate a livello legislativo. L'intervento legislativo è reso necessario, in primo luogo, dalla recente approvazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, che dovrà essere recepita nell'ordinamento degli Stati membri entro il termine del 15 marzo 2011.

La direttiva non contiene disposizioni di dettaglio, ma fissa principi comuni volti a garantire una uniformità di fondo della disciplina che si applica nei singoli Stati membri per la determinazione dei diritti aeroportuali. In conformità con quanto già stabilito dal Consiglio ICAO (Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale), i diritti aeroportuali sono definiti come i prelievi riscossi dal gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto, vale a dire dai vettori, per recuperare i costi derivanti dalla messa a disposizione delle infra-

strutture e dei servizi dell'aeroporto (4). L'ambito di applicazione della direttiva è fissato con riferimento agli aeroporti che hanno un volume di traffico annuale superiore alla soglia minima di 5 milioni di movimenti di passeggeri. La soglia dei 5 milioni di passeggeri annui diventa pertanto, come detto, il limite rispetto al quale un aeroporto assume rilevanza comunitaria.

Per la fissazione dei diritti in tali aeroporti la direttiva 2009/12/CE pone alcuni principi di notevole rilevanza: il principio di non discriminazione, per evitare trattamenti di favore nei confronti di alcuni vettori; il principio di trasparenza; il principio di consultazione tra gestore e utenti dell'aeroporto. Il principio di consultazione si applica sia con riferimento alla determinazione delle tariffe sia con riferimento alle nuove infrastrutture. La direttiva prevede una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e i vettori o le loro associazioni sull'ammontare dei diritti aeroportuali. Prevede altresì l'obbligo per il gestore aeroportuale di sottoporre ai vettori ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivando le ragioni della proposta e acquisendo l'avviso dei vettori. Nel caso in cui sussista disaccordo su una decisione relativa ai diritti aeroportuali assunta dal gestore, la direttiva

(4) I diritti aeroportuali devono dunque essere distinti dalle imposte, vale a dire dai prelievi, destinati all'erario o alle amministrazioni locali, che sono determinati a prescindere dai costi relativi alle infrastrutture e servizi aeroportuali. In generale, peraltro, l'articolo 39-bis del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, ha stabilito che non hanno natura tributaria non soltanto la tassa d'imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea, i diritti aeroportuali propriamente detti (diritto di approdo e di partenza, diritto per il ricovero o la sosta allo scoperto, diritto per l'imbarco passeggeri), il corrispettivo per il servizio di controllo di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio a mano e quello per il controllo di sicurezza sui bagagli da stiva, ma anche l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili.

introduce la possibilità per le parti di ricorrere a un'autorità di vigilanza indipendente, che dovrà essere individuata a livello nazionale da ciascuno Stato membro. L'autorità si pronuncerà valutando le motivazioni dell'intervento sui diritti aeroportuali, con riferimento, in primo luogo, come è presumibile, all'aderenza ai costi sostenuti dal gestore per le infrastrutture e per i servizi offerti. La procedura del ricorso all'autorità di vigilanza indipendente può non essere applicata, nel caso in cui i diritti aeroportuali o il loro ammontare massimo siano determinati dall'autorità indipendente stessa.

Anche per quanto riguarda le infrastrutture, la direttiva prevede una consultazione tra gestore aeroportuale e vettori prima che siano approvati piani relativi a nuovi progetti di infrastruttura, riconoscendo in tal modo a livello normativo un'esigenza che è stata evidenziata in più occasioni dai vettori nel corso dell'indagine conoscitiva. La direttiva, infine, interviene anche in merito ai servizi, prevedendo che, in relazione al livello effettivo dei diritti aeroportuali riscossi, il gestore dell'aeroporto e i vettori possano concludere un accordo sul livello qualitativo dei servizi prestati dall'aeroporto. Differenziazioni qualitative o quantitative dei servizi, anche riferite a parti specifiche dell'aeroporto, possono essere correlate a una differenziazione dell'ammontare dei diritti aeroportuali. In ogni caso l'accesso ai servizi di livello superiore deve essere regolato sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori.

In relazione all'ambito di applicazione della direttiva, dai lavori dell'indagine conoscitiva è emersa altresì l'opportunità, già sopra evidenziata, di fissare, per quanto riguarda i diritti aeroportuali negli aeroporti con un volume di traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri annui, non interessati pertanto dalle disposizioni della direttiva, una apposita disciplina di carattere generale. Più precisamente, per tali aeroporti, entro un quadro generale ridotto a regole essenziali, sarebbe opportuna una significativa liberalizzazione, che, in un mercato aperto, come quello del

traffico aereo comunitario, permetta alle strutture più efficienti e meglio gestite di affermarsi e svilupparsi.

I soggetti che, nel corso dell'indagine, hanno richiamato la direttiva, ne hanno concordemente auspicato un tempestivo recepimento e, in questo senso, è positivo che essa, nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera, sia stata inserita nel disegno di legge comunitaria 2009 tra le direttive che il Governo è delegato a recepire con decreto legislativo. Sullo schema del decreto legislativo di recepimento è previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Successivamente, nel corso dell'esame in seconda lettura presso il Senato, è stato inserito un apposito articolo che specifica i principi e i criteri direttivi ai quali dovrà conformarsi il decreto legislativo di recepimento della direttiva.

In primo luogo si conferma che l'ambito di applicazione della nuova normativa corrisponde agli aeroporti per i quali il volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri.

Nella determinazione dei diritti aeroportuali dovranno essere rispettati i criteri di oggettività, trasparenza, pertinenza e non discriminazione. Prima di pervenire alla determinazione dei diritti, si richiede altresì lo svolgimento di procedure di consultazione tra il gestore aeroportuale e le compagnie aeree.

Si individua come autorità nazionale di vigilanza l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e si prevede un meccanismo di finanziamento, a carico dei vettori e dei gestori aeroportuali, che permetta di reperire le risorse necessarie per garantire, nell'ambito dell'ENAC, la costituzione o il potenziamento di un'apposita struttura preposta alla svolgimento di tali funzioni. In particolare l'ENAC dovrà svolgere compiti di regolazione economica con l'approvazione dei sistemi di tariffazione, anche pluriennale, che garantiscano il recupero degli incrementi dovuti all'inflazione e che siano orientati a criteri relativi ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi

di efficienza e all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione, alla sicurezza e alla qualità dei servizi.

Per gli aeroporti con un volume di traffico inferiore ai 5 milioni di movimenti passeggeri, si prospetta – in conformità con una linea di intervento emersa nel corso dei lavori della Commissione relativi all'indagine conoscitiva e evidenziata nel presente documento – l'adozione di un apposito regime di determinazione dei diritti aeroportuali, anche in un'ottica di liberalizzazione, pur mantenendo il rispetto dei principi previsti dalla direttiva e tenendo conto dell'entità media dei diritti aeroportuali in ambito europeo.

Si precisa che sono esclusi dall'applicazione delle norme della direttiva i diritti relativi alla remunerazione di servizi di navigazione aerea, i diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra e i diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone con mobilità ridotta.

L'ultimo dei principi e criteri direttivi introdotti prevede infine che la sostituzione del sistema tariffario vigente, correlato tra l'altro alle disposizioni contenute nel decreto legge n. 209 del 2005, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 248 del 2005 (le cosiddette disposizioni sui « requisiti di sistema ») abbia luogo al momento dell'introduzione del nuovo regime tariffario in attuazione della normativa di recepimento della direttiva, in modo da assicurare che non vi siano interruzioni o incertezze nell'applicazione dei diritti medesimi.

Dopo l'approvazione in seconda lettura da parte del Senato, il disegno di legge comunitaria per il 2009 dovrà essere di nuovo esaminato dalla Camera.

Le disposizioni contenute nella direttiva hanno una tale rilevanza da rendere auspicabile che, come sembra doversi intendere dall'articolo recante i principi e i criteri direttivi inserito nel disegno di legge comunitaria per il 2009 nel corso dell'esame presso il Senato, il recepimento abbia luogo attraverso una revisione organica della normativa nazionale in materia di diritti aeroportuali. Gli interventi

adottati nel frattempo, in attuazione della disciplina derogatoria di cui al comma 34-*bis* sopra richiamato ovvero della disciplina inserita nella legge finanziaria per il 2010, e l'aumento dei diritti aeroportuali disposto mediante gli atti amministrativi conseguenti a tali previsioni di legge, dovrebbero avere carattere transitorio, con una efficacia delimitata sotto il profilo temporale. Le modalità di determinazione dell'incremento delle tariffe dovrebbero comunque non essere in contrasto con i principi della direttiva e dovrebbero risultare strettamente correlate all'impegno da parte dei gestori alla realizzazione di necessari investimenti e alla verifica che tale impegno sia mantenuto, come l'articolata disciplina inserita nel disegno di legge finanziaria appare volta ad assicurare. Soltanto l'esigenza di avviare in tempi brevi investimenti necessari a potenziare le più rilevanti strutture aeroportuali del Paese può giustificare l'adozione di misure di carattere derogatorio o eccezionale come quelle indicate.

Tali interventi in ogni caso dovrebbero essere successivamente assorbiti in una disciplina di carattere generale da definire in relazione al recepimento della direttiva, nell'ambito della quale i criteri di trasparenza, non discriminazione, aderenza ai costi e consultazione tra gestori e vettori trovino effettiva applicazione e il ruolo riconosciuto all'autorità indipendente abbia modo di esplicarsi. Nell'ambito di tale disciplina si dovrebbe altresì procedere ad una semplificazione delle procedure di approvazione dei contratti di programma, che riduca notevolmente i tempi per la loro entrata in vigore.

L'intervento normativo in materia di diritti aeroportuali potrebbe altresì associarsi ad una riconsiderazione della disciplina relativa al complesso delle voci di tasse e diritti che si applicano ai voli, al fine di prospettare una semplificazione e di fissare una base omogenea valida per tutti gli aeroporti. Una specifica riflessione dovrebbe essere dedicata all'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili, sia per valutare le possibilità di una riduzione dell'importo,

sia per riconsiderare le finalità alle quali il gettito di tale tassa è destinato, che dovrebbero privilegiare i comuni in cui è situato il sedime aeroportuale e, per un arco di tempo comunque predeterminato, il fondo per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo.

In ogni caso è necessario pervenire ad un insieme di regole di finanziamento certe e trasparenti, in relazione alle quali possa svolgersi la competizione tra vettori e, anche, tra aeroporti. Un insieme di regole così caratterizzato è infatti la premessa sia per il recupero di una capacità di pianificazione a medio termine di importanti investimenti necessari per potenziare i singoli scali, sia, come si è indicato sopra, in relazione all'esigenza di contrastare sovvenzioni e agevolazioni volte a favorire, in modo discriminatorio, singoli vettori, per uno sviluppo equilibrato della rete aeroportuale nazionale nel suo complesso.

Per quanto riguarda la capacità di una pianificazione a medio termine degli investimenti, potrebbe essere opportuno individuare appositi strumenti che le società di gestione aeroportuale sarebbero tenute ad adottare e aggiornare regolarmente, recuperando ed eventualmente rivedendo la disciplina dettata in materia di Piani di sviluppo aeroportuale (5), che rappresentano l'unico strumento di previsione, pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine e di programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, contemplato dalla normativa vigente. Si tratterebbe infatti di assicurare la predisposizione e l'attuazione di strumenti che, analogamente a quanto disposto per il Piano di sviluppo aeroportuale, risultino idonei a definire, per ciascun aeroporto, i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo, i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico,

l'assetto degli interventi previsti – sia di carattere urbanistico che edilizio –, le compatibilità con il contesto territoriale ed i vincoli ambientali ed aeronautici, il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore dei trasporti, il programma di attuazione degli interventi nel tempo, le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione e le fonti di finanziamento.

L'ampliamento della capacità di traffico aereo: slot e accordi bilaterali.

Il tema della capacità degli aeroporti è emerso nell'indagine conoscitiva non soltanto in relazione all'esigenza di realizzare gli opportuni investimenti, ma anche alla questione, assai complessa e delicata, dell'assegnazione delle bande orarie (*slot*) nei cosiddetti aeroporti coordinati. L'assegnazione delle bande orarie è regolata dalla normativa comunitaria ed è effettuata da Assoclearance (Associazione italiana gestione *clearance* e *slots*), associazione fra gestori di aeroporto e vettori aerei, con personalità giuridica. Nell'attribuzione degli *slot* si applica il principio del *grandfather rights*, per cui le compagnie aeree mantengono gli *slot* che in passato sono stati ad esse assegnati, a condizione che li utilizzino effettivamente. La previsione adottata a livello comunitario con cui, per fronteggiare il pesante impatto che la crisi economica e finanziaria mondiale ha determinato sul traffico aereo, si è stabilito che ai vettori fosse riconosciuto il diritto di usufruire, per la stagione estiva di traffico 2010, delle bande orarie ad essi assegnate, indipendentemente dall'utilizzo delle stesse (6), è stata giudicata nel corso dell'indagine conoscitiva un intervento giustificabile esclusivamente in base alle condizioni di emergenza create dalla crisi medesima. È stato infatti osservato che una simile misura, se ne fosse prevista

(5) I Piani di sviluppo aeroportuale sono stati previsti dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

(6) Regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.

l'applicazione per periodi che si protrassero oltre la durata della crisi, avrebbe l'effetto di limitare fortemente lo sviluppo del traffico aereo e l'attività degli aeroporti.

Per quanto concerne la situazione attualmente esistente in Italia, si registra una saturazione degli *slot* a Linate e, limitatamente agli orari di punta, a Fiumicino. Sia per far fronte a queste condizioni, specifiche, ma assai rilevanti, sia per individuare modalità più appropriate di assegnazione degli *slot*, nel corso dell'indagine conoscitiva è stato in più occasioni segnalato che a livello comunitario è oggetto di valutazione la possibilità di consentire alle compagnie aeree la commercializzazione degli *slot* ad esse assegnati (un mercato secondario degli *slot* successivo alla loro assegnazione). In ogni caso, qualunque intervento dovrebbe essere rivolto all'obiettivo prioritario di assicurare da parte dei vettori il pieno utilizzo degli *slot* ad essi assegnati.

