

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 GENNAIO 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Caroppo Andrea (FI-PPE)	13
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3	Di Palma Pierluigi, <i>Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)</i> ...	3, 18, 20, 21, 23
Audizione del Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), avv. Pierluigi Di Palma, sullo stato e le prospettive del sistema aeroportuale (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Eminente Claudio, <i>Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC</i>	9, 20, 21, 22
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> ...	3, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23	Fede Giorgio (M5S)	15
Amich Enzo (FDI)	11	Furguele Domenico (Lega)	15
Cantone Luciano (M5S)	10	Ghirra Francesca (AVS)	16
		Maccanti Elena (Lega)	14
		Morassut Roberto (PD-IDP)	17

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che dal resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione la trasmissione diretta sulla *web tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), avv. Pierluigi Di Palma, sullo stato e le prospettive del sistema aeroportuale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, avvocato Pierluigi Di Palma, sullo stato e le prospettive del sistema aeroportuale. Do il benvenuto a lui (grazie, presidente), al dottor Claudio Eminente che lo accompagna, al dottor Forte e alla dottoressa Costantini.

Avverto che dopo la relazione del presidente si svolgeranno gli interventi dei deputati, secondo i tempi che sono stati già comunicati ai gruppi, per procedere poi allo svolgimento della replica. Invito pertanto i rappresentanti dei gruppi a comunicare alla Presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo dunque la parola al presidente di Palma per lo svolgimento della relazione. Prego.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*. Grazie, Presidente. Buon pomeriggio a tutti

gli onorevoli presenti in aula. Vedo numerosi deputati: evidentemente è di grandissimo interesse questa relazione, che vuol fare un po' lo stato dell'arte del trasporto aereo nel nostro Paese, peraltro all'esito di un periodo complesso come quello del Covid.

Io ho voluto portare, ed è a disposizione degli onorevoli, il *dossier* Malpensa, che è un libro, una pubblicazione da me scritta sulla vera storia di Malpensa, che segna un po' lo spartiacque di quello che poteva essere prima e di quello che è stato dopo il trasporto aereo. Cioè, Malpensa rappresenta l'ambizione del nostro Paese di avere l'*hub* del Sud Europa e nello stesso tempo avere una compagnia di bandiera dominante nell'ambito anche di alleanze europee. All'epoca Malpensa doveva essere gestita da KLM e Alitalia, e chiaramente ci si proponeva in questo modo di avere un *player* comunitario di grandissimo interesse. Nello stesso libro viene scritto che a un certo punto questo progetto svanisce per tutta una serie di ragioni, sono ben descritte, anche di carattere politico e quant'altro, e quindi il nostro Paese perde questa grandissima opportunità. Dico così perché ho avuto il privilegio anche di scrivere il decreto di apertura di Malpensa ed è stato aperto il giorno del mio compleanno, quindi ci tenevo particolarmente a questo progetto.

Nello stesso libro ci sono delle risposte di carattere politico, in cui si afferma: la risposta a questo problema di non poter avere l'*hub* sarà anche un Paese dove ci saranno molti aeroporti che svilupperanno poi un traffico *point to point* (questo viene dichiarato in maniera abbastanza chiara). E così si sviluppa un percorso che, grazie anche alle attività governative dell'epoca di finanziamento di realizzazione infrastrut-

turale e di ammodernamento, riesce a contenere in qualche modo la crisi del trasporto aereo, che comunque evidentemente si determinava con la difficoltà del progetto Malpensa rispetto anche alla compagnia di riferimento nazionale. La risposta che si riesce quindi a dare è comunque realizzare una serie di aeroporti con concessioni quarantennali che lo Stato mette a disposizione dei gestori che in quel momento avevano la gestione degli aeroporti senza titolo, che erano ancora gestori precari, parziali, eccetera; e quindi questo consolidamento della gestione quarantennale permette di sviluppare politiche imprenditoriali sul territorio. Un esempio per tutti può essere l'aeroporto di Bergamo, che all'epoca sviluppava un traffico di 500 mila passeggeri: grazie alla concessione quarantennale oggi è la prima impresa del territorio e arriva a oltre 12 milioni di passeggeri, dati sicuramente recenti. Così come vedo Verona, ne abbiamo parlato; non è arrivata a quei numeri perché aveva perso anche l'opportunità, in qualche modo, di contrattualizzare Ryanair.

