

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA (*Svolgimento e conclusione*) 57

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla missione in Sardegna di componenti della Commissione per l'incontro con una delegazione della Commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo (28-30 ottobre 2013) 58

ALLEGATO 1 (*Relazione dell'onorevole Romina Mura*) 60

ALLEGATO 2 (*Relazione dell'onorevole Nicola Bianchi*) 62

Sulla missione di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma, presso l'aeroporto di Ciampino (7 novembre 2013) 59

ALLEGATO 3 (*Relazione del presidente, onorevole Michele Meta*) 65

ERRATA CORRIGE 59

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 12 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA.

(*Svolgimento e conclusione*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la tra-

missione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Giampietro BRUNELLO, *Amministratore delegato di SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Paolo GANDOLFI (PD), Ivan CATALANO (M5S), Paolo COPPOLA (PD) e il presidente, Michele Pompeo META.

Giampietro BRUNELLO, *Amministratore delegato di SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA*, e Danilo BAL-LANTI, *Responsabile dell'area studi fiscali di SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA* rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti SOSE – Soluzioni per il sistema economico SpA per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

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

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 12 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.15.

Sulla missione in Sardegna di componenti della Commissione per l'incontro con una delegazione della Commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo (28-30 ottobre 2013).

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che hanno partecipato all'incontro il deputato Mura nella giornata di lunedì 28 ottobre e il deputato Bianchi nelle giornate di martedì 29 e mercoledì 30 ottobre e che sono state predisposte dai suddetti deputati due relazioni sui contenuti dell'incontro (*vedi allegati 1 e 2*).

Romina MURA (PD), come anticipato dal presidente, fa presente di aver partecipato all'incontro che si è tenuto presso il palazzo della giunta regionale a Cagliari in data 28 ottobre, nel corso del quale sono stati approfonditi alcuni temi che rivestono una particolare importanza per la

Sardegna. Nel rinviare alla relazione da lei predisposta (*vedi allegato 1*) per l'analisi più dettagliata dei contenuti dell'incontro, pone l'attenzione sul tema degli aiuti di Stato, che in alcune circostanze rischia di essere di ostacolo agli investimenti infrastrutturali che sono tuttavia necessari proprio per eliminare gli squilibri territoriali.

Nicola BIANCHI (M5S), nel rinviare anch'egli per l'analisi dei contenuti emersi nel dibattito alla relazione predisposta (*vedi allegato 2*) sottolinea che l'incontro ha fatto emergere la criticità della Sardegna non solo in relazione al suo stato di insularità ma per alcuni problemi specifici e strutturali del territorio. Al riguardo fa presente che si tratta di una regione con un 1,6 milioni di abitanti, con tre aeroporti, dei quali solo quello di Cagliari raggiunge la quota di cinque milioni di passeggeri trasportati. Nel sottolineare l'importanza del sistema di trasporto come veicolo per lo sviluppo del turismo, rileva come alcune strategie di *marketing*, come rilevato dal presidente della Commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo, potrebbero rivelarsi utili per la promozione del territorio e il suo conseguente sviluppo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel condividere quanto affermato dai colleghi in ordine alle problematiche strutturali che investono la Sardegna e penalizzano il territorio, sottolinea come la legge elettorale e le modalità di costruzione dei collegi non facilitino la rappresentanza della Sardegna nel Parlamento europeo. Esprimendo preoccupazione per alcune decisioni prese sulla scorta di indicazioni europee, come la delocalizzazione degli impianti industriali o le modalità di regolamentazione della continuità territoriale, esprime la disponibilità propria e della Commissione a valutare iniziative che possano agevolare lo sviluppo di un territorio in cui la crisi economica generale sta dispiegando drammaticamente i propri effetti.

Sulla missione di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma, presso l'aeroporto di Ciampino (7 novembre 2013).

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che una delegazione della Commissione composta, oltre che da lui stesso, dai deputati on. Giorgio Brandolin, on. Franco Bruno, on. Ivan Catalano, on. Diego De Lorenzis, on. Vincenzo Garofalo, on. Mirella Liuzzi, on. Stefano Quaranta ha effettuato il 7 novembre 2013 una missione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma, presso l'aeroporto di Ciampino.