Sempre in relazione alla capacità di traffico aereo, che si traduce in una maggiore attività per gli aeroporti, nell'indagine conoscitiva è stata evidenziata l'opportunità di una maggiore apertura dei diritti di volo relativi ad accordi bilaterali con Paesi extracomunitari. Tale apertura, che potrebbe essere ottenuta rivedendo gli accordi per passare dal regime di monodesignazione a quello di multidesignazione e per eliminare le restrizioni all'accesso in alcune parti del Paese, avrebbe l'effetto di accrescere l'accessibilità diretta intercontinentale, che, anche a causa delle difficoltà attraversate dalla compagnia di riferimento nazionale, risulta per l'Italia assai limitata e penalizzante. Per questo deve essere valutata con favore la disposizione prevista dal comma 5-bis dell'articolo 19 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che incarica il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero degli affari esteri, di promuovere la definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di

ampliare il numero dei vettori ammessi a operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, e il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte e che, nelle more del perfezionamento dei nuovi accordi bilaterali o della modifica di quelli vigenti, prevede l'obbligo (non più la facoltà) per l'ENAC di rilasciare ai vettori che facciano richiesta di operare su scali italiani autorizzazioni temporanee di almeno 18 mesi, vale a dire autorizzazioni che si estendono per un periodo di tempo apprezzabile, tale da indurre il vettore ad assumere il rischio imprenditoriale di aprire una nuova destinazione intercontinentale. Occorre che tale disposizione riceva piena attuazione, in conformità, del resto, con la volontà manifestata da ENAC nel corso della stessa indagine conoscitiva.

La qualità dei servizi negli aeroporti.

Ogni aeroporto è di per se stesso un sistema, che può essere considerato da numerosi punti di vista. Nelle audizioni svolte nel corso dell'indagine conoscitiva la più ampia attenzione è stata riservata ai seguenti profili: i collegamenti intermodali, le infrastrutture aeroportuali, l'assegnazione degli *slot* e il livello dei servizi offerti ai vettori e ai passeggeri. Anche il tema dei servizi, come si è segnalato, è affrontato nella direttiva sui diritti aeroportuali, che lo considera nell'ottica dei rapporti tra gestore aeroportuale e vettori. I servizi, tuttavia, chiamano in causa, oltre che i vettori, l'altro utente dell'aeroporto, che sono i passeggeri.

Come sottolineato con particolare evidenza dalle associazioni dei consumatori, in numerose situazioni la qualità dei servizi negli aeroporti italiani non può ritenersi soddisfacente. Hanno avuto ampia eco, anche di recente, ritardi e disservizi che si sono registrati, in particolare negli aeroporti di maggiori dimensioni. Si tratta di episodi gravi e allarmanti, sia per i disagi subiti dai passeggeri (cittadini italiani o persone venute in Italia), sia per l'immagine negativa che ne deriva al

Paese, sia infine per il fatto che un livello di servizi particolarmente scadente finisce per avere incidenza sulla stessa volontà dei passeggeri e delle compagnie aeree di utilizzare l'aeroporto in questione.

Ciascun volo, nell'aeroporto, implica un complesso di attività che sono svolte da soggetti diversi. Come è emerso dall'indagine, il primo fattore che può contribuire ad una migliore qualità dei servizi è rappresentato dall'integrazione tra i diversi operatori: il gestore aeroportuale, le compagnie aeree, il soggetto che fornisce i servizi di navigazione aerea, le società che prestano i servizi di assistenza a terra (*handling*), gli operatori della sicurezza, i gestori dei rifornimenti di carburante, i gestori del catering. All'interno dell'aeroporto soggetti diversi si trovano a fornire servizi che si succedono l'uno all'altro, in modo che il compimento dell'uno è condizione per la prestazione dell'altro. La gestione di tali servizi sarebbe notevolmente facilitata se i diversi operatori disponessero di sistemi informatici integrati. Ciò permetterebbe, per ciascun movimento (decollo o atterraggio), di visualizzare le diverse fasi operative che ad esso sono connesse, in modo da poter individuare in tempo reale in quali momenti si presentano difficoltà o si creano ritardi.

L'integrazione operativa e informatica tra i diversi soggetti che prestano servizi nell'aeroporto dovrebbe associarsi, almeno come pratica raccomandabile, all'individuazione, per ciascun aeroporto, di un organismo (una sorta di cabina di regia) in cui gli operatori (o i principali tra di essi) si riuniscono e si confrontano con periodicità ravvicinata, in modo da esaminare quali sono le attività dell'aeroporto in cui emergono problemi e assumere gli impegni necessari per superarli.

In una sede di confronto collaborativo potrebbero altresì essere definite le modalità di collocazione logistica e di organizzazione delle singole attività, che ne facilitino lo svolgimento e ne ottimizzino i tempi.

Il tema della qualità e dei costi dei servizi può quindi essere affrontato in ampia misura con soluzioni gestionali da

adottare nei singoli aeroporti. Esistono tuttavia condizioni generali sulle quali sarebbe auspicabile intervenire anche a livello legislativo. Sono infatti vigenti disposizioni, sulle quali sarebbe opportuno un intervento a fini di semplificazione di obblighi e adempimenti, o di adeguamento della normativa all'effettivo modo di operare degli aeroporti o di garanzia di una parità di condizioni per tutti i soggetti che svolgono le medesime attività.

Questa situazione è particolarmente evidente nel settore dell'*handling*. È stato osservato che la liberalizzazione dell'*handling* ha determinato una contrazione dei margini di profitto e una riduzione dei costi. Le difficoltà che si sono presentate nel corso di questo processo hanno peraltro avuto risvolti negativi sulla qualità dei servizi offerti ai vettori e ai passeggeri. Ciò è dipeso, per un verso, da condotte di vero e proprio *dumping* che hanno accompagnato la liberalizzazione e, per l'altro, dai ritardi con cui si è pervenuti alla separazione tra i soggetti gestori degli aeroporti e i prestatori di servizi di assistenza a terra.

L'elevata intensità di manodopera del settore rende particolarmente rilevanti le questioni attinenti ai rapporti di lavoro. Le clausole sociali previste dall'articolo 14 del decreto legislativo n. 18 del 1999 (7), che nella versione iniziale del decreto imponevano il passaggio del personale dal precedente gestore del servizio al soggetto subentrante, in proporzione alla quota di traffico o di attività acquisita da quest'ultimo, si sono tradotte in condizioni di forte disparità tra gli operatori. Queste clausole sono state successivamente più volte riviste e ne è stato limitato l'impatto. Ancora oggi, tuttavia, il settore presenta situazioni di distorsione della concorrenza, dovute, in particolare, all'applicazione di contratti collettivi diversi. In considerazione dell'elevata intensità di manodopera

(7) Il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, ha dato attuazione alla direttiva 96/67/CE, che ha previsto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

del settore e delle caratteristiche particolari dei servizi da esso forniti, sarebbe opportuna la definizione di un contratto collettivo di lavoro specifico, da applicarsi a tutti i soggetti che forniscono servizi di assistenza a terra. Ciò sarebbe sufficiente, tra l'altro, per creare un quadro generale di regole comuni tra gli operatori. Contestualmente è necessario che l'ENAC svolga una rigorosa attività di controllo del rispetto delle regole.

In un contesto di parità di condizioni e di certezza delle regole assicurata da un'attività di rigoroso controllo potrebbe essere ulteriormente incentivata la concorrenza, sia promuovendo ulteriormente la separazione tra gestori aeroportuali e prestatori di servizi di assistenza a terra, sia abbassando il limite (attualmente fissato in 2 milioni di passeggeri o 50 mila tonnellate di merci) al di sopra del quale sussiste l'obbligo, per l'aeroporto, di avere almeno due soggetti prestatori dei servizi di assistenza. Lo sviluppo di una concorrenza nel contesto di una regolamentazione chiara, trasparente e non discriminatoria nel settore dei servizi di *handling*, che si traduca in un significativo miglioramento del livello dei servizi erogati, è stata segnalata come un'esigenza fondamentale non soltanto per i passeggeri, ma, in misura analoga, per il trasporto di merci. La garanzia di effettive condizioni di concorrenza dovrebbe comunque associarsi alla possibilità per la società di gestione di fissare, in relazione alle dimensioni dell'aeroporto, un numero massimo di soggetti che prestano le medesime categorie di servizi.

D'altra parte, sia i gestori aeroportuali, sia gli imprenditori che prestano i servizi di assistenza a terra hanno lamentato i pesanti effetti finanziari che sugli uni e sugli altri si determinano nel caso di fallimento di compagnie aeree. I crediti nei confronti delle compagnie, divenuti inesigibili, possono creare per entrambe le categorie di soggetti situazioni finanziarie difficili da gestire. Le associazioni dei consumatori hanno osservato che disagi e danni si ripercuotono anche sui passeggeri, che hanno acquistato biglietti della

compagnia che poi ha sospeso l'attività. Anche in questo caso tutti coloro che hanno evidenziato il problema, hanno auspicato una più forte ed efficace attività di controllo da parte dell'ENAC. Si è infatti osservato che, poiché il possesso dei necessari requisiti finanziari costituisce condizione per il rilascio e il mantenimento della licenza di esercizio per il vettore, la sospensione dell'attività dovrebbe intervenire già nel momento in cui per una compagnia aerea si registrassero fenomeni rilevanti di mancata regolarizzazione delle esposizioni debitorie, prima di pervenire alla richiesta di fallimento.

Al tempo stesso, in particolare per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, sarebbe opportuno prevedere apposite forme di tutela, tra cui in particolare sarebbe opportuna l'istituzione di un fondo di garanzia, in analogia con quanto già previsto nel caso di fallimento delle agenzie di viaggio.

Le varie questioni relative alle attività e ai servizi svolti all'interno degli aeroporti affrontate nel corso dell'indagine conoscitiva hanno evidenziato l'opportunità di interventi mirati sulla normativa che regola tali attività e servizi a fini di semplificazione degli adempimenti, di promozione della concorrenza, di riduzione dei costi, di garanzia del buon funzionamento delle attività e di protezione degli utenti finali, i passeggeri.

Gli obiettivi di semplificazione degli adempimenti e riduzione dei costi sono stati sottolineati in relazione non soltanto al traffico commerciale, ma anche alle difficoltà di sviluppo in Italia dell'aviazione generale. Come già segnalato con riferimento alla pianificazione della rete aeroportuale, l'aviazione generale e di affari ha in Italia dimensioni notevolmente inferiori a quelle degli altri Paesi europei, quali Francia, Germania, Regno Unito, Spagna, come dimostra il numero ridotto di aerei leggeri e ultraleggeri registrati. Le cause di questa situazione possono ricondursi, oltre che alle difficoltà poste all'accesso dell'aviazione generale agli aeroporti aperti al traffico commerciale, sia pure di dimensioni medio-piccole, e a forti limi-

tazioni connesse alla regolamentazione dello spazio aereo in Italia, anche ad una normativa che richiede prestazioni e adempimenti complessi e comporta pesanti costi anche per aeroporti con un traffico ridotto, ovvero impone restrizioni non motivate, come quelle relative al rifornimento di carburante. La crescita dell'aviazione civile, che sarebbe favorita dalla semplificazione di queste regole, avrebbe ricadute positive sia sotto il profilo economico, in termini di crescita dei comparti produttivi e di servizio ad essa connessi, e di impulso al turismo, sia sotto altri profili, in considerazione della rilevanza che l'aviazione generale assume per le attività di formazione dei piloti e, più in generale, di promozione di una cultura aeronautica diffusa.

In particolare è stato evidenziato che la normativa vigente prevede l'obbligo dell'istituzione di un servizio antincendio aeroportuale presso ogni aeroporto, indipendentemente dal tipo di aeroporto e dal volume di traffico. Il servizio antincendio è espletato, negli aeroporti maggiori, dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco ed è affidato, negli aeroporti minori, ai privati, che lo devono organizzare a proprie spese, sostenendo i costi dell'addestramento del personale necessario e della sua presenza sul sedime aeroportuale. In caso di mancanza del servizio antincendio, infatti, l'aeroporto è costretto a chiudere al traffico. Sarebbe opportuno pertanto un intervento normativo che, analogamente a quanto avviene in altri Paesi, limitasse l'obbligo del presidio del servizio antincendio esclusivamente agli aeroporti nei quali ha luogo traffico commerciale o che sono utilizzati da aeromobili di dimensioni superiori ad un determinato limite.

Simili interventi di semplificazione potrebbero interessare anche le regole relative al traffico commerciale. In particolare è stato segnalato che l'Italia è uno dei pochi Paesi in cui, in caso di rifornimento di carburante con passeggeri a bordo deve essere richiesto il servizio di assistenza antincendio al Corpo nazionale dei vigili del fuoco che deve provvedervi con un proprio mezzo. Prima dell'arrivo del

mezzo, il rifornimento non può in alcun caso iniziare. È evidente come questo obbligo prolunghi i tempi delle operazioni di decollo, con l'effetto di ridurre la capacità operativa dell'aeroporto nel suo complesso, e si traduca in un incremento dei costi per le compagnie aeree, che a loro volta trasferiscono tali costi sul prezzo dei biglietti. Sarebbe opportuno valutare se le modalità con cui oggi avviene il rifornimento di carburante e i rischi effettivi ad esso connessi siano tali da giustificare il mantenimento dell'obbligo di presenza del mezzo antincendio alle singole operazioni di rifornimento o se piuttosto la previsione di un servizio antincendio per gli aeroporti con traffico commerciale, collocato in posizione tale da poter intervenire in tempi rapidi in caso di necessità, non possa essere sufficiente.

In generale, pertanto, dall'indagine conoscitiva è emersa l'esigenza di ripensare alcuni aspetti della normativa che interessa gli aeroporti, per definire in modo tempestivo una serie di interventi, anche di carattere specifico, rivolti alle finalità di semplificazione e di contenimento dei costi per gli operatori. L'orientamento verso tali finalità, infatti, dovrebbe permettere di promuovere la competitività del sistema nel suo complesso e, in definitiva, di recare effettivi vantaggi agli utenti finali del sistema stesso, vale a dire ai passeggeri.