Questo nel progresso. Io ero direttore generale dell'ENAC; torno da un anno e mezzo da presidente dell'ENAC, e quindi abbiamo rilanciato in questo periodo un'azione dell'ENAC che non si candida più a essere parte di un sistema, ma in qualche modo sintesi di un sistema. Questo anche in ragione di una provocazione che c'è stata in un convegno sindacale, dove prima di me parlava l'amministratore delegato delle Ferrovie che annunciava al mondo sindacale migliaia di assunzioni; quando parlo io dico: va bene, io posso rappresentare che assumeremo poche decine di persone se parlo da ENAC, se parlo come sintesi di un sistema al contrario è evidente che anche il trasporto aereo ha una grande capacità rispetto al mondo del lavoro. E credo che questo percorso in qualche modo trovi risposta proprio in questa proposta di PNA che è all'attenzione oggi del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed evidentemente deve trovare un completamento con una procedura anche abbastanza complessa, descritta nell'articolo 698 del codice della navigazione, che vedrà co-

munque esprimere il parere anche da parte delle Commissioni parlamentari.

Tornerò sicuramente sul Piano nazionale poi per descrivere in sintesi che cosa affermiamo, però è evidente che già da tempo comunque le attività dell'ENAC hanno favorito il rilancio del trasporto aereo nel nostro Paese. Già nel dicembre 2020, col Ministro *pro tempore* De Micheli, presentiamo una relazione molto importante in cui facciamo in qualche modo valutare al Governo proprio il fatto che la crisi pandemica sì, è una crisi di grandissimo periodo che determina sostanzialmente il crollo di oltre il 90 per cento del traffico, e però noi al contrario di tanti altri determiniamo un parallelo tra la crisi pandemica e la crisi che si era avuta con le Torri Gemelle descrivendo quella delle Torri Gemelle come crisi a «V», cioè nel senso di un crollo verticale forse anche superiore a quello della crisi pandemica, però una risalita vertiginosa nell'immediato. Noi, nella relazione, diciamo che questa pandemica è invece una crisi a «U», e quindi un lungo periodo di stasi e però una ripresa repentina, al contrario di quanto organismi anche internazionali descrivevano. Invitiamo quindi il Governo ad avere politiche di carattere keynesiano per tenere la fidelizzazione soprattutto dei dipendenti del mondo aeroportuale: perché sono la vera ricchezza del trasporto aereo, anche in ragione del lungo periodo di *training* che è necessario, di formazione, per poter mettere in linea un dipendente del trasporto aereo.

E questo effettivamente ha premiato. Anche perché il Governo ha adottato provvedimenti, indennizzi in favore degli operatori, ha adottato la cassa integrazione in deroga, e quindi il personale dipendente è rimasto fidelizzato al mondo del lavoro: tanto che nell'estate 2022, rispetto ai disservizi che hanno caratterizzato il "percorso" estivo, l'Italia ne esce bene, sostanzialmente. Poi l'ingegner Eminente descriverà quelli che sono i numeri in particolare, anche natalizi, ma quelli estivi danno un disservizio di cancellazione intorno neanche al 2 per cento, poco più del 2 per cento, ritardi superiori alle due ore, che

evidentemente sono determinati anche dall'interconnettività del trasporto aereo. Questi ritardi sono più che altro determinati dal fatto che c'erano grandissimi problemi negli aeroporti del Nord Europa. Questo evidentemente è qualcosa che premia il nostro trasporto aereo, perché effettivamente la curva di ascesa oggi è molto più importante rispetto a quella degli altri Paesi.

Così come avevamo anche definito la regola della terza «S», quindi il presidio sanitario all'ingresso aeroportuale, per superare la limitazione che era stata introdotta a bordo degli aerei. La distanza di un metro effettivamente a bordo degli aerei avrebbe significato la morte del trasporto aereo, perché nessun aereo poteva volare economicamente in maniera vantaggiosa con una capacità ridotta a meno del 50 per cento. Anche quella è qualcosa che l'ENAC ha proposto sia in sede nazionale che in sede internazionale, e questo evidentemente ha determinato dei risultati importanti.

Queste le premesse rispetto all'elaborazione del nostro PNA, che abbiamo portato alla vostra attenzione come proposta. È un PNA molto semplice; lo descrivo come uovo di Colombo, nel senso che nel momento in cui poi è fatto sembra facile, nel momento dell'elaborazione era un po' più complesso.