Nel rinviare, per quanto concerne i contenuti della missione, alla dettagliata relazione scritta che ha predisposto (*vedi allegato 3*), ricorda che nel corso della missione, l'amministratore unico di ENAV, Massimo Garbini, ha illustrato alla Commissione le attività della società finalizzate a garantire la sicurezza dei voli e ha evidenziato il ruolo che ENAV svolge nell'ambito dei programmi dell'Unione europea. Ha altresì sottolineato l'impegno della società per una riduzione dei costi, che si traduce in minori tariffe a carico delle

compagnie aeree e, di conseguenza, in una riduzione degli oneri per i passeggeri e in una maggiore concorrenzialità dell'utilizzo dello spazio aereo italiano.

Il direttore del centro di controllo d'area, Francesco Minniti, ha quindi fornito alla Commissione indicazioni sul funzionamento del centro stesso, che la Commissione ha poi visitato.

Tale visita ha permesso alla delegazione della Commissione di apprezzare il livello tecnologico della strumentazione di cui il centro è dotato e la qualità della formazione e delle prestazioni dei controllori ENAV e di tutto il personale della società, che si pone, a livello internazionale, come un punto di riferimento e di eccellenza nel campo del controllo del trasporto aereo.

La seduta termina alle 15.25.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 117 del 6 novembre 2013, a pagina 81, prima colonna, sedicesima riga, le parole « *comma 1* » sono sostituite dalle seguenti: « *comma 2* ».

ALLEGATO 1

Sulla missione in Sardegna di componenti della Commissione per l'incontro con una delegazione della Commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo (28-30 ottobre 2013).

RELAZIONE DELL'ONOREVOLE ROMINA MURA

La tappa cagliaritana della tre giorni sarda (28, 29, 30 Ottobre) della delegazione della Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo, guidata dal Presidente Brian Simpson e dagli europarlamentari sardi Giammaria Uggias e Francesca Barracciu, è stata dedicata alla discussione di alcuni temi di fondamentale importanza per lo sviluppo della Sardegna:

l'insularità quale condizione geografica rispetto alla quale costruire strumenti giuridici, progettuali e finanziari peculiari;

i deficit infrastrutturali nel settore dei trasporti;

la normativa degli aiuti di stato, che complica la possibilità di fare investimenti pubblici nel settore dei trasporti;

l'opportunità per la Sardegna di essere stata inserita nella Rete Ten-T.

L'insularità.

Rispetto al tema dell'insularità, i Commissari europei hanno fatto riferimento all'attenzione che l'Europa ha sempre assicurato alle Regioni ultra periferiche e hanno annunciato l'inserimento della questione insulare fra i temi prioritari della prossima Agenda europea.

A tal proposito la presidenza italiana del prossimo semestre europeo potrebbe rappresentare un'occasione fondamentale per assicurare maggiore visibilità e attenzione rispetto a tale tema, perché non si

può non osservare che, rispetto alla questione insularità, è mancato a livello europeo un approccio multidisciplinare e sistemico. Si sono, al riguardo, attuati interventi e attivati strumenti ma sempre in modo frammentario.

I deficit infrastrutturali nel settore dei trasporti.

La Sardegna tarda a raggiungere *standard* di sviluppo accettabili perché debole e inadeguata è la sua dotazione infrastrutturale, in particolare, quella attinente alla rete della mobilità di persone e merci.

I dati relativi agli indici di dotazione di infrastrutture di trasporto fotografano perfettamente questo stato di fragilità.

Indice di dotazione stradale: Sardegna 43,9; Sud e Isole 111,2.

Indice di dotazione ferroviaria: Sardegna 17,4; Sud e Isole 102,6.

Indice di dotazione porti: Sardegna 83,9; Sud e isole 49,1.

Indice di dotazione aeroporti: Sardegna 86,4; Sud e isole 122,7.

I dati evidenziano problemi di continuità territoriale, oltre che esterna anche interna. Distanze, tempi e costi di trasporto di persone e merci da una parte all'altra dell'isola non aiutano né lo spostamento dei flussi turistici, né gli scambi commerciali.