Anche in relazione al trasporto aereo di merci è stata evidenziata l'opportunità di interventi volti a rendere più flessibile la normativa concernente la prestazione dei servizi. In particolare è stato evidenziato come il trasporto di merci, in particolare quello effettuato dai corrieri, sia svolto in misura prevalente nelle fasce orarie notturne, per cui dovrebbero essere individuate soluzioni equilibrate (*standard* acustici degli aeromobili, idonee procedure operative nelle manovre di volo e di atterraggio, anche una tariffazione aggiuntiva per i voli notturni, il cui gettito dovrebbe essere esclusivamente destinato a ridurre le emissioni acustiche), che permettano lo svolgimento di tale attività e al tempo stesso assicurino adeguate tutele

alla popolazione che vive in prossimità dell'aeroporto. Sotto il profilo della flessibilità, è stato altresì sottolineato come orari più estesi per i servizi di dogana, insieme all'armonizzazione tra le procedure previste dai regolamenti dell'ENAC e quelle previste dalla regolamentazione in materia doganale e un'uniformità delle prassi applicative, favorirebbero il trasporto di merci, che altrimenti tende a spostarsi in altri Paesi.

Da ultimo occorre sottolineare come il tema dei servizi sia strettamente connesso con quello degli investimenti da parte delle società di gestione. Gli investimenti necessari per l'adozione di nuove tecnologie disponibili e la contestuale riorganizzazione delle modalità di espletamento dei servizi potrebbero permettere di conseguire, oltre ad una riduzione dei costi connessi allo svolgimento dei servizi interessati, anche un miglioramento della qualità e un contenimento dei tempi, nonché un incremento dei livelli di sicurezza.

Gli enti di regolazione, controllo e coordinamento.

Il tema dell'indagine conoscitiva, relativo al sistema aeroportuale del Paese, ha reso inevitabile una considerazione più ampia del settore del traffico aereo, che tenesse conto delle condizioni di contesto in cui gli aeroporti si trovano ad operare. Una di queste condizioni è senza dubbio costituita dal complesso di enti che, assolvendo funzioni di carattere pubblico, governano il settore del traffico aereo civile in Italia, tra i quali un ruolo di particolare rilevanza spetta all'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), ente pubblico non economico, che rappresenta, ai sensi di quanto previsto dal codice della navigazione, « l'autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile » (articolo 687) e all'ENAV (Ente nazionale assistenza al volo), la società per azioni, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e vigilata dal Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti, che, sempre in base alle previsioni del codice della navigazione, fornisce i servizi della navigazione aerea. Un ambito di intervento specificamente definito è quello dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), che ha il compito di rilevare i casi di incidenti, svolgere inchieste con finalità di prevenzione (non di accertamento di responsabilità) e adottare raccomandazioni nei confronti dei soggetti interessati. All'Agenzia spaziale italiana (ASI), posta sotto la vigilanza del Ministero dell'istruzione, università e ricerca, fa capo l'attività di ricerca nel settore spaziale. L'Aero Club d'Italia (AeCI), infine, è l'ente di diritto pubblico che riunisce le associazioni ed enti che operano nel settore dell'aviazione generale (aerei leggeri e ultraleggeri) e si interessano allo sviluppo dell'aviazione nei suoi aspetti turistico-promozionali, didattici, culturali, sportivi, di utilità sociale e civile.

Si tratta, come si vede, di un complesso di enti e organismi articolato. Il problema che con maggiore insistenza è stato segnalato nel corso dell'indagine riguarda il ruolo dell'ENAC. Sia in relazione ai rapporti tra società di gestione degli aeroporti e compagnie aeree, sia in relazione alla qualità dei servizi per i passeggeri, sono stati infatti auspicati interventi più incisivi dell'ente. È stato tuttavia sottolineato che lo svolgimento dei propri compiti da parte dell'ENAC risulta, nella situazione attuale, ostacolato da inadeguatezze del quadro giuridico e carenza delle risorse necessarie, in primo luogo le risorse umane.

Sotto il profilo giuridico, dovrebbero essere semplificate le procedure di controllo che fanno seguito agli atti di cui l'ENAC predispose l'istruttoria e definisce i contenuti. I poteri di indirizzo e di vigilanza da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbero pertanto esercitarsi in relazione all'impostazione complessiva dell'attività dell'ente, piuttosto che estendersi al controllo dei singoli atti adottati nell'esercizio ordinario dei compiti attribuiti all'ente stesso. Come rilevato con riferimento alla questione dei diritti aeroportuali, l'intervento di semplificazione dovrebbe essere attuato, in par-

ticolare, per quanto riguarda il procedimento relativo alla stipula del contratto di programma, anche al fine di ridurne i tempi.

L'attribuzione all'ENAC delle funzioni relative alla definizione e al controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo dovrebbe associarsi al riconoscimento di efficaci poteri sanzionatori, principalmente di carattere pecuniario, graduabili in proporzione alle infrazioni o ai disservizi riscontrati. A tal fine dovrebbero essere fissati *standard* di sicurezza e qualità dei servizi, il cui mancato rispetto dovrebbe essere sanzionato anche in misura rilevante. Il potere dell'ENAC di comminare sanzioni pecuniarie dovrebbe essere previsto, oltre ai casi già contemplati dalla normativa vigente, nei confronti dei gestori aeroportuali, dei prestatori dei servizi di assistenza al trasporto aereo e al volo, delle imprese di costruzione, dei vettori aerei e delle imprese di manutenzione aeronautica, delle imprese di lavoro aereo e delle scuole di volo, con riferimento anche agli obblighi derivanti dalla normativa adottata dall'ENAC medesimo.

Nell'indagine conoscitiva, infine, è stata evidenziata l'insufficienza, nell'organico effettivo dell'ENAC, dei dipendenti riconducibili ad alcune figure professionali specifiche e la difficoltà di superare tali carenze a causa dei limiti previsti per le assunzioni da parte di enti e organismi pubblici. Al riguardo occorrerebbe un intervento normativo che tenga conto della specificità, sotto il profilo tecnico, delle funzioni che l'ENAC è chiamato a svolgere e, di conseguenza, assicuri un'adeguata presenza delle professionalità necessarie. Contestualmente appare necessario che l'ente sviluppi percorsi formativi del personale che permettano di utilizzare al meglio le risorse attualmente disponibili.

Le misure relative ai poteri dell'ente e alle norme di reclutamento rispondono a esigenze specifiche di un miglior funzionamento dell'ENAC e risultano ancor più necessarie in prospettiva dell'ampliamento delle funzioni dell'ente, che è stato designato a svolgere le funzioni dell'au-

torità nazionale di vigilanza in materia di diritti aeroportuali prevista dalla direttiva 2009/12/CE, sopra richiamata. Proprio l'ampliamento delle competenze dell'ENAC potrebbe peraltro rendere opportuno un intervento di più ampio respiro, volto a rivedere la forma giuridica dell'ente e il suo ordinamento. Già il decreto legislativo n. 250 del 1997, di istituzione dell'ENAC, prefigurava la sua trasformazione in ente pubblico economico entro il 31 luglio 1999 (8). La trasformazione non ha avuto luogo, né sono state adottate iniziative per pervenire a tale risultato. Nell'ambito di un intervento normativo concernente il settore del trasporto aereo, sarebbe opportuno considerare di nuovo la questione, in modo da dare all'ENAC, in relazione ai compiti di certificazione, regolazione, vigilanza e controllo, una forma giuridica e un ordinamento idonei a permettere di svolgere i suddetti compiti con maggiore autonomia, rapidità ed incisività di intervento rispetto a quanto permettano i vincoli connessi alla forma giuridica attuale di ente pubblico non economico. Rispetto a simili obiettivi potrebbe essere presa in considerazione la trasformazione dell'ENAC in Agenzia con forma giuridica di ente pubblico economico, analogamente a quanto previsto, ad esempio, nel caso dell'Agenzia del demanio. Un intervento volto a realizzare una trasformazione di questa portata comporterebbe naturalmente una revisione di ampia parte dei profili concernenti l'ordinamento dell'ente, con particolare riferimento agli organi, ai rapporti con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al regime dei controlli.

L'orientamento della normativa comunitaria ad attribuire in misura sempre più rilevante funzioni ad organismi indipendenti indurrebbe inoltre a prendere in considerazione l'opportunità di istituire un'autorità di regolazione per il settore dei trasporti nel suo complesso.

(8) Comma 3 dell'articolo 1 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250.

Nell'ambito di un intervento di riordino complessivo dell'ENAC si potrebbe altresì valutare l'opportunità, in relazione alle problematiche e alle difficoltà dell'aviazione generale emerse nel corso dell'indagine, di affidare, anche attraverso delega, ad Aero Club d'Italia, interamente o parzialmente, le funzioni relative alla materia esercitate dall'ENAC.

Per quanto concerne ENAV S.p.A., la società ha realizzato negli anni più recenti significativi miglioramenti in termini di efficienza della gestione e superamento della conflittualità, che, in passato, aveva recato grave pregiudizio alla continuità dei servizi resi, per cui, anche in virtù di questi risultati, il controllo del traffico aereo e, più in generale, la fornitura dei servizi della navigazione aerea, nella situazione attuale, si caratterizza, nell'ambito del sistema dell'aviazione civile nazionale, per la qualità e l'affidabilità del servizio. In un'ottica di superamento della frammentazione del sistema, si potrebbe auspicare, tramite ENAV, un più stretto raccordo delle funzioni concernenti la programmazione dei voli e delle relative bande orarie, nonché un'azione di coordinamento, in ambito aeroportuale, delle attività svolte dai molteplici soggetti in esso operanti. In questo modo si promuoverebbe una gestione tecnico-operativa integrata con le società aeroportuali e le compagnie aeree, che permetterebbe il conseguimento di effettivi miglioramenti nello svolgimento dei diversi processi, con concreti benefici per i passeggeri e, in ultima istanza, una più adeguata attuazione del diritto costituzionalmente riconosciuto alla mobilità.

Le prospettive: il Cielo unico europeo.

Pur non rappresentando un tema specifico dell'indagine conoscitiva, è stata più volte in essa segnalata la rilevanza degli effetti che, rispetto al sistema di gestione e controllo del traffico aereo, si esplicheranno in rapporto all'attuazione del complesso della normativa comunitaria indicata comunemente con l'espressione « Cielo

unico europeo ». La realizzazione di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), alla quale l'Italia partecipa con l'iniziativa Blue Med, volta a creare un blocco funzionale di spazio aereo nel bacino del Mediterraneo e coordinata da ENAV, e il programma SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Research*), finalizzato alla realizzazione di una infrastruttura tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo, sono rivolte ad una integrazione, al di là dei confini nazionali, della gestione stessa del traffico aereo.

I tempi previsti per la realizzazione di queste profonde innovazioni sono rapidi, dal momento che per il 2012 è fissato il termine per l'implementazione dei blocchi funzionali di spazio aereo ed entro il 2014 è previsto il completamento della fase di sviluppo del nuovo sistema di gestione del traffico aereo (*air traffic management*, ATM). Sotto il profilo della strumentazione tecnologica, lo sviluppo dei sistemi di navigazione satellitare porterà ad una crescente integrazione del comparto aereo con quello spaziale, per cui sarà necessario valutare le loro strategie di sviluppo in modo strettamente correlato, favorendo la cooperazione tra gli attori pubblici e privati operanti in ciascuno dei due settori e arrivando ad individuare, anche a livello normativo, un comparto aerospaziale che possa garantire maggiori sinergie tra l'ASI, l'ENAC e l'ENAV. Sotto il profilo dei risultati, il programma di integrazione dei sistemi di gestione e controllo del traffico aereo definito a livello comunitario si pone ambiziosi obiettivi in termini di ampliamento della capacità di traffico nel cielo europeo, incremento della sicurezza, riduzione dei costi e contenimento dell'impatto ambientale dei voli. Rispetto a tali obiettivi risulta opportuno assicurare, con l'impegno di tutti gli attori coinvolti, che le ingenti risorse economiche richieste dal programma SESAR per la realizzazione e il funzionamento della nuova piattaforma tecnologica siano inserite nel novero degli investimenti strutturali del Paese, con ricadute positive anche sulle importanti realtà industriali del settore.

L'attuazione del programma SESAR avrà un forte impatto anche sugli aeroporti, in quanto centri di smistamento del traffico aereo. Non è casuale che un paragrafo della Comunicazione della Commissione europea, che ha accompagnato le proposte di atti normativi comprese nel cosiddetto secondo pacchetto « Cielo unico europeo », riprendendo le questioni già evidenziate nella citata comunicazione del gennaio 2007, sia dedicato all'esigenza di accrescere la capacità aeroportuale, dal momento che, per assicurare l'efficienza complessiva del sistema del trasporto aereo, la capacità degli aeroporti deve mantenersi in linea con la capacità del sistema di gestione del traffico aereo. È un ulteriore motivo che rende necessario e urgente il potenziamento del sistema aeroportuale del Paese. Gli aeroporti italiani devono infatti presentarsi adeguatamente preparati ad affrontare la sfida del Cielo unico europeo.

Linee di intervento.

L'indagine conoscitiva ha confermato il ruolo fondamentale che gli aeroporti assumono rispetto alle capacità di sviluppo del traffico aereo e, attraverso di esso, dell'economia del Paese nel suo complesso, anche in considerazione della forte vocazione turistica dell'Italia.

Rispetto ai compiti che devono dimostrarsi in grado di sostenere, dall'indagine conoscitiva è emerso che gli aeroporti italiani, già nella situazione attuale, presentano gravi carenze in termini di accessibilità e collegamenti con la rete ferroviaria e stradale e un livello di servizi non di rado insoddisfacente. Motivo di preoccupazione ancora maggiore è costituito dal fatto che il sistema aeroportuale italiano, nello stato in cui si trova oggi, non pare in grado di sostenere le considerevoli potenzialità di sviluppo del traffico aereo, che, secondo le previsioni illustrate nel corso dell'indagine, aumenterà da circa 130 a 230 milioni di passeggeri entro il 2020 o il 2025.

In Italia vi sono numerosi aeroporti aperti al traffico commerciale, ma si tratta di aeroporti di dimensioni limitate. Per cui il Paese non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti, ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi, attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e stradale, al territorio e al bacino di traffico di riferimento.