Sostanzialmente, l'elemento focalizzante è la riconciliazione del trasporto aereo con l'ambiente. Questo si riesce a fare oggi grazie all'innovazione tecnologica: nel senso che i passaggi della tecnologia permettono oggi di guardare al trasporto aereo in un modo diverso rispetto al passato, perché grazie all'innovazione tecnologica i traguardi che poi si vorranno raggiungere con la decarbonizzazione, con modifiche della propulsione eccetera, corrispondono a un percorso che si può fare. E nello stesso tempo noi nel PNA, proprio per questa riconciliazione con l'ambiente, difendiamo le infrastrutture aeroportuali, per quelle che sono già realizzate, come riserva per garantire anche nel futuro quella capacità utile a intercettare un traffico che oggi è esponenzialmente in crescita e riprende quel *trend* che era prima della pandemia,

che in qualche modo dà a vedere che tra vent'anni il traffico aereo raddoppierà.

Nell'ambito della proposta sono anche descritti quelli che potranno essere i numeri al 2035, perché l'ambizione di questo PNA è in qualche modo di essere un documento programmatico che governi il *business* aeroportuale da qui al 2035.

Questa cornice quindi, all'interno della quale si possono sviluppare gli interessi anche di carattere economico, effettivamente premia anche quello che è poi l'interesse pubblico all'interno di un mondo che comunque... Anche ad esempio al confine del nostro Paese ci sono problemi di sicurezza, c'è la tutela dei diritti dei passeggeri e quant'altro: questo interesse pubblico per volontà della politica è garantito dall'ENAC, come soggetto istituzionale che presidia l'interesse pubblico che rimane comunque in un mondo liberalizzato e privatizzato.

Nell'ambito di questo documento che cosa diciamo? Attenzione, perché nel passato si diceva che gli aeroporti nel nostro Paese sono tanti. Noi tendiamo allora a sfatare anche un mito, perché è descritto il fatto che in Italia ci sono solo 6 aeroporti che superano i 10 milioni di passeggeri, e questo rappresenta il 60 per cento del traffico; solo 12, ricompresi quei 6, superano i 5 milioni di passeggeri, e quello diventa l'80 per cento del traffico; solo 16, recuperando sempre quelli dei 5 milioni e quelli dei 10, rappresentando il 90 per cento del traffico, sono superiori ai 3 milioni di passeggeri. Quindi significa che in definitiva il nostro sistema aeroportuale confida sulla capacità di 16 aeroporti, non su quei 138 che si diceva prima.

Nell'ambito di questo effettuiamo un'altra operazione sicuramente importante: cerchiamo di mettere a sistema tutta la rete aeroportuale italiana, e quindi trasformiamo in reti questi presidi di carattere territoriale, e quindi in qualche modo riduciamo a 13 reti aeroportuali il sistema aeroportuale italiano. Questo lo facciamo per un motivo secondo me particolarmente importante: guardando alla crescita, se ci sono infrastrutture che garantiscono oggi passeggeri a 5 milioni e poi già ne ricevono

6-7 milioni, è evidente che c'è la necessità di operare nuove realizzazioni infrastrutturali e nello stesso tempo, se del caso, poter delocalizzare il traffico su altro aeroporto per poter continuare l'operatività e nello stesso tempo determinare una crescita secondo i *trend* descritti.

Discussioni recenti: io ho incontrato anche il presidente della regione Sicilia, cioè l'idea di una... Poi, per carità, passare da quello che si scrive alla realizzazione evidentemente incontrerà grandi problemi, però l'idea che Palermo, Trapani ed evidentemente Lampedusa possano diventare una rete aeroportuale, è chiaro che è qualche cosa di importante, perché Trapani non è un piccolo aeroporto, è un aeroporto che ha pochi passeggeri, però l'infrastruttura è un'infrastruttura che potrebbe accogliere molti passeggeri. Al contrario Palermo sicuramente oggi ha una capacità inferiore ai passeggeri che ci sono, perché credo che oggi quoti intorno ai 7 milioni di passeggeri come recupero rispetto al *trend* precedente; però l'infrastruttura ha una capacità per 5 milioni di passeggeri, il che significa che ha necessità di realizzazioni infrastrutturali anche per garantire quella che è la futura crescita. E questo può avvenire solo se si ha l'idea di un'unica base logistica in un territorio: anche nel PNA si descrive un po' tutto questo percorso del trasporto aereo nell'ambito anche di un'integrazione intermodale. In particolare c'è l'idea che poi anche dei collegamenti interni possano garantire la fruizione di un aeroporto rispetto all'altro, dove noi introduciamo anche un'altra integrazione intermodale che è stata un po' una sfida lanciata da noi: l'idea di un'integrazione aria-aria che secondo noi potrà arrivare anche prima di un'integrazione aria-ferro. Cioè nel senso che tutto quello che è il futuribile del trasporto aereo, che anche qui viene descritto in maniera abbastanza importante, cioè quello che porta a voler utilizzare la *urban mobility*, quindi i droni... Chiaramente io lo racconto nei convegni un po' come quando si utilizzava le prime volte il telefonino portatile, che sembrava qualche cosa su cui c'era molto scetticismo, molto pregiudizio ideologico e sembrava qualche cosa molto

