

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio</i>)	78
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	82

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 12 gennaio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.10.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

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

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Angelo COMPAGNON (UdC) si riserva, a nome del proprio gruppo, di presentare proposte di modifica o integrazione del documento conclusivo nelle successive sedute.

Mario VALDUCCI, *presidente*, richiamando le principali esigenze di intervento evidenziate nella proposta di documento conclusivo da lui presentata nella seduta

dell'11 dicembre 2009, segnala in primo luogo la necessità di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale, rispetto al quale auspica che la Commissione sia in grado di fornire precise indicazioni. In tal senso ritiene che potrebbe risultare utile, anche avvalendosi dello studio preparatorio per la definizione del piano commissionato da ENAC, predisporre una tabella con i dati fondamentali, in termini di volume di traffico e infrastrutture, relativi a ciascun aeroporto italiano aperto al traffico commerciale di linea. Ritiene altresì che si debba affermare con chiarezza che le risorse dei cittadini devono essere utilizzate non per aprire nuove aeroporti, ma per rendere più efficienti e meglio dotati di collegamenti intermodali alla rete ferroviaria e stradale gli aeroporti esistenti, in particolare quelli di maggiore dimensione, individuati con riferimento ad un volume di traffico intorno ai cinque milioni di passeggeri annui. Al di sotto della soglia dei cinque milioni di passeggeri, sarebbe opportuna una liberalizzazione del sistema tariffario. Precisa che l'ubicazione contraria all'apertura di nuovi aeroporti non si riferisce agli aeroporti destinati alla ricollocazione di scali già esistenti, resa

necessaria principalmente da cause di congestione del tessuto urbano. Con specifico riferimento alla situazione della Sicilia, invita ad effettuare un'attenta valutazione sull'opportunità di realizzare nuovi aeroporti o piuttosto di destinare i finanziamenti disponibili al potenziamento dei collegamenti con la rete ferroviaria e stradale, al fine di ampliare il bacino di utenza degli aeroporti esistenti. Ritiene che il tema del rafforzamento delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali sia reso particolarmente rilevante dalla prospettive di notevole incremento del traffico aereo e che debba essere affrontato in particolare per quanto concerne i principali aeroporti del Paese e, segnatamente, gli aeroporti di Roma e Milano. Ricorda altresì che dall'indagine conoscitiva è emersa l'esigenza di interventi normativi volti a permettere all'ENAC di svolgere più incisivamente i propri compiti, anche attraverso una revisione della forma giuridica dell'ente, che tenga conto del fatto che l'ente stesso si trova a svolgere, da un lato, funzioni di vigilanza e controllo, e dall'altro, un ruolo di controparte pubblica rispetto alle società di gestione aeroportuale. Tra gli altri elementi evidenziati a più riprese nelle audizioni effettuate dalla Commissione, richiama la scarsa attenzione e le difficoltà che in Italia incontra il comparto dell'aviazione generale e di affari. Anche sotto questo profilo ritiene che potrebbe essere proficuo un intervento sulla ripartizione delle competenze tra i diversi enti; rileva infatti che la concentrazione in capo all'ENAC anche delle competenze sull'aviazione generale può portare ad una considerazione inadeguata dei problemi del settore. Ricorda altresì l'opportunità di interventi di semplificazione e di snellimento burocratico. Rileva che nel corso dell'indagine conoscitiva e nella proposta di documento conclusivo da lui presentata sono stati affrontati anche i temi degli *slot* e degli accordi bilaterali, sui quali bisognerebbe intervenire con l'obiettivo di rendere più competitivo il mercato del traffico aereo. Ritornando al tema dell'opportunità di evitare un'ulteriore parcellizza-

zione del sistema aeroportuale italiano, segnala che la costruzione di nuovi scali potrebbe essere disincentivata prevedendo che, nel caso di nuovi aeroporti, i costi relativi ai servizi resi da strutture pubbliche, come le forze dell'ordine, siano poste a carico della gestione dell'aeroporto. Ricorda, tra gli elementi più significativi emersi dall'attività conoscitiva della Commissione, la grave carenza dei collegamenti intermodali. Un altro dato di grande rilevanza è, a suo giudizio, la scarsa propensione al volo in Italia rispetto agli altri Paesi europei; osserva peraltro che tale dato può essere considerato anche in un'ottica positiva, in quanto significa che il mercato ha ancora ampie possibilità di sviluppo. Ritiene che una rete aeroportuale adeguata ad assorbire e perfino a promuovere la crescita del traffico aereo potrebbe costituire un elemento essenziale di supporto allo sviluppo dell'economia del Paese e, in particolare, del turismo. Alla luce di queste considerazioni osserva che il documento conclusivo potrebbe essere integrato anche da dati di raffronto tra la situazione del traffico aereo in Italia e quella negli altri principali Paesi dell'Unione europea. Segnala infine che una rete aeroportuale caratterizzata, come quella italiana, dal numero rilevante degli aeroporti aperti al traffico commerciale, rappresenta un elemento di forza per il Paese, a condizione che non si traduca una dispersione di risorse e che sia possibile condurre politiche idonee a permettere la piena valorizzazione di scali attualmente sottoutilizzati, sulla base di una considerazione delle potenzialità del mercato aereo e dei collegamenti che sappia oltrepassare i confini delle singole regioni.