Rispetto all'analisi della situazione attuale e all'obiettivo di potenziare il sistema degli aeroporti italiani, per assicurare che siano in condizione di assorbire la prevista crescita del traffico aereo, l'indagine conoscitiva ha permesso di individuare alcune linee di intervento, che richiedono l'impegno sia delle autorità istituzionali competenti, sia dei soggetti, pubblici e privati, operanti nel settore.

1) In primo luogo è emersa l'esigenza di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare gli aeroporti prioritari, su cui concentrare le risorse disponibili.

È in corso, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ENAC, uno studio dettagliato sugli aeroporti, che dovrebbe permettere di disporre degli elementi di informazione e di valutazione necessari per definire, da un lato, le esigenze di potenziamento degli aeroporti esistenti e, dall'altro, per verificare la fondatezza delle proposte di realizzazione di nuovi aeroporti ovvero del trasferimento di scali con problemi di sviluppo, dovuti principalmente al tessuto urbano che li circonda.

Nell'ambito del piano dovrebbero essere individuate le seguenti categorie di aeroporti:

a) aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno, che devono considerarsi aeroporti di interesse nazionale; si tratta degli aeroporti ai quali si applica la normativa comunitaria in materia di diritti aeroportuali; sono gli aeroporti sui quali dovrebbero concentrarsi gli interventi di potenzia-

mento infrastrutturale e dei collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;

b) aeroporti con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni, che dovrebbero essere oggetto di una regolamentazione semplificata e di una liberalizzazione del sistema di tariffazione, sia pure con modalità che garantiscano il rispetto dei principi individuati a livello comunitario, in modo da permettere che si affermino le strutture più efficienti e competitive;

c) aeroporti con un numero di passeggeri annui stabilmente inferiore a 1 milione, che dovrebbero essere mantenuti in funzione soltanto se rispondenti a esigenze sociali di collegamento del territorio interessato o se idonei a garantire stabilmente una sostenibilità della gestione economica, senza l'intervento di finanziamenti pubblici diretti o indiretti; in assenza di tali condizioni, dovrebbero essere sottratti al traffico commerciale e destinati al traffico merci, oppure allo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari e dell'elicotteristica.

2) Ogni decisione in merito alla realizzazione di nuovi aeroporti dovrebbe essere subordinata a una valutazione attendibile e adeguatamente verificata della sostenibilità economica dell'aeroporto, tenendo conto anche dei servizi specificamente destinati all'aeroporto i cui costi ricadono sulla collettività, salvo specifiche situazioni caratterizzate da particolari esigenze di collegamento, a causa della natura del territorio e di gravi carenze della rete ferroviaria, stradale e autostradale.

3) L'inadeguatezza dei collegamenti degli aeroporti italiani con la rete ferroviaria e stradale costituisce un'emergenza. Occorre concentrare le risorse disponibili per potenziare i collegamenti degli aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Linate, Venezia, Catania, Napoli, Palermo). Per assicurare il necessario raccordo tra sviluppo della rete aeroportuale e programmazione in materia

di infrastrutture di trasporto, occorre, in relazione ai singoli aeroporti, avviare con largo anticipo un'attività condivisa di pianificazione, che coinvolga tutti i soggetti responsabili delle scelte politiche, gestionali e tecniche in materia di infrastrutture di trasporto, tenendo conto di quelle che saranno le prospettive di crescita dell'aeroporto nel medio periodo.

4) In rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un arco di tempo relativamente limitato, si impone l'esigenza di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza.

Anche in relazione alle esigenze di finanziamento di tali investimenti, occorre pervenire tempestivamente al recepimento organico della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, attraverso un intervento normativo organico di revisione della relativa disciplina. Gli interventi adottati nel frattempo per disporre un incremento dei diritti aeroportuali dovrebbero avere carattere transitorio e prevedere vincoli stringenti per assicurare la destinazione del gettito derivante dall'incremento dei diritti alla realizzazione degli investimenti.

È necessario semplificare le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale.

Per permettere una pianificazione a medio termine dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti potrebbe essere opportuno individuare appositi strumenti di programmazione che le società di gestione aeroportuale sarebbero tenute ad adottare e aggiornare regolarmente, recuperando ed eventualmente rivedendo la disciplina dettata in materia di Piani di sviluppo aeroportuale.

5) Sarebbero opportuni interventi normativi volti a rafforzare i poteri di controllo dell'ENAC nei confronti dei gestori aeroportuali, dei vettori, dei prestatori di servizi; in particolare, dovrebbero essere definiti standard di sicurezza e qualità dei

servizi, il cui mancato rispetto dovrebbe essere sanzionato in misura rilevante. Al tempo stesso, in relazione ai limiti imposti per esigenze finanziarie alle assunzioni da parte delle amministrazioni pubbliche, dovrebbero essere adottate apposite misure per assicurare all'ente l'adeguata disponibilità delle professionalità necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Con un intervento di portata più ampia, ai fini di garantire all'ente una più ampia autonomia e flessibilità di gestione, si potrebbe altresì procedere alla trasformazione dell'ENAC in Agenzia con forma giuridica di ente pubblico economico. In una prospettiva più ampia una specifica riflessione potrebbe essere dedicata all'opportunità di istituire un'apposita autorità di regolazione del settore dei trasporti nel suo complesso.

6) Dovrebbero essere promossi, con un ruolo di impulso e di coordinamento di ENAV SpA, interventi finalizzati a sviluppare l'integrazione operativa tra tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale, che potrebbe tradursi in un rilevante miglioramento dei livelli di servizio a beneficio dei passeggeri. Nell'ambito di un mercato dei servizi di navigazione aerea sempre più internazionale e competitivo sembrerebbe altresì utile sostenere l'attività di ENAV relativa a quegli obiettivi e quelle iniziative volte a favorire il rafforzamento della società, anche sotto il profilo economico e gestionale, valorizzando le sue competenze tecniche.

7) Per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, sarebbe opportuno prevedere specifiche forme di tutela a vantaggio delle società di gestione, delle società che forniscono i servizi di assistenza a terra e dei passeggeri, tra cui in particolare l'istituzione di un apposito fondo di garanzia.

8) Dovrebbero essere introdotte misure anche di carattere legislativo che semplifichino la disciplina concernente le società di *handling* e garantiscano condizioni di parità tra tutti gli operatori del settore. Interventi di semplificazione dovrebbero riguardare altresì la disciplina relativa ai servizi antincendio e alle modalità di rifornimento del carburante.

9) Occorre realizzare azioni coerenti di sostegno al trasporto aereo di merci, che comprendano l'individuazione di aeroporti da specializzare come *hub* per il trasporto di merci, il potenziamento dei collegamenti intermodali, l'attuazione di interventi normativi e amministrativi volti al sostegno di tale attività in relazione allo svolgimento dei voli notturni, alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di *handling*, alla maggiore flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione della regolazione concernente la sicurezza con quella doganale e all'uniformità delle prassi applicative.

10) Occorre favorire lo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari, mediante la possibilità di accesso agli aeroporti di dimensioni medie e medio-piccole, la semplificazione degli adempimenti e la riduzione dei costi dei servizi per i piccoli aeroporti, anche affidando ad Aero Club d'Italia la gestione delle procedure amministrative e di controllo in materia di aviazione generale.

La Commissione si riserva di vigilare sull'attuazione, sia sotto il profilo normativo, sia sotto il profilo amministrativo, delle linee di intervento individuate nel presente documento, anche attraverso lo svolgimento di periodiche audizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e degli altri soggetti pubblici competenti nel settore.

PAGINA BIANCA

ALLEGATO: TABELLE

TABELLA 1**PASSEGGERI PER I PRIMI TRENTA AEROPORTI EUROPEI**

Anno 2008

N. ordine	Paese	Aeroporto	Passeggeri (in migliaia)	Di cui:		
				Voli nazionali	Voli interni all'UE	Voli extra UE
1	UK	London/Heathrow	66.907	5.563	22.324	39.021
2	FR	Paris/Charles De Gaulle	60.496	5.167	25.720	29.608
3	DE	Frankfurt/Main	53.189	6.362	19.966	26.861
4	ES	Madrid/Barajas	50.366	20.551	18.001	11.814
5	NL	Amsterdam/Schiphol	47.404	43	26.554	20.807
6	IT	Roma/Fiumicino	34.815	13.453	12.985	8.377
7	DE	München	34.399	9.839	15.337	9.223
8	UK	London/Gatwick	34.162	3.731	19.468	10.963
9	ES	Barcelona	30.364	12.633	13.901	3.831
10	FR	Paris/Orly	26.188	14.603	5.806	5.778
11	IE	Dublin	23.379	828	19.936	2.616
12	ES	Palma de Mallorca	22.807	6.313	15.602	892
13	UK	London/Stansted	22.338	2.343	18.595	1.400
14	DK	København/Kastrup	21.687	1.894	13.650	6.142
15	UK	Manchester	21.062	2.944	11.847	6.272
16	AT	Wien/Schwechat	19.687	684	12.446	6.557
17	IT	Milano/Malpensa	19.012	3.086	9.655	6.272
18	BE	Bruxelles/National	18.369	2	12.047	6.320
19	SE	Stockholm/Arlanda	18.126	4.849	9.352	3.925
20	DE	Düsseldorf	18.103	4.440	8.485	5.179
21	EL	Athinai	16.362	5.796	7.811	2.755
22	DE	Berlin/Tegel	14.454	6.983	5.275	2.195
23	PT	Lisboa	13.604	2.009	8.023	3.572
24	FI	Helsinki/Vantaa	13.435	2.701	7.844	2.889
25	DE	Hamburg	12.782	5.534	5.069	2.179
26	ES	Malaga	12.754	2.794	9.298	662
27	CZ	Praha/Ruzyne	12.587	139	9.191	3.256
28	FR	Nice/Côte d'Azur	10.365	4.370	4.546	1.449
29	DE	Köln/Bonn	10.296	3.716	4.791	1.790
30	UK	London/Luton	10.174	1.321	7.867	986

Fonte: Eurostat.

TABELLA 2**TRAFFICO PASSEGGERI PER ANNO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI**

Anno 2008

	TRASPORTO TOTALE	<i>di cui:</i>		
		TRASPORTO NAZIONALE	TRASPORTO INTERNAZIONALE	TRASPORTO INTERCONTINENTALE
GRAN BRETAGNA	213.888	24.889	123.598	65.402
GERMANIA	166.095	25.183	85.418	55.494
SPAGNA	161.401	40.792	100.568	20.041
FRANCIA	122.724	26.934	52.100	43.690
ITALIA	105.217	28.338	57.205	19.674

Fonte: Eurostat.

TABELLA 3A

NUMERO AEROPORTI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
 (passeggeri superiori a 15.000 annui)
 Anno 2007

	<i>Volume di traffico superiore a 15.000 passeggeri/anno</i>
GRAN BRETAGNA	54
GERMANIA	73
SPAGNA	41
FRANCIA	65
ITALIA	44*

Fonte: Eurostat.

(*) Sulla base dei dati contenuti nello Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale elaborato da One Works, KPMG e Nomisma per Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAC, nel 2008 gli aeroporti con volume di traffico superiore a 15.000 passeggeri all'anno sono risultati essere 40 e gli aeroporti con volume di traffico inferiore a 15.000 movimenti annui sono risultati pari a 6 (nel calcolo non è computato l'aeroporto di Comiso).

TABELLA 3B

NUMERO AEROPORTI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
 (passeggeri superiori a 150.000 annui)
 Anno 2008

	<i>Volume di traffico tra 150.000 e 1 milione passeggeri/anno</i>	<i>Volume di traffico tra 1 e 3 milioni passeggeri/anno</i>	<i>Volume di traffico tra 3 e 5 milioni passeggeri/anno</i>	<i>Volume di traffico superiore a 5 milioni passeggeri/anno</i>
GRAN BRETAGNA	12	6	2	13
GERMANIA	6	9	2	9
SPAGNA	8	11	5	10
FRANCIA	25	10	1	6
ITALIA	12	8	6	7

Fonte: Eurostat; per l'Italia fonte ENAC.

TABELLA 4
PASSEGGERI PER I PRIMI QUATTRO AEROPORTI
DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
 Anno 2008

<i>I aeroporto</i>	<i>II aeroporto</i>	<i>III aeroporto</i>	<i>IV aeroporto</i>	<i>Totale 4 aeroporti</i>	<i>Totale nazionale</i>	<i>% incidenza</i>
<i>FRANCIA</i>						
Parigi/De Gaulle	Parigi/Orly	Nizza	Lione			
60.496	26.188	10.365	7.924	104.973	122.724	85,54
<i>GERMANIA</i>						
Francoforte	Monaco	Düsseldorf	Amburgo			
53.189	34.399	18.103	12.782	118.473	166.095	71,33
<i>GRAN BRETAGNA</i>						
Londra/Heathrow	Londra/Gatwick	Londra/Stansted	Manchester			
66.907	34.162	22.338	21.062	144.469	213.888	67,54
<i>SPAGNA</i>						
Madrid	Barcellona	Palma di Maiorca	Malaga			
50.366	30.364	22.807	12.754	116.291	161.401	72,05
<i>ITALIA</i>						
Roma/Fiumicino	Milano/Malpensa	Milano/Linate	Venezia			
34.815	19.026	9.321	6.850	70.012	105.217	66,54

Fonte: Eurostat; per l'Italia fonte Enac.