distante; al contrario nel giro di pochi decenni è diventato di uso quotidiano e nessuno di noi potrebbe oggi fare a meno di utilizzarlo. Io credo che i droni sostanzialmente siano un po' questo elemento di innovazione tecnologica che ha evidentemente una proiezione geometrica più che matematica, quindi c'è uno sviluppo di questa mobilità che in tempi anche abbastanza brevi potrà diventare anche di uso quotidiano. E quindi la rete aeroportuale in definitiva può anche interconnettersi con un collegamento aria-aria, che nel 2035 evidentemente sarà particolarmente fruibile.

Nello stesso PNA noi peraltro scriviamo della valorizzazione dei piccoli aeroporti, e anche nel valorizzare questi piccoli aeroporti determiniamo progetti di carattere concreto: come in particolare stiamo facendo con l'aeroporto dell'Urbe qui a Roma, grazie anche all'utilizzo di aviazione generale, quindi i Tecnam per esempio, che è un'industria nostra che sta a Capua di grandissimo valore tecnologico, con grande capacità di esportazione, con aerei di 11 posti che possono interconnettere Urbe con tutta una serie di città. Questo anche per delocalizzazione turistica, ad esempio Viterbo piuttosto che Siena: evidentemente si può cominciare a pensare che un passeggero possa dormire a Viterbo e visitare Roma trasferendosi con l'aereo all'Urbe in venti minuti; si arriva con un aeretto di quel tipo con grande sicurezza.

E chiaramente anche in qualche modo cominciare a pensare alla dorsale adriatica in maniera diversa: oggi la difficoltà della mobilità sulla dorsale adriatica è particolarmente importante, in auto ci vogliono tre ore e mezza; con un aeretto di aviazione generale in un'ora si è al centro di Roma partendo da Ancona. L'idea di costruire questo *network* di aviazione generale secondo noi potrà avere successo, dove peraltro all'Urbe si troverebbe già posizionato il drone che porta a Fiumicino.

Quindi nello stesso tempo si sta sviluppando questa attività con Aeroporti di Roma per posizionare il collegamento Urbe-Fiumicino e nel 2024 (poi non sarà il 2024, ma insomma sarà poco dopo) si potrà anche

arrivare a Fiumicino con il drone. Nell'ambito sempre di questo progetto stiamo anche realizzando una pista ciclabile di contorno a tutto il perimetro del piccolo aeroporto dell'Urbe, che si interconnette con una pista ciclabile che porta anche quella direttamente a Fiumicino. Questa è sicuramente un'altra sfida importante, rispetto all'idea di una mobilità che oggi potrebbe affidare anche su aerei che fino adesso sono sicuramente sottoutilizzati; credo però che un po' la paura di volare con questi aerei sia oramai superata, da un punto di vista generazionale.

Nello stesso tempo sempre nel PNA lanciamo un'altra sfida, anche quella secondo me molto importante: la realizzazione di uno spazioporto a Grottaglie. L'idea del futuribile è legata anche oggi al volo suborbitale; anche lì bisogna immaginare che il trasporto aereo è qualche cosa di preistorico oggi, nel senso che il trasporto aereo ha poco più di cento anni e il mondo spaziale ha poco più di sessant'anni, quindi l'innovazione tecnologica legata a questa mobilità sicuramente ci permette di guardare al futuro in maniera completamente diversa. Oramai la mobilità non si guarda più neanche in termini chilometrici, si guarda in termini di tempo: con un volo suborbitale arrivare in Australia sarebbe qualcosa che in un paio d'ore oramai si fa.

Su questo noi abbiamo creato un *agreement* molto importante con l'FAA americana, andremo adesso, i primi di febbraio, a trovare la Virgin, ci sta aiutando anche il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per determinare questi contatti; sicuramente crediamo di poter per la prima volta ipotizzare un *network* di volo suborbitale. Perché normalmente oggi il volo suborbitale parte da una base e atterra in quella base; l'idea nostra è che dalla base americana possa invece interconnettersi con uno scalo europeo, unico peraltro in questo contesto proprio perché l'altro era in Inghilterra, quello dell'Inghilterra è uscito dall'Europa, quindi noi avremmo l'unico spazioporto.