Aurelio Salvatore MISITI (Misto) esprime una generale condivisione del documento conclusivo presentato, ritenendo che possa essere utilmente integrata sulla base dell'intervento svolto dal presidente Valducci nella seduta odierna. Osserva

inoltre che i principali aeroporti del Paese, in particolare gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Venezia, rappresentano le porte di ingresso nel Paese. Per questo giudica assai grave che questi aeroporti presentino spesso un aspetto esterno assai carente, per difetto di manutenzione o per la scarsa qualità degli arredi; tale carenza appare del tutto evidente ad un confronto, ad esempio, con i principali aeroporti della Spagna. Rileva che il problema non si presenta nel caso di Venezia, mentre risulta molto frequente a Fiumicino e a Malpensa, che mostrano ai cittadini italiani e stranieri che transitano dall'aeroporto un'immagine, anche sotto il profilo estetico, del tutto inadeguata. Ritiene anche questo aspetto dovrebbe essere indicato nel documento conclusivo.

Giacomo TERRANOVA (PdL) ritiene in generale condivisibile l'individuazione, nell'ambito del documento conclusivo, di linee di indirizzo per la politica del traffico aereo e del sistema aeroportuale di valenza nazionale, in modo da porre rimedio alle spinte che emergono dai singoli territori. Osserva peraltro che le considerazioni relative al tema dei nuovi scali aeroportuali dovrebbero tener conto delle particolari condizioni della Sicilia, dovute alle gravissime carenze del sistema stradale, autostradale e ferroviario. In tali condizioni diventa pressoché impraticabile il collegamento tra località situate anche a distanza spaziale limitata. Per questo ritiene che, con specifico riferimento alla Sicilia e, in particolare, ad Agrigento, possa essere considerata in termini diversi la possibilità di costruire un nuovo aeroporto. Ritiene infatti che l'ipotesi di realizzare sistemi di trasporto alternativi, potenziando la rete stradale o quella ferroviaria, in modo da renderla adeguata, non sia praticabile in termini temporali ragionevoli. Rileva altresì che la Sicilia sarà una delle aree del Paese maggiormente interessata dall'incremento del traffico aereo, considerato che per l'isola il trasporto aereo non potrà essere sostituito dall'alta velocità ferroviaria. Osserva che le consi-

derazioni da lui sviluppate sono condivise anche dal collega Garofalo e che presumibilmente si terrà conto di questo genere di valutazioni anche nello studio preparatorio commissionato dall'ENAC per la definizione del piano nazionale delle rete aeroportuale. Osserva quindi che la parcellizzazione del sistema aeroportuale è dipesa anche da politiche estremamente aggressive condotte dalle compagnie aeree *low cost*, beneficiando di agevolazioni e sostegni da parte delle società di gestione aeroportuale o delle amministrazioni del territorio. Auspica che il documento conclusivo dedichi un'attenzione specifica a questi fenomeni, che hanno conseguenze negative assai gravi, in quanto determinano uno sviluppo del traffico di un singolo 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. Da questo punto di vista ritiene che dovrebbe essere definito a livello centrale un sistema di regole chiare e precise. Ricorda infine, anche con riferimento alle considerazioni svolte dal collega Misiti, che dall'indagine è emerso che in Italia le tariffe aeroportuali sono rimaste bloccate per anni al fine di agevolare quella che era la compagnia di bandiera e ciò ha impedito l'adeguata modernizzazione degli aeroporti italiani. Segnala che questa anomalia ha prodotto effetti distorsivi anche sulla privatizzazione delle società di gestione, che si è limitata, se si considerano le privatizzazioni sostanziali, agli aeroporti di Roma. Ritiene pertanto che lo sblocco del sistema di tariffazione possa portare alla realizzazione degli investimenti necessari sia per l'adeguato funzionamento degli aeroporti, sia anche per una loro consona immagine esterna.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) dichiara di condividere le considerazioni svolte dal collega Misiti sullo stato assolutamente inadeguato degli aeroporti italiani. Ritiene che tale condizione sia ancor