TABELLA 5
AEROPORTI ITALIANI
APERTI AL TRAFFICO COMMERCIALE DI LINEA
Anno 2008

	<i>Albenga</i>	<i>Alghero</i>	<i>Ancona</i>	<i>Aosta (*)</i>	<i>Bari</i>	<i>Bergamo</i>	<i>Bologna</i>	<i>Bolzano</i>
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>								
Passeggeri 2008	1.841	1.383.296	410.000	3.057	2.465.539	6.500.000	4.124.298	64.554
Cargo (ton)	0	1.307	6.430	0	3.887	122.213	26.467	0
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	8.380	4.320	13.560	11.000	16.600	23.400	27.500	4.800
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	1.920	350	2.840	3.040	3.280	11.100	7.230	870
<i>SEDIME AEROPORTO</i>								
Sedime aeroportuale civile (ha)	105	254	194	34	233	272	234	65
Area militare (ha)	5	42	0	0	121	26	28	13
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>								
Numero piste	1	1	1	1	1	2	1	2
Lunghezza piste (m)	1.429	3.000	2.692	1.246	2.440	Pista 1: 2.934 Pista 2: 778	2.803	Pista 1: 1.294 Pista 2: 698
Stand (n)	2	17	17	6	18	32	27	2
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>								
Superficie lorda terminal (mq)	1.350	17.000	15.500	2.000	30.800	34.150	44.000	800
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>								
<i>Distanze</i>								
dalla città principale (km)	7	13	13	2	15	5	5	6
dall'aeroporto più vicino (km)	80	125	100		125	45	/	
<i>Parcheggi</i>								
Superficie (mq)		21.000	16.200		76.000		/	
Posti auto (n)	100	824	621	80	1.810	5.500	/	100

(continua)

(*) L'aeroporto di Aosta nel 2008 è stato interessato da lavori infrastrutturali che ne hanno ridotto l'operatività ad alcuni mesi. Nel 2007, con l'aeroporto operativo per tutto l'anno, i passeggeri erano stati 9.863. A seguito dei lavori, la lunghezza della pista è aumentata da 1.246 a 1499 m.

(segue)

	Brescia	Brindisi	Cagliari	Catania	Comiso	Crotone	Cuneo	Elba
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>								
Passeggeri 2008	253.598	967.546	2.924.805	6.020.606	-	89.330	79.379	10.360
Cargo (ton)	36.770	131	4.901	8.773		0	0	0
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	21.600	7.230	8.600	14.300	8.400	4.260	18.800	380
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	10.600	2.940	890	2.720	660	455	4.040	66,5
<i>SEDIME AEROPORTO</i>								
Sedime aeroportuale civile (ha)	300	246	246	225	296	153	179	21
Area militare (ha)	50	42	66	10	0	2	0	0
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>								
Numero piste	1	2	1	1	1	1	2	1
Lunghezza piste (m)	2.990	Pista 1: 3.050 Pista 2: 1.800	2.800	2.435		2.000	Pista 1: 2.316 Pista 2: 2.100	1.100
Stand (n)	26	14	36	32	6	7	17	2
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>								
Superficie lorda terminal (mq)	7.250	13.150	41.290	43.310	3.600	3.600	4.350	475
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>								
<i>Distanze</i>								
dalla città principale (km)	18	10	6	2	5	15	16	2
dall'aeroporto più vicino (km)	60	70	230	209	80	100	65	
<i>Parcheggi</i>								
Superficie (mq)	32.000	18.204				3.000		
Posti auto (n)	800	3.135	2.133	1.800		100	400	30

(continua)

(segue)

	Firenze	Foggia	Forlì	Genova	Grosseto	Lamezia Terme	Lampedusa	Milano Linate
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>								
Passeggeri 2008	1.926.837	29.231	772.078	1.170.163	5.627	1.495.421	184.344	9.321.777
Cargo (ton)	85	0	4	1.449	0	1.978	47	20.007
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	22.000	17.000	16.200	21.100	10.600	10.560	25	30.000
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	5.380	2.800	3.610	6.660	990	1.630	6.100	9.015
<i>SEDIME AEROPORTO</i>								
Sedime aeroportuale civile (ha)	120	211	206	164	12	229	66	394
Area militare (ha)	0	0	0	0	305	15	8	0
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>								
Numero piste	1	1	1	1	1	1	1	2
Lunghezza piste (m)	1.600	1.443	2.560	2915	2.350	2.400	1.800	Pista 1: 2.442 Pista 2: 600
Stand (n)	14 - 28	5	17	32	/	21	3	36
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>								
Superficie lorda terminal (mq)	7.550	2.350	6.250	12.550	1.400	15.700	1.300	85.050
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>								
<i>Distanze</i>								
dalla città principale (km)	5	3	4	7,2	3	12	1	15
dall'aeroporto più vicino (km)	83	135	60	140	70			56
<i>Parcheggi</i>								
Superficie (mq))	26.486		19.000		1.950			90.000
Posti auto (n)	886	93	1.070	820	63	677		4.468

(continua)

(segue)

	<i>Milano Malpensa</i>	<i>Napoli</i>	<i>Olbia</i>	<i>Palermo</i>	<i>Pantelleria</i>	<i>Parma</i>	<i>Perugia</i>	<i>Pescara</i>
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>								
Passeggeri 2008	19.026.641	5.594.043	1.739.619	4.424.867	153.268	285.409	110.879	396.188
Cargo (ton)	415.952	3.619	802	4.320	79	0	0	3.338
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	19.200	15.200	6.900	8.040	83	10.200	13.100	14.000
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	10.800	6.200	290	1.760	7.800	9.850	3.000	2.050
<i>SEDIME AEROPORTO</i>								
Sedime aeroportuale civile (ha)	1.257	217	192	391	12	93	207	149
Area militare (ha)	0	41	0	0	140	0	0	0
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>								
Numero piste	2	1	1	2	2	1	1	1
Lunghezza piste (m)	Pista 1 e 2: 3.920	2.628	2.450	Pista 1: 3.325 Pista 2: 2.070	Pista 1: 1.675 Pista 2: 1.232	2.120	2.199	2.420
Stand (n)	170	24	35	25	8	9	5	5
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>								
Superficie lorda terminal (mq)	315.000	30.700	43.800	35.400	1.600	2.000	1.150	11.150
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>								
<i>Distanze</i>								
dalla città principale (km)	38	6	2	32		8	12	3
dall'aeroporto più vicino (km)	77			90		100		167
<i>Parcheggi</i>								
Superficie (mq)	192.220		71.970	77.996				
Posti auto (n)	10.722	1500	2.378	1.364	165	189		500

(continua)

(segue)

	<i>Pisa</i>	<i>Reggio Calabria</i>	<i>Rimini</i>	<i>Roma Ciampino</i>	<i>Roma Fiumicino</i>	<i>Salerno</i>	<i>Siena</i>
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>							
Passeggeri 2008	3.940.490	491.302	417.879	4.778.059	34.815.230	18.067	798
Cargo (ton)	9.824	180	1.881	19.644	153.022		0
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>							
Bacino di utenza territoriale (kmq)	15.300	4.430	14.800	21.800	17.800		5.690
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	4.120	1.070	3.300	6.000	5.700	5.800	2.320
<i>SEDIME AEROPORTO</i>							
Sedime aeroportuale civile (ha)	30	140	365	133	1.610	110	159
Area militare (ha)	348	0	0	95	0	13	0
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>							
Numero piste	2	2	1	1	4	1	1
Lunghezza piste (m)	Pista 1: 2.993 Pista 2: 2.488	Pista 1: 2.000 Pista 2: 1.700	2.965	2.200	Pista 1: 3.600 Pista 2: 3.900 Pista 3: 3.900 Pista 4: 3.300	1.500	1.390
Stand (n)	21	6	9	41	124	17	3
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>							
Superficie lorda terminal (mq)	48.940	6.350	15.500	21.790	318.200	1.990	450
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>							
<i>Distanze</i>							
dalla città principale (km)	2		8	15	32	20	13
dall'aeroporto più vicino (km)	80		110	31,3	31,3	75	
<i>Parcheggi</i>							
Superficie (mq)				17.000	257.233		
Posti auto (n)	2.500	250	300	1.099	10.312	15	30

(continua)

(segue)

	Taranto Grott.	Torino	Tortoli	Trapani	Treviso	Trieste	Venezia	Verona
<i>VOLUMI DI TRAFFICO</i>								
Passeggeri 2008	2.900	3.402.047	17.229	530.779	1.697.720	779.000	6.850.000	3.366.766
Cargo (ton)	378	2.899	0	27	8.647	188	22.660	
<i>BACINI DI UTENZA (accessibilità in 90 minuti)</i>								
Bacino di utenza territoriale (kmq)	12.800	22.400	3.800	4.300	10.760	7.390	10.500	18.550
Utenti potenziali (territoriali) (migliaia)	3.020	7.850	126	4.150	3.600	1.760	3.540	8.170
<i>SEDIME AEROPORTO</i>								
Sedime aeroportuale civile (ha)	223	245	25	26	128	247	336	371
Area militare (ha)	98	76	0	559	19	0	0	0
<i>INFRASTRUTTURE AIR SIDE</i>								
Numero piste	1	1	1	1	1	1	2	1
Lunghezza piste (m)	3.200	3.300	1.194	2.700	2.420	3.000	Pista 1: 3.300 Pista 2: 2.780	3.067
Stand (n)	1	31	2	12	15	32	37	30
<i>INFRASTRUTTURE LANDSIDE</i>								
Superficie lorda terminal (mq)	3.500	51.150	300	9.500	11.000	12.600	53.000	21.750
<i>ACCESSIBILITÀ E SOSTA</i>								
<i>Distanze</i>								
dalla città principale (km)	20	16	2	20	3	33	12	12
dall'aeroporto più vicino (km)	50	65		100	29		29	60
<i>Parcheggi</i>								
Superficie (mq)				17.169				
Posti auto (n)		3.000		563	1.000	1.100	6.000	3.325

Fonte: « Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale » elaborato da One Works, KPMG e Nomisma per Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAC.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-01203 Giorgio Merlo: Carenza del segnale televisivo digitale terrestre nei territori delle province di Torino e Cuneo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In via preliminare, è opportuno precisare che il passaggio alla tecnologia digitale nelle province di Torino e di Cuneo, a cui gli Interroganti fanno riferimento, concerne la fase di transizione, cosiddetto *switch over*, consistente nell'anticipazione delle trasmissioni in tecnica digitale dei programmi di RAI 2 e di Rete 4, attuata allo scopo di preparare l'utenza al definitivo e completo passaggio (*switch off*) dell'area interessata alla ricezione digitale, limitando il più possibile situazioni di disagio.

Con lo *switch off* già avvenuto nel territorio in esame, fra il 24 settembre ed il 7 ottobre 2009 scorso, le problematiche evidenziate appaiono, quindi, superate, pur se non è possibile escludere la sussistenza di disagi, che le principali emittenti stanno provvedendo a risolvere, in aree in

cui la ricezione del segnale si presenta difficoltosa, a causa dell'orografia dei territori.

Si evidenzia, infine, che il passaggio al digitale continuerà a garantire il rispetto degli obblighi di copertura del concessionario televisivo pubblico sia in termini di territorio che di popolazione, previsti dal Contratto di servizio in vigore e da quello per il triennio 2010-2012 in fase di approvazione e dalla normativa vigente in materia.

Il Ministero dello sviluppo economico continuerà, attraverso gli Uffici competenti, ad effettuare puntuali monitoraggi su tutto il territorio nazionale segnalando ai gestori televisivi le tecniche da adottare al fine di garantire a tutti gli utenti la fruizione del servizio pubblico radiotelevisivo.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-01756 Palomba: Malfunzionamenti dell'ufficio postale di Capoterra (CA).**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'atto in esame, la società Poste Italiane ha evidenziato che l'ufficio postale di Capoterra, aperto anche durante il turno pomeridiano, è stato ristrutturato nel 2003, secondo i canoni del *lay-out* aziendale ed è dotato di sette sportelli, un area prodotti finanziari ed un cash dispenser fruibile h 24.

La Società ha precisato che tale ufficio è stato oggetto di diverse iniziative finalizzate a migliorare la qualità del servizio erogato; in particolare si è provveduto ad affiancare al direttore dell'ufficio una figura professionale specializzata, incaricata di ottimizzare l'applicazione delle risorse disponibili.

Al fine di favorire un'affluenza regolare dei pensionati, è stata variata anche la calendarizzazione dei giorni di erogazione dei ratei pensionistici, proporzionalmente ripartita nell'arco dei primi 15 giorni del mese.

A seguito di tali interventi, è stato registrato un generale miglioramento e i tempi di attesa sono diminuiti. Poste Italiane sta, comunque, valutando l'introduzione di ulteriori correttivi al sistema di gestione delle attese, al fine di migliorare ancora la qualità del servizio erogato.

La società ha, inoltre, fatto presente che, purtroppo, non sussistono ancora i presupposti per l'apertura di un secondo ufficio postale nel Comune di Capoterra, soprattutto in considerazione della quantità di operazioni svolte quotidianamente oltre che degli interventi migliorativi effettuati.

Il Ministero dello sviluppo economico non mancherà, comunque, di vigilare attraverso gli uffici competenti, affinché venga garantito il corretto svolgimento del servizio universale.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-01772 Tullo: Situazione occupazionale dei lavoratori dell'ex agenzia Are, concessionaria di Poste italiane SpA.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Si risponde all'interrogazione in esame sulla base delle informazioni acquisite presso la società Poste Italiane.

Da tali informazioni risulta che il contratto d'appalto, relativo all'affidamento del servizio di recapito delle raccomandate nella città di Genova, stipulato con la Ditta Individuale « Carlo D'Angelo », trasformatasi poi in Cooperativa ACT, è stato risolto con effetti dal 1° luglio 2009, a seguito di una grave violazione del contratto, nonché della vigente normativa in tema di appalti pubblici, in tema di divieto di cessione del contratto a terzi.

La società Poste Italiane, al fine di garantire gli standard ed il livello di qualità del servizio atteso dalla clientela ha, quindi, dovuto internalizzare il servizio di recapito durante tutto il periodo necessario all'emanazione di un nuovo bando di gara, ricorrendo all'assunzione di personale con contratto a tempo determinato.

Per l'esattezza, nel territorio della Regione Liguria, è stato assunto un contingente di personale a tempo determinato pari a 87 unità, utilizzato nel settore del recapito per il periodo 1° luglio 2009-31 ottobre 2009, di cui 49 unità, impiegate nello svolgimento delle attività di recapito, precedentemente svolte dalla Cooperativa ACT.

A tal riguardo, occorre segnalare che l'eventuale passaggio delle risorse umane, in caso di cessazione dell'appalto, sarebbe stato possibile soltanto a seguito di una nuova procedura di affidamento del ser-

vizio e di successivo subentro della nuova Agenzia aggiudicatrice, così come previsto dal Memorandum sottoscritto dall'ex Ministero delle Comunicazioni, la società Poste Italiane e le Agenzie di Recapito l'11 dicembre 2007.