Questo significa che oggi noi rivendichiamo nell'innovazione tecnologica grandi pretese: in particolare per l'*urban air mo-*

bility rivendichiamo un ruolo *leader* in ambito europeo, sulla base anche della regolamentazione, questa ugualmente garantita da ENAC che è un ente anche un po' particolare, nel senso che con delibera del consiglio d'amministrazione si approvano le regolamentazioni tecniche. Approvare una regolamentazione tecnica quindi per noi è semplice: nell'ambito di un'elaborazione che evidentemente c'è e segue l'innovazione tecnologica, può essere disponibile immediatamente una regolamentazione tecnica adeguata. Su questo in particolare il presidio di Grottaglie noi lo stiamo rafforzando proprio per portarvi tutto quello che è il futuribile del trasporto aereo.

Poi in particolare nell'ambito di questa proposta del PNA evidentemente ci sono delle questioni di carattere politico. È stata presa in considerazione la nostra proposta, sono arrivate intorno alle 250 osservazioni; noi abbiamo predisposto per il Ministro tutta una serie di valutazioni. Riteniamo che alcune siano di carattere tecnico e risolvibili da ENAC, ma ci sono evidentemente dei punti di carattere politico che dovranno essere affrontati dalla responsabilità politica.

In particolare da una parte noi rivendichiamo l'ipotesi, tutta poi da verificare, di poter fare entrare per la parte resiliente almeno il trasporto aereo nell'ambito del PNRR, là dove ci sia una ricontrattazione del PNRR in ambito europeo; e sinceramente da 18 mesi, da quando siamo lì, oramai la rendicontazione ENAC è tutta coerente col PNRR.

Io credo quindi che intorno a 800 milioni di lavoro sarebbero immediatamente rendicontabili in ambito del PNRR con grande soddisfazione per il mondo del trasporto aereo. Peraltro permettendo di tenere le tariffe più basse, perché al contrario tutte le realizzazioni infrastrutturali comunque vanno a caricare la tariffa aeroportuale; se invece riescono a essere scontate nell'ambito di un intervento di carattere pubblicitario è evidente che non entrano in tariffa e quindi ci sarebbe anche una politica tariffaria un po' più adeguata.

Un altro punto dolente per le osservazioni pervenute, non so per la politica, è

proprio quello degli aiuti ai vettori. Nella precedente legislatura c'era in particolare la risoluzione Rosso, però condivisa credo all'unanimità dalla Commissione, noi eravamo venuti in audizione: l'idea che comunque gli aiuti dati ai vettori potessero essere più trasparenti. Nello stesso tempo noi ipotizziamo, nell'ambito del PNA, che questa modalità di aiuto possa favorire anche la costruzione di un *network* nazionale; e quindi se — noi diciamo — c'è un aiuto a un collegamento continentale, nello stesso tempo ci dovrebbe essere un aiuto per un collegamento di carattere nazionale, verso un *hub* che noi individuiamo in quattro città: Roma, Milano, Venezia e Catania. E quindi che questo *network* si possa poi in qualche modo rafforzare soprattutto nell'ambito di questi collegamenti. Però è evidente che su questo, visto che nell'ambito delle consultazioni ci sono ipotesi completamente diverse, sarà la politica a dover fare valutazioni.

Infine, per non rubare altro tempo... Io poi lascio a Eminente la possibilità di darvi anche altri dati, sicuramente peraltro sui risultati degli OSP di questi giorni piuttosto che sui dati di traffico natalizi. Però l'E-NAC sta affrontando e vorrebbe inserire sempre in queste nuove linee guida sugli aiuti di Stato alle compagnie aeree un punto particolare sull'insularità. È una battaglia che noi stiamo sviluppando, in cui noi crediamo che l'OSP sia sicuramente compatibile, e però sia uno strumento forse da superare. Nel senso che rispetto poi alla modifica dell'articolo 119 della Costituzione, dove c'è un comma... Comunque la Corte costituzionale anche senza quel comma aveva emanato una sentenza dichiarando l'illegittimità costituzionale del bilancio dello Stato perché non aveva favorito con postazioni di bilancio l'insularità. L'articolo 119 oggi statuisce che la Repubblica riconosce la peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

Allora l'articolo 119 della Costituzione, collegato all'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea - dove si prevede che, ai fini di rafforzare la sua

coesione economica sociale e territoriale, l'Unione miri a ridurre la disparità tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e l'arretratezza delle regioni o isole che sono considerate tra le meno favorite -, ci porta a ripensare un po' allo strumento degli aiuti ai vettori come elemento che potrebbe migliorare i collegamenti da e per le isole; in particolare per la Sardegna, perché poi la Sicilia ha Catania e Palermo che superano la dimensione prevista dei 5 milioni, rispetto a cui si possono effettuare queste operazioni. Per le isole peraltro c'è già un 20 per cento in più, quindi sarebbero 6 milioni. Nelle premesse peraltro delle norme comunitarie si fanno vari cenni a questo problema dell'insularità, in particolare si dispone: poiché le regioni remote sono penalizzate dalla loro limitata accessibilità, gli aiuti all'avviamento per rotte in partenza da tali regioni sono soggetti a criteri di compatibilità più flessibili.