Questa situazione può cambiare solo a condizione che Regione, Stato italiano e UE investano in maniera rilevante su progetti di connessione intermodale (strade,

ferrovie, mobilità aerea e via mare). A tal proposito gli operatori presenti – Piergiorgio Massidda, presidente dell’Autorità portuale di Cagliari e Vincenzo Madeddu, presidente della Sogaer, società di gestione dell’aeroporto di Cagliari Elmas – hanno messo in luce le potenzialità dell’isola quale piattaforma logistica del Mediterraneo a condizione che, attraverso investimenti pubblici, si rafforzino i punti di debolezza rilevati.

Gli aiuti di Stato.

I direttori generali dei Trasporti e della Presidenza della Regione Autonoma della Sardegna, Gabriele Asunis e Gabriella Massidda, hanno spiegato come il processo di potenziamento infrastrutturale finalizzato ad affermare il ruolo della Sardegna quale piattaforma logistica del Mediterraneo sia sempre più frenato dalla politica europea sugli aiuti di stato, troppo stringente.

L’Europa infatti è l’unica al mondo – hanno sottolineato – ad adottare misure di questo tipo che la pongono in una condizione di svantaggio competitivo con gli altri continenti. Inoltre gli orientamenti assunti non considerano la condizione di insularità, impedendo la coesione delle regioni svantaggiate con gli altri territori.

I rappresentanti della regione autonoma della Sardegna hanno richiesto per-

tanto che per le regioni insulari siano istituiti fondi dedicati all’intermodalità e alle connessioni terrestri.

La rete TEN-T.

Dal punto di vista finanziario e progettuale, la Sardegna, inizialmente esclusa dalla Rete Ten-T e dalle autostrade del mare, è stata inserita nell’ultima rivisitazione della lista degli snodi intermodali, nella quale sono ora presenti il porto e l’aeroporto di Cagliari.

Si tratta della lista aggiornata dei punti di snodo su cui gli Stati membri dovranno investire per creare il mercato unico dei servizi di trasporto allo scopo di unire sempre più l’Europa non solo dal punto di vista economico e politico, ma anche in quello delle varie forme di mobilità (aerea, marittima, fluviale, stradale, autostradale e ferroviaria).

Da un punto di vista finanziario, l’inserimento nella rete Ten-T significa avere una corsia preferenziale per accedere ai finanziamenti (pari a 26 miliardi per i prossimi 7 anni, di cui 10 milioni del fondo di coesione). L’85 per cento di tali risorse è destinata alla Rete Core per la costruzione di infrastrutture.

L’on. Ertug ha descritto la metodologia di creazione della nuova rete TEN-T.

I commissari hanno quindi esortato le istituzioni sarde a sollecitare lo Stato Italiano, soggetto autorizzato a chiedere i finanziamenti, perché dia priorità ai progetti dell’isola.

ALLEGATO 2

Sulla missione in Sardegna di componenti della Commissione per l'incontro con una delegazione della Commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo (28-30 ottobre 2013).

RELAZIONE DELL'ONOREVOLE NICOLA BIANCHI

Nella giornata di martedì 29 ottobre, l'incontro con la Commissione si è svolto a Porto Cervo, dove erano presenti il Sindaco di Arzachena, Alberto Ragnedda, l'assessore regionale al turismo, artigianato e commercio, Luigi Crisponi, il direttore generale del Consorzio Costa Smeralda, Salvo Manca, il Fondatore del consorzio di Porto Rotondo, Luigi Doná dalla Rose, gli eurodeputati onorevoli Spyros Danellis, Giommaria Uggias e Brian Simpson (Presidente della commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo).

I lavori sono stati avviati nella giornata di martedì presso il Porto Cervo Conferent Center, con l'incontro con i vertici del Consorzio Costa Smeralda e del Consorzio Porto Rotondo. Il dibattito ha avuto come oggetto il turismo quale settore trainante per lo sviluppo e la crescita economica della Sardegna e il ruolo svolto dai rispettivi consorzi quali esperienze di eccellenza in ambito turistico.

L'incontro è stato aperto dal Sindaco di Arzachena, che ha descritto la realtà di un paese sempre in crescita demografica, evidenziando come il turismo si configuri come un'opportunità molto importante.