Per quanto riguarda l'emanazione del nuovo bando di gara, la Società ha comunicato che in data 21 ottobre 2009 si è tenuta la seduta pubblica relativa alla procedura con chiamata da Albo di cui all'articolo 232 del decreto legislativo n. 163 del 2006, avente ad oggetto il servizio di distribuzione e raccolta di corrispondenza e posta non indirizzata ed espletamento di servizi ausiliari, suddiviso in 8 lotti.

Le migliori offerte per i lotti relativi alla città di Genova sono risultate quelle dell'Agenzia di Recapito Espressi S.r.l. Si segnala che su tali offerte Poste Italiane ha effettuato delle verifiche in quanto risultavano « anormalmente basse », richiedendo alla predetta Agenzia idonei documenti giustificativi.

A seguito di tali verifiche, lo scorso dicembre Poste Italiane ha ritenuto di dover escludere dalla gara l'Agenzia di Recapito Espressi S.r.l. in quanto la documentazione fornita da quest'ultima non risultava idonea a giustificare l'anomalia dell'offerta.

Sono state, quindi, esaminate le offerte dei secondi in graduatoria e in data 28 gennaio 2010 sono stati aggiudicati per la città di Genova: il lotto n. 1 dalla Società

Gestore Servizi Postali Srl e i lotti n. 4 e 6 dalla società Transystem S.p.a..

Attualmente, Poste Italiane è in attesa di ricevere dalle citate Società e dagli Enti preposti (Agenzia delle Entrate, Prefettura, Provincia, Inps e Inail) la documentazione necessaria e propedeutica alla stipula degli Accordi Quadro aventi ad oggetto il ser-

vizio di distribuzione e raccolta di corrispondenza e posta non indirizzata ed espletamento di servizi ausiliari.

Il Ministero dello sviluppo economico, continuerà a monitorare la vicenda, verificando la corretta applicazione del citato Memorandum del 2007, anche al fine di salvaguardare i livelli occupazionali.

ALLEGATO 6

Interrogazione n. 5-02394 Desiderati: Disservizi postali nel territorio della provincia di Monza e Brianza e in particolare nel comune di Villasanta.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'Interrogante segnala lamentele circa i ritardi e i disservizi nel recapito postale da parte di cittadini nel comune di Villasanta e in tutti i comuni della provincia di Monza-Brianza.

Al riguardo si segnala quanto segue.

La Concessionaria Poste Italiane ha precisato che il servizio di recapito nel Comune di Villasanta è curato dal Centro Primario di Distribuzione di Monza.

I disagi segnalati, verificatisi durante le recenti festività natalizie, sono stati parzialmente determinati dall'imperfetta conoscenza del territorio da parte di un portalettere, assunto con contratto a tempo determinato, al quale era stata affidata una delle sette zone di recapito in cui è ripartito il territorio in esame.

La Società ha evidenziato che, in ogni caso, i rallentamenti che talvolta si sono verificati in fase di consegna, soprattutto in concomitanza di incrementi eccezionali

dei flussi di traffico, sono stati, comunque, tempestivamente superati, ricorrendo al supporto di altri addetti al recapito.

In altre località della provincia di Monza Brianza, invece, i disagi sono stati conseguenza delle avverse condizioni meteorologiche e delle eccezionali nevicate che durante lo scorso mese di dicembre hanno interessato tutto il Nord dell'Italia e che, talvolta, hanno condizionato il servizio di recapito, in particolare nelle località che già presentavano difficili condizioni di viabilità.

Il Ministero dello sviluppo economico non mancherà di vigilare, tramite gli uffici competenti, sulla situazione denunciata. Il servizio di recapito nelle zone in parola è comunque sottoposta ad un costante monitoraggio per assicurare interventi tempestivi in caso di necessità e garantire costantemente adeguati livelli di qualità del servizio.

ALLEGATO 7

Interrogazione n. 5-02461 Mariani: Riduzione dei servizi postali nel centro storico di Lucca.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'Interrogante segnala disagi dei cittadini, residenti nel centro storico di Lucca.

Al riguardo Poste italiane ha segnalato che, in vista della prossima completa liberalizzazione del settore postale, è stato già da tempo messo in atto un piano di riorganizzazione del servizio di recapito, al fine di ottimizzarne le prestazioni su tutto il territorio nazionale e mantenere livelli di qualità competitivi, che permettano di rafforzare la posizione dell'Azienda sul mercato.

In particolare, nel territorio in questione, dopo un'attenta valutazione dell'idoneità dei siti da utilizzare per il servizio di recapito, nel novembre 2009 la Società ha effettuato il trasferimento del servizio di consegna delle raccomandate, non recapitate per assenza del destinatario (cosiddette « inesitate »), dall'Ufficio postale di Lucca Centro a quello di Lucca Piaggia, in località San Filippo, distanti circa 3 Km l'uno dall'altro.

L'Ufficio postale di Lucca Piaggia è ubicato in una zona servita da numerose corse giornaliere di mezzi pubblici urbani che, tra l'altro, prevedono anche agevolazioni tariffarie a favore dei cittadini che abbiano superato il settantesimo anno di età. La struttura è inoltre dotata di ampi spazi adibiti a parcheggio ed è aperta al pubblico dal lunedì al venerdì, con orario 8.15-18.00 ed il sabato con orario 8.15-12.30.

La società Concessionaria ha precisato che il trasferimento del servizio presso questa nuova sede, adiacente ai locali dove

stazionano i portalettere e si svolgono le altre attività connesse al servizio di recapito, consente di velocizzare i tempi di consegna delle raccomandate inesitate.

Nel territorio della provincia di Lucca, i livelli qualitativi del servizio di recapito risultano corrispondenti ai normali standard operativi ed il numero di unità applicate al servizio è idoneo ad assicurare il suo corretto svolgimento.

Alla fine del 2009 il numero di risorse complessive, secondo i dati forniti dalla Società, risulta su scala provinciale in leggera flessione rispetto all'inizio dello stesso anno, con una concentrazione del decremento delle unità di staff e del personale applicato agli stabilimenti.

Diversamente, il numero delle unità addette al recapito è rimasto invariato nel corso del 2009 e denota una crescente stabilizzazione. Infatti, a fronte di una riduzione del personale « flessibile » si è registrata una crescita dell'organico « stabile » e l'attuale copertura delle zone di recapito si attesta su un livello che risulta, rispetto alle esigenze di servizio, più che adeguato.

Anche il personale applicato presso gli Uffici postali è rimasto invariato nel corso del 2009, con un valore coerente con i fabbisogni previsti.

Poste Italiane ha assicurato, infine, che la leggera contrazione dell'organico, registrata a livello provinciale, non ha coinvolto le strutture a diretto contatto con la clientela, vale a dire il personale portalet-

tere e le risorse preposte agli Uffici postali, ed ha, in ogni caso, consentito di mantenere i normali, adeguati, standard di qualità del servizio reso alla clientela.

Il Ministero dello sviluppo economico, nell'ambito delle proprie competenze, è sempre, comunque, attento nel vigilare

sulla qualità del servizio reso dalla Concessionaria universale, sia attraverso la propria attività ispettiva che tramite il confronto con le Autorità locali, al fine di armonizzare le esigenze aziendali di Poste Italiane con quelle delle popolazioni residenti nel territorio.

ALLEGATO 8

Legge comunitaria 2009. (C. 2449-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato).**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA
DAL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**

L'efficienza e la qualità dei servizi resi dalla rete pubblica postale – quale strumento di integrazione dei tessuti economici e sociali delle aree territorialmente disagiate del Paese – hanno un impatto immediato sulle prospettive di sviluppo dell'economia nazionale e sulla coesione sociale.

Nel settore postale si registrano negli ultimi anni una serie di spinte evolutive, quali la domanda e le maggiori esigenze degli utenti, modifiche organizzative, automazione ed introduzione di nuove tecnologie, passaggio a strumenti di comunicazione elettronici apertura del mercato.

Per far fronte alla pressione concorrenziale, per soddisfare le nuove richieste degli utenti e per assicurarsi nuove fonti di finanziamento, i fornitori di servizi postali stanno diversificando la propria attività offrendo servizi di commercio elettronico o altri servizi della società dell'informazione.

I fornitori di servizi postali, in particolare i fornitori del servizio universale designati, sono stimolati a migliorare la propria efficienza a seguito delle nuove sfide competitive (come il passaggio al digitale e le comunicazioni elettroniche), che differiscono dai servizi postali tradizionali.

Le direttive europee 97/67/CE, 2002/39/CE e la recente Terza direttiva la 2008/6/CE hanno fissato al 31 dicembre 2010 la data per la completa liberalizzazione del settore postale con il venir meno dell'area riservata del fornitore del servi-

zio universale, assecondando le spinte evolutive che già da anni hanno contrassegnato il settore.

L'avvicinarsi del termine di recepimento è stata la ragione per cui, dopo una articolata fase di elaborazione, si è deciso di utilizzare, ancorché in via emendativa la legge comunitaria 2009.

Tale processo comporterà l'attivazione di importanti procedure quali l'affidamento del servizio universale, l'esigenza di una regolamentazione che segua le evoluzioni del mercato, unitamente ad un rafforzamento delle azioni di vigilanza.

Si segnala altresì che nella proposta iniziale era prevista la designazione di un'Autorità indipendente di settore, prevista dalla Direttiva in questione, anche al fine di rispondere alla contestazione della Commissione Europea che ha aperto nei confronti dell'Italia la procedura d'Infrazione n. 2149 del 2009.

Allo stato l'Istituzione di tale Autorità non è più prevista nella proposta di legge in ragione del parere contrario espresso dalla Commissione Bilancio del Senato.

Si ritiene comunque opportuno evidenziare alla Commissione la necessità di reintrodurre il criterio in base al quale veniva istituito l'Organismo, eventualmente munito della clausola di invarianza di spesa.

Ciò premesso, si illustrano le ragioni e gli scopi dei criteri direttivi proposti, da inserire nella relativa delega legislativa.

Criteri direttivi:

Criterio 1 (a): determinare, nel contesto di piena apertura del mercato, le

condizioni concernenti la fornitura dei servizi postali e del servizio postale universale, nonché di accesso ad elementi dell'infrastruttura della rete o dei servizi postali a condizioni trasparenti e non discriminatorie, assicurando, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 8 della Direttiva 97/67/CE del 15 dicembre 1997, che a far data dal 31 dicembre 2010 non siano concessi né mantenuti in vigore diritti esclusivi o speciali per l'esercizio e la fornitura di servizi postali.

Con la norma proposta viene eliminata la residua quota di monopolio prevista in favore del fornitore del servizio universale e vengono sanciti i principi e le condizioni per l'offerta dei servizi e per l'accesso alla rete postale.

Le reti postali, in particolare nelle zone remote e nelle regioni montuose e insulari, svolgono un ruolo importante al fine di integrare gli operatori economici nell'economia nazionale globale mantenere la coesione sociale e salvaguardare l'occupazione. I punti di accesso ai servizi postali nelle zone rurali e remote possono inoltre costituire un'importante rete infrastrutturale ai fini dell'accesso universale ai nuovi servizi di comunicazione elettronica.

Criterio 2 (b): garantire che la fornitura dei servizi postali risponda alle esigenze essenziali, come definite dalla direttiva 2008/06/CE con particolare riferimento al rispetto del principio di non discriminazione nonché delle condizioni di lavoro previste dalla legislazione nazionale e dalla contrattazione collettiva di lavoro di riferimento

È di essenziale importanza completare il mercato interno come strumento per stimolare la crescita economica e creare nuovi e migliori posti di lavoro nonché consolidare il ruolo che i servizi d'interesse economico generale svolgono in un'economia dinamica e competitiva.

Le esigenze essenziali, in base alla direttiva in questione, sono i motivi di interesse generale e di natura non economica che possono portare uno Stato membro ad imporre condizioni in materia di fornitura di servizi postali, quali ad esempio: la riservatezza della corrispondenza,

la sicurezza del funzionamento della rete in materia di trasporto di sostanze pericolose, il rispetto delle condizioni di lavoro e dei sistemi di sicurezza sociale previsti dalla legge.

Criterio 3 (c): garantire che la designazione del fornitore del servizio postale universale copra un periodo sufficiente ad assicurarne la redditività degli investimenti. Fissare i principi tariffari e di trasparenza contabile. Fissare principi e criteri ai fini del calcolo per la determinazione del costo netto della fornitura del servizio universale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 14 della direttiva 97/67/CE e successive modificazioni, nonché dall'allegato 1 alla direttiva 97/67/CE in materia di orientamenti per il calcolo dell'eventuale costo netto del servizio universale.

In considerazione della transizione ad un mercato pienamente competitivo, al fine di evitare che le sovvenzioni incrociate abbiano effetti negativi sulla concorrenza, deve essere mantenuto l'obbligo per i fornitori del servizio universale di tenere conti separati e trasparenti, fatti salvi gli adeguamenti necessari.

Tale obbligo consentirà di adottare decisioni relative al servizio universale, determinare se gli obblighi del servizio universale imposti comportino un costo netto e rappresentino un onere finanziario eccessivo per il fornitore del servizio universale, nonché garantire che le tariffe applicate al servizio universale siano conformi ai principi tariffari di cui alla direttiva 97/67/CE in vista dell'effettivo concretizzarsi della concorrenza.

Poiché la terza direttiva non fissa criteri puntuali per risolvere il problema del finanziamento ma si limita ad elencare le possibili opzioni (di finanziamento), sarà pertanto necessario individuare per il mercato postale nazionale le soluzioni più efficaci che consentano di finanziare l'onere del servizio universale nel nuovo scenario competitivo.

In particolare, il costo netto del servizio universale deve essere calcolato, sotto la supervisione dell'Autorità di regolamentazione, come la differenza tra il costo netto

delle operazioni di un fornitore del servizio universale quando è soggetto ad un obbligo del servizio universale e il costo netto delle operazioni in assenza di tale obbligo.