Allora noi riteniamo che, siccome gli aiuti al vettore sono poi degli aiuti che vanno contrattualizzati, quindi alla fine c'è una regola pattizia nel definire praticamente che cosa deve fare il vettore e che cosa deve pagare il gestore, con che cosa può contribuire la regione... C'è peraltro una sentenza molto importante, sempre della Corte di giustizia recente su EasyJet, dove la Commissione aveva dato prima un parere negativo, mentre la Corte di giustizia riconosce che l'aiuto che era stato erogato dalla regione era assolutamente compatibile. Noi riteniamo e stiamo studiando — l'avevamo già detto al presidente Deidda — che nelle prossime settimane e nei prossimi mesi saremo a disposizione per verificare se con questi orientamenti si può andare oltre il limite dei tre anni. Tre anni, non ci sarebbe neanche il problema; auspichiamo quindi lo svolgimento di un'interlocuzione con la Commissione europea perché si superi il limite di tre anni rispetto a questa possibilità. Questo noi lo vorremmo inserire proprio in un punto delle nuove linee guida che il Ministro potrebbe adottare, in ragione sempre della risoluzione Rosso sugli aiuti ai vettori.

Io non voglio togliere altro tempo. Lascio la parola un attimo per alcune altre

considerazioni all'ingegner Eminente e poi resto a disposizione della Commissione. Grazie.

CLAUDIO EMINENTE, *Direttore centrale Programmazione economia e sviluppo infrastrutture dell'ENAC*. Buon pomeriggio. Vorrei integrare quanto ha detto il presidente relativamente al Piano nazionale degli aeroporti, in particolare per due aspetti: uno, un elemento cruciale nel Piano nazionale aeroporti che noi abbiamo sviluppato è quello relativo ai voli cargo, che andiamo sicuramente a rivedere anche a seguito dei commenti pervenuti. In particolare gli orientamenti che stiamo mettendo a punto riguardano la separazione tra la parte volo cargo e i cosiddetti voli *carrier*, che hanno necessità ed esigenze diverse, che poi portano al trasporto delle merci all'interno dei vani cargo degli aeromobili passeggeri. Nel contempo cerchiamo di mantenere quello che era l'indirizzo che abbiamo dato, di uno sviluppo orientato, individuando degli aeroporti strategici e degli aeroporti a supporto delle attività cargo. Non vogliamo necessariamente o assolutamente penalizzare gli altri aeroporti per lo sviluppo delle attività cargo: ovviamente questo va visto in un'ottica di compatibilità ambientale e compatibilità con lo sviluppo operativo dell'aeroporto stesso.

Quindi ci sarà un orientamento su questo aspetto, tenendo anche conto di quelli che erano i contenuti nel *position paper* che fu elaborato nel 2017 dal MIT. Noi eravamo ovviamente uno dei soggetti che hanno influenzato i contenuti di questo *position paper*, cercando di andare a individuare gli aspetti che potessero facilitare lo sviluppo del settore cargo: in particolare andando nella direzione della digitalizzazione, che effettivamente potrebbe far recuperare al settore cargo nazionale quel *gap* che in parte lo penalizza rispetto ai principali *hub* internazionali.

Un altro aspetto relativo al PNA è che l'attività non si esaurisce esclusivamente con la stesura e definizione del PNA, ma implica come per tutti i piani, secondo le previsioni del codice dell'ambiente, l'esito positivo della valutazione ambientale strategica: valutazione ambientale strategica che

noi stiamo portando avanti in parallelo allo sviluppo del Piano nazionale degli aeroporti. In particolare abbiamo già definito con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la fase di *scoping*, con il coinvolgimento di tutti gli *stakeholder* di carattere ambientale che ci sono stati indicati dallo stesso Ministero; e nella definizione della versione definitiva del Piano nazionale degli aeroporti terremo conto anche degli esiti di questa consultazione.