L'assessore Luigi Crisponi ha quindi sottolineato come i trasporti rappresentino un elemento imprescindibile per la crescita del turismo, sottolineando il forte calo di questo settore, che vede impiegate 55 mila persone, con una riduzione di circa 6 mila persone, con un calo di passeggeri nel trasporto aereo di circa 3 milioni di passeggeri (da 12 a 9 milioni). Nell'ambito del suo intervento l'assessore

Crisponi ha affrontato altresì il tema della continuità territoriale, promuovendo l'idea di una continuità aerea aperta a tutti, ed evidenziando il fatto che per nove mesi saranno applicate tariffe agevolate sia per i residenti che per i non residenti. Ha quindi descritto il Dms (Destination Management System), un portale Internet che consente di gestire l'offerta turistica di un territorio secondo un approccio sistemico offrendo ai clienti-turisti, attraverso un portale *web*, tutte le informazioni turistiche riguardanti il territorio di interesse e in particolare: patrimonio culturale, ambientale e storico artistico: monumenti, musei, biblioteche, parchi, itinerari, eventi, mostre; strutture ricettive; operatori turistici, ristoranti, bar, pub, discoteche, parchi divertimenti; servizi per i turisti: uffici IAT, pro loco, tourist card; servizi alla cittadinanza: uffici comunali, trasporti, ospedali, farmacie; aziende e associazioni presenti sul territorio. L'obiettivo del sistema è quello di presentare al potenziale cliente turista tutto ciò che un territorio può offrirgli al fine di fargli prefigurare la vacanza che si appresta a trascorrervi.

Il direttore generale del Consorzio Costa Smeralda, Salvo Manca, ha illustrato le attività e i servizi presenti nella Costa Smeralda, soffermandosi in particolare sulle strutture ricettive, le modalità di recupero delle acque nere e la raccolta dei rifiuti, il livello di connessioni internet.

Il fondatore del consorzio di Porto Rotondo, Luigi Doná dalla Rose, ha ricordato il ruolo di Aga Khan che, con l'ausilio di importanti architetti, ha realizzato sul

territorio delle strutture abitative perfettamente inserite nel paesaggio naturale, che non ne è stato alterato. Al riguardo ha sottolineato la straordinaria qualità dell'acqua di Porto rotondo, e ha fatto presente che se ne depura una quantità tale da soddisfare 30.000 persone.

L'eurodeputato Spyros Danellis ha sottolineato l'importanza del turismo marittimo e costiero e le difficoltà legate alla stagionalità. Ha fatto presente di aver presentato una risoluzione al riguardo, crescita blu, volta anche a semplificare il rilascio di visti turistici. Riguardo al settore crocieristico ha evidenziato l'opportunità di incentivare il turismo, mentre rispetto al settore nautico e velico ha evidenziato la necessità di una armonizzazione e di una semplificazione.

L'eurodeputato Giommara Uggias ha svolto un intervento incentrato sul turismo, ha ricordato il trattato di Lisbona e sottolineato come l'Europa rappresenti la prima destinazione turistica mondiale.

Ha inoltre descritto «Eges tour», un sistema altamente apprezzato in uso nei Paesi Baschi per venire incontro al turista e fornire materiale informativo che funziona molto bene.

Nella giornata di Mercoledì 30 ottobre l'incontro di è svolto ad Olbia e hanno partecipato il sindaco di Olbia, Gianni Giovanelli, Paolo del Negri, in sostituzione del presidente della provincia di Sassari, Alessandra Giudici, l'amministratore delegato di Geasair Olbia, Silvio Pippobello, il direttore generale della So.Ge.A.Al., società di gestione dell'aeroporto di Alghero, Mario Peralda, e l'eurodeputato Brian Simpson (Presidente della commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo).

Ha aperto l'incontro il sindaco Giovanelli, che ha fatto sottolineato l'importanza del trasporto marittimo e aereo per la città di Olbia, la cui crescita è pari a circa 1000 abitanti ogni anno grazie anche al *brand* CostaSmeralda. Nel corso del proprio intervento il sindaco ha evidenziato la difficoltà di comunicazione con la regione per l'accesso ai finanziamenti eu-

ropei e l'importanza del settore crocieristico, in grado di portare grandi quantità di turisti in città.

Paolo del Negri nel suo intervento ha affrontato il problema della crisi economica che non ha avuto pari da 60 anni a questa parte e la questione dell'insularità, tra vantaggi e svantaggi.