Nel calcolo si dovrà tenere conto di tutti gli altri elementi pertinenti, compresi i vantaggi commerciali di cui beneficiano i fornitori del servizio postale designati per fornire il servizio universale, il diritto a realizzare profitti ragionevoli e gli incentivi per una maggiore efficienza economica.

Criterio 4 (d): prevedere per gli operatori autorizzati e licenziatari obblighi in merito alla qualità, alla disponibilità e all'esecuzione dei servizi, ovvero obblighi di contribuzione finanziaria ai meccanismi di condivisione dei costi di cui all'articolo 7 della direttiva 97/67 CE e successive modificazioni.

Per l'offerta di servizi nel settore postale, appare opportuno subordinare la concessione di autorizzazioni a obblighi di servizio universale o a contributi finanziari a fondo di compensazione destinato a compensare il prestatore del servizio universale per la prestazione di servizi che rappresentano un onere finanziario eccessivo, nonché prevedere di inserire nelle autorizzazioni l'obbligo che le attività autorizzate non contravvengano ai diritti esclusivi o speciali concessi ai prestatori del servizio universale per i servizi postali riservati.

È necessario prevedere che i fornitori di servizi postali debbano contribuire al finanziamento del servizio universale nell'ipotesi in cui verrà istituito un fondo di compensazione.

A tale fine è necessario prevedere che i fornitori tenuti a contribuire al fondo di compensazione debbano operare la necessaria separazione contabile per garantire il funzionamento del fondo.

Criterio 5 (e): determinare norme di qualità per la fornitura del servizio universale e la creazione di un sistema che ne garantisca il rispetto, compatibili con le norme di qualità fissate per i servizi transfrontalieri intracomunitari; prevedere

la revisione delle fattispecie sanzionatorie a carico del fornitore del servizio universale nonché degli altri operatori postali con una diversa graduazione degli importi delle sanzioni stesse nell'ambito delle previsioni di cui al precedente articolo 2 comma 1 lettera c; della presente legge.

Gli utenti hanno diritto a servizi di buona qualità; sono pertanto necessari interventi tesi a riavvicinare e migliorare la qualità dei servizi forniti a livello comunitario. La qualità dei servizi attesa dagli utenti rappresenta un aspetto essenziale del servizio fornito. Peraltro le norme di qualità nazionali devono essere definite in armonia con quelle comunitarie in particolare nel caso di servizi transfrontalieri intracomunitari che implicano l'attività combinata di almeno due prestatori del servizio universale di due diversi Stati membri.

Criterio 6 (f) : assicurare l'armonizzazione delle norme tecniche.

La cooperazione fra autorità nazionali di regolamentazione, che continueranno a sviluppare criteri di riferimento e orientamenti nel settore, contribuirà all'applicazione armonizzata delle norme tecniche.

Criterio 7 (g): assicurare che i fornitori di servizi postali forniscano, in particolare alle autorità nazionali di regolamentazione, tutte le informazioni, anche di carattere finanziario e attinenti alla fornitura del servizio universale.

In considerazione della transizione ad un mercato pienamente competitivo al fine di evitare che le sovvenzioni incrociate abbiano effetti negativi sulla concorrenza, è opportuno continuare a mantenere l'obbligo di separazione contabile per i fornitori del servizio universale.

Criterio 8 (h): assicurare procedure trasparenti, semplici e poco onerose per la gestione dei reclami degli utenti nei riguardi del fornitore del servizio universale e degli altri operatori postali.

In linea con le norme esistenti in altri settori di servizi e al fine di rafforzare la tutela dei consumatori, è opportuno non limitare più l'applicazione di principi mi-

nimi in materia di procedure di reclamo ai soli fornitori del servizio universale, ma estenderlo anche agli altri operatori postali. Per aumentare l'efficacia delle procedure di trattamento dei reclami, oltre alle norme applicabili nelle controversie giurisdizionali, appare opportuno il ricorso a procedure di soluzione extragiudiziale delle controversie, come indicato nella raccomandazione 98/257/CE della Commissione, del 30 marzo 1998.

Criterio 9 (i): assicurare il coordinamento con le disposizioni in materia di servizi postali previste nel codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Si tratta di una norma di coordinamento tra le disposizioni della Direttiva comunitaria e il Decreto legislativo 163/06 in materia di affidamento di servizi e lavori pubblici.

Criterio 10 (l): prevedere in conformità al considerato 58) della Direttiva 2008/6/CE, che in caso di conflitto fra una disposizione del decreto di recepimento della medesima direttiva e il decreto di recepimento della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, le disposizioni del decreto di recepimento di cui al presente articolo prevalgano e si applichino pienamente al settore postale.

È opportuna la previsione dell'applicazione del criterio di specialità che risolve l'antinomia che potrebbe crearsi tra disposizioni normative confliggenti. Questo criterio, com'è noto, stabilisce la preferenza della legge speciale su quella avente carattere generale, anche se successiva.

Criterio 11 (m): prevedere che dall'attuazione del presente articolo non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ALLEGATO 9

Legge comunitaria 2009 (C. 2449-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato).**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

In relazione all'atto in epigrafe, si evidenziano di seguito i profili di interesse del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

ART. 39.**CARTA DI QUALIFICAZIONE
DEL CONDUCENTE (CQC)**

L'articolo è finalizzato a colmare una lacuna determinatasi all'indomani dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 214 del 2008 che, all'articolo 2 ha modificato il Capo II del decreto legislativo n. 286 del 2005 in materia di formazione iniziale e periodica dei conducenti professionali, di cui alla direttiva 2003/59/CE.

Per meglio comprendere i termini della questione si illustra brevemente quanto segue.

Il capo II del decreto legislativo n. 286 del 2005, nell'ambito di un complessivo intervento di riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, ha recepito le disposizioni di cui alla direttiva 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri: è stata introdotta così la Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), quale patente professionale per chi eserciti l'attività professionale di trasporto di persone o cose.

Fatti salvi i diritti acquisiti da parte di coloro che, alla data di entrata in vigore dell'obbligo comunitario posto dalla summenzionata direttiva, avessero già titolo

idoneo, chiunque voglia accedere alle attività di che trattasi deve – dal 10 settembre 2008 se trattasi di trasporto di persone, ovvero dal 10 settembre 2009 se trattasi di trasporto cose – acquisire la CQC a seguito di un corso di formazione iniziale ed il superamento di un esame.

Invero, la direttiva, posti i contenuti minimi della formazione, lasciava agli Stati membri la scelta tra tre opzioni possibili per accedere alla qualificazione richiesta: esame diretto, ovvero esame a seguito di un corso di formazione iniziale cosiddetto ordinario (pari a 280 ore) o accelerato (pari a 140 ore).

Il legislatore del 2005 ha ritenuto di optare solo per la qualificazione iniziale ordinaria e l'esame.

Successivamente, a fronte della constatata difficoltà di organizzare corsi da 280 ore, ed al contempo urgendo la richiesta di formazione da parte dell'utenza, con il decreto legislativo n. 214 del 2008 ha recepito nell'ordinamento anche l'opzione del corso di formazione accelerata da 140 ore.

Quest'ultima abilita i conducenti al trasporto di cose o persone (a seconda del tipo di qualificazione richiesta e del corso frequentato), rispettivamente di 18 e 21 anni, con dei limiti nell'esercizio della professione: così il conducente di anni 18 che frequenta un corso di formazione accelerata per il trasporto di cose può condurre veicoli adibiti a tale tipologia di trasporto entro il limite delle 7,5 t a pieno carico; il conducente di 21 anni che frequenta un corso di formazione accelerata per il trasporto di persone può condurre

veicoli adibiti a tale tipologia di trasporto con un limite di percorrenza di 50 km se trattasi di servizio di linea, ovvero di massimo 16 passeggeri.

La direttiva comunitaria prevede altresì che un corso di formazione accelerata possa essere frequentato da conducenti ventunenni che richiedano la CQC per il trasporto di cose, ovvero ventitreenni che richiedano la CQC per il trasporto di persone: in tal caso l'abilitazione conseguita sarebbe senza limitazione alcuna.

Dall'impianto su esposto deriva, infine, che le limitazioni derivanti da un corso di formazione accelerata, per conducenti di 18 anni in caso di CQC per il trasporto di cose e conducenti di 21 anni per CQC per il trasporto di persone, vengono meno al compimento rispettivamente dei 21 anni per la prima CQC e dei 23 anni per la seconda.

Tuttavia nel decreto legislativo n. 214 del 2008, per mero errore materiale, è mancato il recepimento proprio della disposizione che prevede – con riferimento al trasporto di cose – la possibilità di accedere alla qualificazione accelerata, con abilitazione piena, a 21 anni: il che non solo comporta il venir meno di una chance di formazione iniziale ma, cose ancor più grave, che colui che abbia acquisito la CQC per trasporto cose a seguito di corso di formazione accelerata a 18 anni non possa conseguire l'abilitazione piena al compimento dei 21. Con la paradossale conseguenza che, per poter condurre autocarri anche eccedenti il limite delle 7,5 t, dovrebbe seguire un nuovo corso di formazione iniziale, di 280 ore.

ART. 40.

RECANTE CRITERI DI DELEGA PER L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/12/CE CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI

L'articolo in esame, nella formulazione approvata dal Senato, reca, in aderenza con i principi stabiliti dalla direttiva co-

munitaria 2009/12/CE, i criteri di delega per l'attuazione della direttiva medesima nell'ordinamento nazionale.

Si rappresenta, preliminarmente, che l'ambito di applicazione delle disposizioni comunitarie in questione afferisce agli aeroporti con un volume di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri e che sono esclusi dalla trattazione i diritti aeroportuali relativi all'attività di assistenza a terra e quelli dovuti per l'assistenza alle persone con disabilità o con attività motoria ridotta, di cui al regolamento comunitario n. 1107/2006.

Al fine di velocizzare e snellire l'attuale iter procedurale per la determinazione dei diritti aeroportuali per la predetta categoria di aeroporti, sono stati dettati, in armonia con la normativa comunitaria cui si dà attuazione, criteri e principi attuativi anche in revisione del vigente regime di cui al decreto-legge 30 settembre 2005, n. 209, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

Si prevede, infatti, nel rispetto dei principi di trasparenza, oggettività, pertinenza, ragionevolezza, non discriminazione e consultazione degli utenti dell'aeroporto, che i diritti aeroportuali siano adottati all'esito di procedure di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o loro rappresentanti, sottoposti alla vigilanza dell'Autorità indipendente, individuata nell'Enac, che, in caso di disaccordo tra le parti, provvede, entro un termine perentorio, a valutare le proposte dal gestore aeroportuale, adottando una decisione provvisoria sulla misura dei diritti da applicare.

All'Enac, nel testo approvato dal Senato, in qualità di Autorità di vigilanza sono attribuiti compiti di regolazione economica con l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione pluriennale.

Ovviamente, i sistemi di tariffazione devono risultare orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeropor-

tuale, all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi.

Sempre nel rispetto dei principi di trasparenza, oggettività, pertinenza, ragionevolezza, non discriminazione e consul-

tazione degli utenti dell'aeroporto ed in linea con la media dei diritti aeroportuali applicati in scali con analogo traffico passeggeri, si prevede di stabilire un regime apposito per gli aeroporti con volume di traffico inferiore a cinque milioni di passeggeri.

ALLEGATO 10

Interrogazione n. 5-02337 Tullo: Appalti dei servizi di pulizia dei treni in Liguria, con riferimento alla qualità dei servizi e alla certezza dei posti di lavoro.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione al servizio di pulizia del materiale rotabile dei treni regionali – ed in particolare quelli della Liguria – si fa presente che nonostante il rallentamento delle procedure, subito per effetto di una lunga serie di ricorsi amministrativi presentati dalle Ditte uscenti, è stato aggiudicato il primo gruppo di gare ed è in corso il subentro delle nuove Imprese di pulizia risultate vincitrici.

In tale ambito, lo scorso 8 febbraio sono stati attivati i lotti riguardanti il servizio di pulizia dei rotabili utilizzati per il trasporto regionale della Liguria.

Al riguardo, si ritiene che la nuova organizzazione dei processi produttivi, unitamente alle innovazioni tecnologiche introdotte dalle nuove Imprese, possano consentire, in tempi brevi, un evidente miglioramento del servizio di pulizia del materiale rotabile circolante in Liguria, nel rispetto degli standard di qualità previsti nei nuovi contratti ed in linea con le aspettative della clientela.

In ordine agli specifici aspetti interessanti i lavoratori precedentemente occupati nelle Ditte di pulizia uscenti operanti in Liguria, nel porre in rilievo che la questione non rientra tra le competenze proprie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini di una completa rappresentazione dei fatti, da notizie assunte da Ferrovie dello Stato, si è appreso che i nuovi contratti prevedono il rispetto della cosiddetta « clausola sociale » per la quale ai dipendenti già impegnati nel settore viene assicurato il reimpiego nelle relative attività.

Va inoltre considerato, nel caso di cui trattasi, che l'erogazione dei « buoni pasto » ricade nell'ambito delle responsabilità delle Imprese appaltatrici; cioè di quelle uscenti e di quelle subentranti, rispettivamente, per il periodo pregresso e per quello decorrente dalla data di attivazione dei nuovi contratti.

ALLEGATO 11

Interrogazione n. 5-02395 Desiderati: Riqualificazione della tratta ferroviaria Molteno-Monza.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al potenziamento della linea denominata « Molteno-Monza » si forniscono i seguenti elementi informativi.

La linea in questione, lunga circa 30 km, è a semplice binario non elettrificata, con n° 4 stazioni intermedie (apparati ACE), numerose fermate ed un considerevole numero di passaggi a livello.

Attualmente, il sistema di circolazione è BEM (blocco elettrico manuale) ed il sistema di esercizio la Dirigenza Centrale. Il volume di servizio è di 35 treni/g fino a Molteno.

Per quanto riguarda il progetto di potenziamento e lo stato delle progettazioni si evidenzia che nella tabella A del Contratto di Programma 2007-2011 è presente il progetto « Studio di fattibilità per la riqualificazione ed il potenziamento delle linee Como-Molteno-Lecco e Monza-Molteno » che ad oggi risulta completato.