A conclusione della stesura definitiva del Piano nazionale degli aeroporti andremo a presentare al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica il Rapporto ambientale, di cui il Piano nazionale degli aeroporti sarà uno degli allegati. Ovviamente siamo perfettamente sintonizzati con le direzioni competenti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e cercheremo di portare avanti in tempi ristretti anche questa valutazione addizionale.

Un ulteriore elemento è il seguente (vorrei dare un po' un quadro di quello che è lo sviluppo delle attività connesse con gli oneri di servizio pubblico). Il presidente ha accennato all'aspetto della Sardegna: per quello che riguarda la Sardegna, e in particolare per quello che riguarda Cagliari e Olbia, la situazione si sta risolvendo in questi giorni con la messa in vendita dei biglietti. Stiamo aspettando il nulla osta dalla regione Sardegna, abbiamo avuto l'« operativo » da parte degli operatori, quindi ITA e Volotea, attendiamo quello di AeroItalia per Olbia.

Per quello che riguarda la Sicilia noi stiamo andando a definire i nuovi oneri di servizio pubblico per le isole minori. Abbiamo una procedura per cui la richiesta di offerte scade a febbraio di quest'anno, dopodiché andremo a definire coloro che soddisferanno i requisiti, per le rotte Lampedusa-Catania, Lampedusa-Palermo, Pantelleria-Palermo, Pantelleria-Trapani. Stiamo andando avanti anche per quello che riguarda la Toscana, in particolare l'isola d'Elba, con il rinnovo della convenzione in scadenza il 31 ottobre 2023. Stiamo partendo con i bandi per la Calabria; cioè i bandi sono già partiti, almeno quello per

Crotone, il bando scade il 25 gennaio 2023, e stiamo predisponendo le gare per quello di Reggio Calabria. Crotone in particolare fa riferimento a Crotone-Fiumicino, mentre Reggio Calabria è relativo a Reggio Calabria-Bologna, Reggio Calabria-Torino e Reggio Calabria-Firenze.

Stiamo completando, ragionevolmente il venerdì di questa settimana, la conferenza di servizi per quello che riguarda la regione Marche e a inizio settimana prossima per quello che riguarda la conferenza di servizi con il Friuli-Venezia Giulia per le tratte Trieste-Linate e Trieste-Amsterdam. Per quello che riguarda le Marche abbiamo Ancona-Linate, Ancona-Fiumicino e Ancona-Napoli.

L'ultimo aspetto che vorrei toccare è quello dei disservizi, cui accennava anche il presidente.

Noi a seguito delle segnalazioni pervenute abbiamo attivato dal mese di giugno un monitoraggio stretto di carattere settimanale per quello che riguardava la situazione dei voli per le varie destinazioni dai vari aeroporti nazionali. In particolare abbiamo riscontrato durante il periodo estivo intanto un aumento considerevole, di circa il 30 per cento, dei voli rispetto al 2021; un aumento ridotto, intorno all'1-1 e mezzo per cento per quello che riguardava i voli cargo, che comunque erano quelli che anche durante il periodo della pandemia avevano evidentemente retto maggiormente il confronto, e un aumento di circa il 70 per cento dei passeggeri.

Per quello che riguarda i disservizi che ci sono stati, come diceva il presidente l'Italia ha retto bene. Abbiamo avuto evidentemente dei disservizi non dico significativi, ma insomma intorno al 2 per cento di cancellazioni e intorno al 3 e mezzo o 4 per cento di ritardi superiori alle due ore, in particolare per i voli internazionali che in qualche modo risentivano della situazione delle destinazioni estere. Più limitati, intorno al 2 per cento, erano i ritardi e le cancellazioni: 1 per cento le cancellazioni e intorno al 2 per cento i ritardi per i voli nazionali.

Abbiamo valutato anche come si comportavano i diversi aeroporti in funzione

del numero dei passeggeri che erano principalmente in quegli aeroporti: abbiamo avuto un'incidenza intorno al 4 per cento per le cancellazioni sugli aeroporti al di sotto dei 3 milioni di passeggeri, mentre intorno all'1 e mezzo per cento per gli aeroporti sopra i 3 milioni di passeggeri, e una percentuale di ritardi sopra le due ore del 3 per cento circa per gli aeroporti sopra i 3 milioni e del 2,8 per cento sugli aeroporti sotto i 3 milioni.

Quanto ai ritardi degli operatori, abbiamo riscontrato che tra gli operatori nazionali e i vettori *low cost* stabili in Italia, erano questi ultimi che in qualche modo contribuivano maggiormente ai disservizi; disservizi che peraltro si sono principalmente concentrati sulle prime settimane e poi sono via via scemati man mano che il sistema del trasporto aereo in Italia riusciva ad adeguarsi a quelle che erano le situazioni che si stavano verificando.