più grave in relazione all'importanza che per l'economia del paese assume il turismo. Segnala altresì la rilevanza dei collegamenti con i porti. Esprime invece perplessità sulle valutazioni del collega Terranova, rilevando che i collegamenti nelle regioni settentrionali sono sostanzialmente a pedaggio. Ricorda altresì l'entità dei fondi di cui hanno potuto disporre le regioni meridionali, osservando che tali risorse non sono state utilizzate adeguatamente. In conclusione, nell'esprimere condivisione sull'impostazione generale del documento conclusivo, si riserva a nome del proprio gruppo di formulare proposte di modifica e di integrazione.

Angelo COMPAGNON (UdC) ritiene opportuno che la proposta di documento conclusivo sia integrata sulla base dell'intervento svolto nella seduta odierna dal Presidente Valducci e che conseguentemente siano assicurati alla Commissione tempi adeguati di esame e di dibattito. Nell'evidenziare la differenza di posizioni emerse tra membri appartenenti a gruppi di maggioranza, quali i colleghi Terranova e Montagnoli, esprime l'auspicio che si possa pervenire alla definizione di un documento approvato unanimemente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, condivide l'auspicio di un'approvazione unanime del documento conclusivo, cui potrebbe far seguito un'attività legislativa della Commissione volta a tradurre in disposizioni di legge alcuni degli indirizzi contenuti nel documento. Per quanto riguarda la richiesta del deputato Compagnon, osserva che il proprio intervento ha sostanzialmente richiamato elementi e questioni già presenti nella proposta di documento conclusivo.

Mario LOVELLI (PD) a nome del proprio gruppo, si riserva di formulare articolati proposte di modifica o integrazione, riconoscendo che il testo di documento

conclusivo presentato costituisce una utile base di partenza. Ritiene peraltro opportuno evidenziare che è stata di recente approvata una disposizione che aumenta l'importo dei diritti aeroportuali, in relazione alla quale deve essere svolta un'accurata attività di vigilanza per assicurare che il gettito derivante da tale incremento sia effettivamente destinato da parte delle società di gestione aeroportuali alla realizzazione degli investimenti. Per quanto concerne il tema, ripreso nell'intervento del Presidente Valducci, di una revisione della disciplina relativa agli enti operanti nel settore, osserva che la Commissione non possa ormai più evitare di affrontare seriamente la questione dell'istituzione di una o più autorità di regolazione nell'ambito dei trasporti. Ritiene che il tema debba essere affrontato in modo organico, anche per evitare una successione di interventi frammentari. Segnala in proposito che il Consiglio dei ministri ha adottato in prima lettura uno schema di regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che sarà trasmesso per il parere alla Commissione bicamerale sulla semplificazione amministrativa. Auspica che su tale schema di regolamento possa esprimersi anche la Commissione trasporti, segnalando la singolarità della previsione in esso contenuta per cui è eliminato un limite temporale alla rinnovabilità del mandato per il presidente ed il direttore generale dell'ente, a differenza di quanto previsto per i membri del consiglio di amministrazione, per i quali viene mantenuto il limite alla possibilità di rinnovo del mandato per una sola volta.

Emanuele FIANO (PD) pur riservandosi una più attenta valutazione del documento, segnala l'importanza di prendere in considerazione non soltanto l'incremento in assoluto dei volumi di traffico aereo, ma anche la loro ripartizione. Ritiene inoltre che nel documento, laddove si auspica un potenziamento delle infrastrutture di collegamento internodale, si tenga

conto delle competenze delle regioni e degli enti locali sulla materia.

Marco DESIDERATI (LNP), nel condividere gran parte delle osservazioni emerse dal dibattito, segnala che, a fronte di una fortissima evoluzione del traffico aereo, che ha avuto luogo negli ultimi anni, gli aeroporti italiani non sembrano in grado di fornire servizi di livello adeguato. Ritiene pertanto che la questione dei servizi debba essere evidenziata con forza nel documento conclusivo. Occorre inoltre a suo avviso introdurre una vera liberalizzazione, a cominciare dal traffico aereo, in modo da premiare i vettori più efficienti.

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

La seduta termina alle 15.05.

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 15.05 alle 15.25.