Silvio Pippobello è intervenuto sul tema del trasporto aereo, fornendo i dati degli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero e sottolineando l'esigenza di investire risorse pubbliche per far fronte alla spese di manutenzione che mettono tutto il bilancio e di considerare la Sardegna come piattaforma strategica per l'Europa.

Il direttore generale della So.Ge.A.Al. di Alghero, Mario Peralda, ha fatto presente che la situazione di insularità della Sardegna, pur essendo condivisa da molte altre realtà insulari in Europa, appare tuttavia diversa in quanto la Sardegna presenta molte criticità sulle infrastrutture stradali, che rendono strategici i tre aeroporti, sui quali occorre che vengano fatti investimenti infrastrutturali con orizzonti più ampi di quelli attualmente previsti. Nel sottolineare il grave periodo di crisi economica generale, ha ricordato la vicenda dell'aeroporto di Shannon, che è stato salvato da una crisi gravissima.

Fedele Sancier, commissario straordinario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, nell'esaminare il sistema dei trasporti, ha posto l'accento sulla strategicità dei porti, criticando il fatto che la modalità aerea ha superato di gran lunga quella marittima nell'ambito del sistema dei trasporti. Nel fare presente che gli investimenti effettuati nei porti consentono di accogliere qualsiasi tipologia di nave, esprime preoccupazioni riguardo al sistema trans europeo di trasporto TEN-T che potrebbe escludere dai tragitti ritenuti strategici per il trasporto in Europa il sistema portuale del nord Sardegna. In ultimo ha espresso critiche sulla disciplina della continuità territoriale che non costituisce uno strumento di supporto efficace al turismo e all'economia della regione.

L'europarlamentare Brian Simpson ha rilevato l'esistenza di un problema di rap-

porti tra Stato e regione e ha sottolineato l'assenza di politiche di *marketing* volte a sponsorizzare la Sardegna nel mondo, come avviene ad esempio per altri territori, come il Kosovo, pubblicizzato molto frequentemente da un'importante emittente.

L'europarlamentare Giommara Uggias è intervenuto in merito alle reti trans europee di trasporto TEN-T, evidenziando la difficoltà della programmazione; a tale

riguardo ha fatto presente che in una prima fase programmatoria non era presente nessun porto sardo, ma che, grazie ad un proprio emendamento, è stata inserita la parte sud dell'isola. Nel rilevare l'importanza di un piano dei trasporti, sottolinea la necessità di giungere ad una reale interoperabilità del sistema e a questo riguardo evidenzia la rilevanza del progetto Autostrade del mare.

ALLEGATO 3

Sulla missione di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma, presso l'aeroporto di Ciampino (7 novembre 2013).

RELAZIONE DEL PRESIDENTE, ONOREVOLE MICHELE META

Una delegazione della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) composta dal Presidente, on. Michele Pompeo Meta, e dai deputati on. Giorgio Brandolin (PD), on. Franco Bruno (MISTO), on. Ivan Catalano (M5S), on. Diego De Lorenzis (M5S), on. Vincenzo Garofalo (PdL), on. Mirella Liuzzi (M5S), on. Stefano Quaranta (SEL) ha effettuato il 7 novembre 2013 una missione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma, presso l'aeroporto di Ciampino.

La visita è stata programmata anche in considerazione dell'esame in Commissione della proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (COM(2013) 409 final).

L'amministratore unico di ENAV SpA, Massimo Garbini, che ha accolto la delegazione insieme al direttore generale, Massimo Bellizzi, nel corso della presentazione ha illustrato l'attività del centro di controllo d'area dell'ENAV, sottolineando come, anche in vista delle previsioni in aumento dei volumi di traffico aereo nel prossimo ventennio, l'ausilio della tecnologia costituisce un elemento fondamentale per garantire l'efficienza del sistema, mantenendo il necessario livello di sicurezza. L'amministratore unico ha rilevato come gli interventi normativi effettuati in sede europea, che hanno imposto una profonda trasformazione delle modalità di gestione e controllo del traffico aereo, hanno trovato il centro di controllo d'area