Nell'ambito di tale progetto è stata eseguita la progettazione preliminare approvata da Regione Lombardia nel 2005 per l'intera linea e circa l'80 per cento della progettazione definitiva, interrotta nel 2006 a causa della mancanza di fondi per il proseguimento delle attività.

Nell'ambito del progetto sopra citato, sono stati individuati numerosi interventi per un costo complessivo di circa 260 milioni di euro (valore del 2005, da attualizzare), ed in particolare:

elettrificazione della linea;

realizzazione del blocco conta-assi e del telecomando;

velocizzazione a 60 km/h degli itinerari di stazione con contemporaneità;

realizzazione sottopassi ed adeguamento marciapiedi.

Non è stata, invece, prevista nel progetto la velocizzazione del tracciato, ostacolata dai raggi di curvatura molto stretti ed inficiata dalle numerose fermate lungo linea.

Con l'intervento in parola sarebbe stato possibile raddoppiare l'offerta commerciale da 40 tr/g a 80 tr/g.

Vista la mancanza di fondi, d'accordo con Regione Lombardia, era stato individuato un primo lotto funzionale (Monza-Besana circa 18 km) del costo di circa 115 milioni di euro, al quale sarebbe stata limitata in prima fase la realizzazione.

Anche per tale intervento, però, non sono stati stanziati fondi specifici in Contratto di Programma.

RFI ha approvato, in sede di Comitato Valutazione Investimenti, un progetto di potenziamento tecnologico della linea in oggetto che prevede, oltre al telecomando da Milano Greco, l'eliminazione delle obsolescenze tecnologiche (BEM e ACE) attraverso la realizzazione di un sistema di comando e controllo e di distanziamento con tecnologia innovativa, nonché interventi di adeguamento delle stazioni di Villasanta, Besana, Costa Masnada, Triuggio e Molteno. Considerate anche le attività aziendali a livello rete già in corso, l'avvio del predetto progetto è previsto nel 2011.

In ogni caso, un miglioramento del servizio da/per Milano sarà possibile anche in relazione al potenziamento tecnologico ed infrastrutturale, già in corso di progettazione per la linea Milano-Monza.

ALLEGATO 12

Interrogazione n. 5-02411 Carra Marco: Interventi per la messa in sicurezza e per l'ammodernamento della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Milano.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento allo svio del treno R 2654, verificatosi il 26 gennaio scorso nei pressi di Lodi, Ferrovie dello Stato ha riferito che il giorno 26 gennaio u.s., il treno Regionale 2654 in servizio da Mantova a Milano, alle ore 15:55, mentre percorreva la tratta Secugnago-Lodi, è sviato con un asse del primo carrello della seconda vettura.

Le informazioni assunte dal personale del treno e da quello intervenuto sul posto immediatamente dopo l'occorso, consentivano di accertare che non si era registrato alcun pregiudizio all'incolumità dei viaggiatori presenti a bordo, mentre il binario interessato dallo svio risultava essere stato gravemente danneggiato per un'estesa di 7000 m a valle del punto di sormonto da parte della seconda vettura.

Per l'individuazione delle cause di quanto accaduto, sono attualmente in corso di svolgimento sia le indagini della Magistratura che gli specifici accertamenti disposti dalle Commissioni di inchiesta appositamente nominate dal Gruppo FS e dall'ANSF su cui si potrà riferire solo successivamente al loro termine.

Ad ogni modo, le rilevazioni effettuate immediatamente dopo l'evento sinistro consentono di affermare che, con ogni probabilità, all'origine dell'incidente vi sia stata l'improvvisa rottura di un giunto isolante incollato causata, presumibilmente, dalle temperature eccezionalmente rigide che hanno caratterizzato il periodo in cui si è verificato l'evento.

Va pure sottolineato che, ferme restando le conclusioni a cui perverrà la Commissione d'inchiesta, le ispezioni vi-

sive effettuate nel corso delle precedenti visite linea non avevano fatto registrare alcun difetto visibile, così come le rilevazioni strumentali ad ultrasuoni, effettuate a mezzo della vettura diagnostica Galileo, avevano escluso la presenza di difetti non rilevabili ad occhio nudo.

In ordine agli specifici rilievi posti dagli Interroganti, si evidenzia che per i circa 130 viaggiatori presenti a bordo, che sono stati comunque costantemente informati ed assistiti durante le varie fasi dell'emergenza, è stato organizzato – in collaborazione con la Polizia Ferroviaria e con gli addetti della Protezione Aziendale – il trasferimento sulla prima carrozza di testa adiacente al locomotore. Su tale vettura, dopo un intervento tecnico di sganciamento della vettura sviata e delle rimanenti carrozze, i passeggeri hanno potuto proseguire il viaggio fino alla stazione di Lodi e, da qui, raggiungere Milano con un altro treno.

Va inoltre evidenziato che il materiale rotabile circolante sulla relazione Milano-Mantova è stato recentemente sottoposto ad una serie di interventi di miglioramento del decoro e del comfort che hanno riguardato, in particolare, la pulizia radicale delle carrozze, la sostituzione dei rivestimenti dei sedili, la manutenzione degli arredi e della pellicolatura interna e la revisione delle toilette;

Dal prossimo mese di marzo, sulla direttrice di cui trattasi verranno, peraltro, immessi in servizio convogli di ultima generazione (i treni TSR delle Società Trenitalia/Le Nord); ciò consentirà di migliorare sensibilmente il comfort di viaggio

della clientela contribuendo peraltro ad aumentare l'affidabilità dei tempi di percorrenza seppure nei limiti consentiti dalle caratteristiche della linea, che per l'80 per cento è a binario unico.

Per quanto attiene agli investimenti infrastrutturali previsti sulla linea Mantova-Cremona-Milano si sottolinea che la direttrice è interessata da un Piano pluriennale di efficientamento, in corso di attuazione.

In particolare si procederà all'upgrading generalizzato tecnologico ed infrastrutturale della linea per consentire possibilità di recupero di microritardi; verrà quindi dato corso alla realizzazione dei sottopassi viaggiatori (Pizzighettone, Acquanegra, Cavatigozzi, Villetta Malagnino, Gazzo P.S.G., Torre de' Picenardi, Bozzolo, Marcaria, Castellucchio) all'adeguamento dei marciapiedi (Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Acquanegra, Villetta Malagnino) nonché ai movimenti contemporanei nelle località sede di incrocio, alla velocizzazione degli itinerari e, infine, all'adeguamento del piano del ferro a Cremona per velocizzazione incroci e movimenti contemporanei

Accanto ai suddetti interventi di potenziamento sono sistematicamente pianificati ed attuati interventi di manutenzione straordinaria all'infrastruttura come di seguito dettagliato.

Quale ulteriore informazione, si rappresentano gli interventi realizzati e previsti per gli anni 2009 e 2010.

Nel corso del 2009 sono stati realizzati i seguenti interventi:

Sostituzione scambi nelle stazioni di Melegnano, Tavazzano, Casalpusterlengo, Codogno, Lodi, Piadena);

Livellamento e risanamento binari tratta Tavazzano-Secugnago;

Rinnovamento binari tratta Milano Lambrate-Milano Rogoredo e stazione di Castellucchio.

Per il 2010, sono stati invece pianificati i seguenti ulteriori interventi:

Rifacimento e risanamento tratti di binario della linea Cremona-Mantova;

Sostituzione scambi in alcune stazioni della linea Codogno-Mantova;

Sistemazione alveo e sponde del ponte sul fiume Adda della linea Codogno-Mantova;

Rinnovo dell'impianto di snevamento scambi nelle stazioni di Melegnano, Tavazzano e Cotogno;

Rinnovo della Sottostazione elettrica di Lodi;

Modifica al PRG di Codogno per ripristino 1° binario;

Interventi di PRG a Lodi per attestamento treni del Passante;

Sostituzione cavi IS (Impianti di segnalamento) con cavi di tipo corazzato in alcune tratte della linea Codogno-Mantova.

ALLEGATO 13

Interrogazione n. 5-02460 Mariani: Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Aulla-Lucca-Pisa.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alle linee ferroviarie Lucca-Aulla Lunigiana e Lucca-Pisa si fa presente che le stesse sono soggette da parte di RFI ai normali interventi di manutenzione per garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio ferroviario, nonché all'attivazione di presidi mirati in caso di previsione di precipitazioni nevose.

In particolare, la linea Lucca-Aulla Lunigiana riveste un importante ruolo per il collegamento della piana lucchese con la Garfagnana e con la Lunigiana, zone non sempre facilmente raggiungibili attraverso la viabilità, in particolar modo nel periodo invernale. In occasione di eccezionali condizioni meteorologiche, come avvenuto nello scorso mese di dicembre, l'intervento del personale ferroviario in caso di anomalia può non essere tempestivo a causa della percorribilità delle strade.

Dal 1990, la linea Lucca-Aulla Lunigiana è gestita dal Dirigente Centrale Operativo con sede a Lucca e tutte le stazioni e fermate sono rimaste impresenziate; molte di esse, più del 50 per cento, sono state oggetto di contratto di comodato con gli Enti e le Associazioni Locali con l'obbligo di manutenzione dei locali aperti al pubblico (sale di attesa, marciapiedi e spazi esterni).

La soluzione perseguita non ha portato vantaggi poiché gli Enti, nonostante i ripetuti solleciti, non mantengono i locali e gli spazi ad un adeguato livello di decoro. Al riguardo, RFI ha già programmato interventi mirati alla rescissione dei contratti di comodato con i soggetti inadempienti ed a prendere in carico le relative stazioni/fermate per gestire direttamente la manutenzione e la pulizia.

Inoltre sono stati recentemente eseguiti interventi di riqualificazione nelle stazioni di Rigoli, San Giuliano, Ripafratta e Pisa S.Rossore e sono in programma altri interventi mirati al servizio per la clientela, quali rifacimento della cartellonistica, installazione di pensiline metalliche attrezzate per sostituire le sale di attesa nelle stazioni minori e rifacimento dei marciapiedi.

In relazione al servizio ferroviario regionale sulla linea Aulla-Lucca-Pisa, va premesso che, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da appositi Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, anche sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Peraltro, i Contratti di Servizio con le Regioni (recentemente rinnovati), oltre alle caratteristiche del servizio, prevedono anche i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare per eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Per quanto attiene la puntualità, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che sulla linea Aulla-Lucca-Pisa, nei primi 9 mesi del 2009, si è registrato un livello di puntualità medio (treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario previsto) del 90,4 per cento, di poco superiore alla media regionale.

Nell'ultimo trimestre c'è stato, invece, un calo della puntualità (determinato anche dall'attivazione dei nuovi sistemi di

sicurezza della linea, che necessitano di un periodo fisiologico di « assestamento », sia per quanto riguarda le componenti strutturali ed elettroniche, che per le modalità di guida dei mezzi di trazione), che è risultato più marcato nel mese di dicembre, a seguito delle note condizioni meteorologiche particolarmente avverse, che hanno condizionato la regolarità della circolazione sino alla seconda decade di gennaio.

Successivamente a tale periodo, si registra un trend di progressivo miglioramento e, attualmente, (7-13 febbraio) la puntualità sfiora il 90 per cento.

Secondo quanto espressamente stabilito dal Contratto di Servizio in essere con la Regione Toscana, per il mese di dicembre – l'unico del 2009 in cui l'indice di puntualità non ha raggiunto la soglia contrattualmente fissata – verrà rilasciato agli abbonati della linea Aulla-Lucca-Pisa il « bonus » previsto dal Contratto stesso (pari al 20 per cento del valore dell'abbonamento mensile).

Riguardo il materiale rotabile, va rilevato che, a causa delle condizioni meteorologiche, si sono verificati, nel periodo dicembre-gennaio, guasti agli impianti e ai sistemi di bordo dei rotabili determinati soprattutto da infiltrazioni di neve e/o formazione di ghiaccio, che hanno reso necessario il ricorso urgente ad interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino delle condizioni di piena funzionalità.

Ciò ha comportato, in alcuni casi, una temporanea riduzione o variazione della composizione programmata dei treni e, in altre circostanze, la soppressione di alcuni collegamenti.

A partire dalla fine di gennaio, tale criticità è stata superata sia per quanto riguarda le soppressioni che in relazione alle decurtazioni.

Sulla linea Aulla-Lucca-Pisa, causa le caratteristiche infrastrutturali della linea (binario unico non elettrificato sulla tratta Lucca-Aulla), viene impiegato materiale rotabile diesel, costituito prevalentemente

da ALn 668 a cui è stato recentemente aggiunto qualche servizio effettuato con « Minuetto » diesel.

Si tratta di materiale piuttosto datato, ma comunque efficiente e regolarmente sottoposto agli interventi manutentivi programmati.

Il Contratto di Servizio con la Regione Toscana – della durata di sei anni – prevede un piano di investimenti per il materiale rotabile, da attuarsi secondo modalità contrattualmente definite.

Per quanto riguarda quindi le operazioni di pulizia, si ricorda che nei mesi scorsi, proprio con l'obiettivo di elevare lo standard di pulizia dei rotabili risultato insoddisfacente, sono state bandite le nuove gare di appalto per l'affidamento del servizio, basate su capitolati rigorosi che assicurano, tra l'altro, prestazioni e qualità erogate facili da verificare e sanzionare in caso di risultati inadeguati.

Attualmente, nonostante il rallentamento delle procedure subito per effetto di una lunga serie di ricorsi amministrativi presentati alle Ditte uscenti, è stato aggiudicato il primo gruppo di gare ed è in corso il subentro delle nuove Imprese; in Toscana, in pendenza dell'espletamento della relativa gara, il contratto con il precedente fornitore è stato rescisso e, dallo scorso 12 gennaio, è operante una nuova Impresa per il servizio di pulizia del materiale rotabile impiegato nei servizi regionali.

Conseguentemente, è atteso un progressivo, sensibile miglioramento della situazione.

Relativamente, infine, alle macchine obliteratrici, Trenitalia svolge una regolare attività di manutenzione sia preventiva, con cadenza quindicinale, che correttiva, nel caso in cui venga segnalato un malfunzionamento; va, comunque, considerato che – secondo quanto emerge dagli interventi tecnici di ripristino dell'efficienza effettuati sulle macchine in avaria – oltre il 50 per cento dei guasti è attribuibile ad origini dolose.