di Ciampino pronto, in quanto la strumentazione e le modalità di controllo in esso effettuate erano già in attuazione della disciplina europea. Ciò anche per quanto previsto nell'ambito del programma europeo SESAR, volto a realizzare un sistema tecnologico di gestione del traffico aereo di nuova generazione, in grado di rispondere efficientemente all'evoluzione del traffico aereo prevista in Europa, uniformare il livello degli impianti esistenti nei diversi Paesi dell'Unione europea e realizzare la nuova infrastruttura aeronautica. L'amministratore unico, nel sottolineare l'alto livello di coinvolgimento della società in ambito europeo, ha inoltre informato la delegazione del mandato, dato ad ENAV, di validare le tecnologie informatiche dei progetti di ricerca e sviluppo che vengono elaborati nell'ambito del programma SESAR, attraverso un apposito centro di ricerca e sviluppo, appunto, che testerà in via sperimentale tali nuove tecnologie. L'amministratore unico ha inoltre sottolineato il buon coordinamento tra ENAV e l'Aeronautica militare che consente l'uso flessibile dello spazio aereo e l'utilizzo dello spazio aereo militare sul territorio nazionale. Si permette quindi l'apertura degli spazi aerei militari all'uso civile qualora non siano in atto esercitazioni o attività militari. Ha fatto inoltre presente che il SCCAM (settore coordinamento e controllo dell'Aeronautica militare) è situato fisicamente all'interno della sala operativa dell'ENAV, in modo da permettere uno scambio più agevole delle informazioni.

Nel corso della presentazione è stato evidenziato, inoltre, come la crisi economica generale in atto ormai da anni, sommata alla particolare contingenza che sta attraversando la compagnia aerea Alitalia SpA, ha determinato un notevole calo dei movimenti sul territorio nazionale, che ha portato l'ENAV ad elaborare strategie che consentano di abbattere le tariffe dei servizi al fine di incentivare l'utilizzo degli spazi. L'amministratore unico ha inoltre fatto presente che è in corso di elaborazione una riorganizzazione logistica del personale, anche in relazione a tale nuovo compito affidato all'ENAV dall'Europa, che sarà attuata in modo da consentire un risparmio di risorse.

Il direttore del centro, Francesco Minniti, nell'illustrare l'organizzazione della struttura, ha fatto presente che i servizi di gestione del traffico e di assistenza alla navigazione aerea vengono assicurati da quattro centri di controllo di area (ACC) ubicati a Roma, Brindisi Padova e Milano, che svolgono la funzione di controllo, mediante 21 testate radar, dei voli che attraversano lo spazio aereo nazionale, ad esclusione delle fasi di decollo e di atterraggio, affidate alle torri di controllo dei quaranta aeroporti situati sul territorio nazionale. In Italia sono presenti quattro centri di controllo d'area: il Centro di Roma Ciampino, che controlla circa il 63 per cento del traffico nello spazio aereo nazionale; il Centro di Brindisi, che ne controlla circa il 20 per cento; il Centro di Padova, che ne controlla circa il 10 per cento e il Centro di Milano, che ne controlla circa il 7 per cento.

L'ACC di Ciampino è diviso in settori, il cui numero può variare da 6 a 28 secondo le esigenze di traffico, e all'interno dei settori su cui si esercita il controllo, si deve assicurare la rotta più diretta e il tracciato di volo ottimale degli aeromobili che sorvolano lo spazio aereo, tenendo conto delle condizioni meteorologiche e delle emergenze che possono manifestarsi.

Il Centro di controllo d'area di Roma Ciampino ha 380 controllori di volo e 60 impiegati nel settore tecnico amministra-

tivo. In risposta ad uno specifico quesito, l'amministratore unico ha precisato che il personale operativo di ENAV viene assunto a seguito di una selezione pubblica, definita in modo tale da verificare i requisiti richiesti in sede europea, cui fa seguito un corso di formazione della durata di 16 mesi che prevede il superamento di circa cinquanta esami, sotto la supervisione dell'ente regolatore, l'ENAC. Tra il personale cui è materialmente affidata l'attività di controllo del volo all'interno della sala operativa è stata possibile una riduzione sostanziale delle risorse, per effetto del passaggio dal sistema ATCAS (Air Traffic Control Automated System), che prevedeva la presenza di tre figure professionali, al sistema ARCA (Advanced en-route centre for air traffic management), che ha eliminato una di queste figure professionali, conseguentemente all'eliminazione delle strisce cartacee che registravano le successive posizioni dell'aeromobile nel tragitto di rotta e che dovevano essere materialmente consegnate dagli assistenti ai controllori di volo. Il sistema ARCA invece, basato sul metodo *stripless*, rende le informazioni di volo disponibili sullo schermo e consente al sistema di gestire automaticamente le rotte in modo ottimale.

Quanto alla sala operativa di controllo di Roma Ciampino, nella quale la delegazione si è materialmente recata per conoscere direttamente le modalità e la strumentazione con cui sono effettuate le operazioni del Centro, il dottor Minniti ha sottolineato che copre una superficie di 2000 mq ed è composta da 4 settori operativi, un'area tecnica e un'area militare. Nell'illustrare la disposizione dei quattro settori operativi, è stato precisato che l'isola A controlla il sud del Paese, l'isola B controlla il nord, l'isola C controlla l'area della Sardegna e l'isola D controlla l'area del centro Italia; in quest'ultima vengono impiegati i controllori di volo più esperti, in quanto è questa l'isola che si occupa dell'avvicinamento degli aeromobili (approach) e dell'atterraggio negli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino.

Al centro della sala c'è una posizione di controllo della rete FMP (flow management position), una rete interoperabile in tutta Europa, che registra il piano di volo che, a livello statico, è attribuito a ciascun aeromobile in volo e che può cambiare se nel corso del volo intervengono fattori di rischio o di emergenza, facendo entrare in gioco il sistema FDP (flight data processing) che elabora un piano di volo dinamico. Se l'aereo è in rotta tra due Paesi che utilizzano il sistema FMP, e che si servono quindi di una rete interoperabile, il sistema comunica automaticamente la nuova traiettoria derivante dalla ripianificazione del volo. Nel caso in cui il volo sia in rotta con un Paese straniero che non si serve della rete FMP, i controllori di volo informano i loro colleghi stranieri attraverso una comunicazione telefonica. La correzione di rotta viene comunicata all'aeromobile attraverso un'autorizzazione, che costituisce una sorta di comando, che il pilota può negoziare nel caso in cui non sia possibile aderire, ricevendo una successiva autorizzazione. Al pilota possono anche essere comunicate: istruzioni, che non hanno il grado di vincolo delle autorizzazioni, ma che costituiscono comunque delle indicazioni da rispettare salvo impossibilità materiale; informazioni, in genere scambiate bilateralmente tra pilota e torre di controllo, che costituiscono comunicazioni importanti ai fini dell'ottimizzazione del volo.

Riguardo ai sistemi di comunicazione, l'amministratore unico ha accennato alla sperimentazione in corso di un sistema di scambio di informazioni che elimini le comunicazioni radio, e all'implementazione di efficienza legata allo sviluppo delle comunicazioni via *data link*, che

permetteranno – anche attraverso l'implementazione del sistema DSP (*digital signal processing*) che supererà gli attuali radar – il dialogo automatico dei sistemi operativi e una ripianificazione della rotta, soggetta alla sola accettazione del pilota.

Riguardo ai rapporti con i Paesi confinanti, gli unici in grado di condizionare i livelli di sicurezza del nostro Paese, il direttore del centro e l'amministratore unico hanno fatto presente che questi non presentano alcun rischio in termini di sicurezza; al riguardo hanno sottolineato la partecipazione dell'Italia al progetto BLUE MED, che ha come obiettivo primario lo sviluppo della capacità del sistema di assistenza al volo del Sud Europa e del Nord Africa.

In ultimo, il direttore generale e l'amministratore unico hanno sottolineato con forza come l'unico requisito immodificabile sia il mantenimento dei livelli di sicurezza, in relazione al quale si determina la capacità di volo di ogni terminale; fermo restando quindi il requisito della sicurezza degli aeromobili, la riduzione del livello di qualsiasi altro parametro comporta una riduzione di capacità nella gestione del volo, fino ad arrivare, in casi estremi di annullamento di tutti gli altri parametri che concorrono al controllo del volo, alla gestione di un aeromobile per volta.

Nel corso della presentazione e della visita al Centro di controllo è emerso l'alto livello tecnologico della strumentazione utilizzata nel Centro e l'elevata formazione degli operatori, in grado di gestire con apparecchiature e *software* all'avanguardia processi complessi, garantendo il massimo livello di sicurezza.