Abbiamo inoltre attivato un monitoraggio analogo durante il periodo natalizio e abbiamo riscontrato dei numeri decisamente più bassi: in particolare abbiamo avuto cancellazioni non superiori all'1 per cento e ritardi sopra le due ore intorno all'1,4 per cento. Tenete conto che in particolare per quello che riguarda le cancellazioni è intervenuto l'aspetto meteorologico, che specialmente nel mese di dicembre e specialmente in Europa ha avuto un grosso impatto sui voli.

Con questo credo di aver coperto gli aspetti principali, e anch'io sono disponibile ovviamente a rispondere alle vostre domande.

PRESIDENTE. Grazie mille. Passiamo quindi agli interventi dei deputati. Ha facoltà di parlare il deputato Cantone.

LUCIANO CANTONE. Grazie, Presidente. Ringrazio il presidente Di Palma per l'esposizione in linea generale di quello che è il nuovo Piano nazionale aeroporti.

Noi l'abbiamo più volte audito nell'ultima legislatura su questo tema e abbiamo portato all'attenzione di ENAC alcune delle tematiche che riteniamo essere importanti e che sembrano essere state colte proprio

da ENAC, quale la sostenibilità dei sistemi aeroportuali. Noi sappiamo che più del 50 per cento dell'inquinamento emesso, dei consumi ambientali di un aeroporto derivano dagli spostamenti delle vetture private da e per l'aeroporto dei passeggeri. Alla luce di questo sarà interessante capire come nei prossimi anni ENAC interloquirà con le amministrazioni e gli enti locali per cercare di attuare dei piani di sviluppo che evidentemente insisteranno anche nelle aree urbane e nelle aree degli aeroporti.

Per quanto riguarda la funzione di ENAC, è chiaro che un ENAC forte significa un trasporto aereo e un'aviazione sani e forti e che contribuiscono in maniera importante allo sviluppo del nostro Paese essendo un'industria in crescita. Nonostante gli ultimi due anni di pandemia, i numeri nei prossimi vent'anni dovrebbero raddoppiare.

Noi nell'ultima legislatura avevamo posto il tema dei droni come possibilità di sviluppo importante. Il volo dei droni cambierà sicuramente le condizioni di sicurezza, di *safety/security*, ma anche del controllo del traffico aereo nelle aree urbane e metropolitane. Ci sarà probabilmente la necessità di digitalizzare tutte le mappe che riguardano le aree industriali, che attualmente alcune tipologie di droni non possono sorvolare, ma anche le aree militari. Insomma, c'è da approfondire come si svilupperà questa digitalizzazione. Noi ci auguriamo che ciò avvenga in tempi abbastanza brevi e rapidi, perché lo sviluppo dei droni evidentemente nel prossimo decennio cambierà anche le abitudini dell'utenza per quanto riguarda gli spostamenti dai piccoli aeroporti e soprattutto per le isole minori.

Lei ha citato l'insularità, che è un principio inserito in Costituzione. Le chiedo come questo sarà affrontato, in maniera un po' più specifica se è possibile saperlo, per quanto riguarda gli oneri di servizio pubblico che chiaramente incideranno. Da come ENAC interverrà su questioni di servizio pubblico, così come sugli aiuti ai gestori aeroportuali, dipenderà lo sviluppo degli aeroporti che probabilmente non rientrano in quel 90 per cento trainante per quanto

riguarda il settore del trasporto aereo, ma che saranno fondamentali per lo sviluppo di questa nuova mobilità aerea.

Le domande sostanzialmente che le rivolgo sono quindi due. La prima per quanto riguarda appunto gli oneri di servizio pubblico, in che modo si cercherà di intervenire per rendere più competitive le nostre tratte, che in alcuni casi sono le tratte più remunerative d'Europa e quindi sono molto richieste dalle compagnie. ENAC dovrà favorire lo sviluppo di queste tratte aeree.

La seconda riguarda invece la natura di questo Piano nazionale aeroporti. Si sta passando sempre di più a un sistema integrato aeroportuale con 13 sistemi aeroportuali, in altri Paesi esiste già un gestore unico. Ecco, quanto è lunga la strada allo stato attuale per arrivare a un gestore unico nel nostro Paese? E se è quello alla fine l'obiettivo a lungo termine di ENAC, nel portare avanti già questo che è un passo fondamentale per lo sviluppo del sistema del trasporto aereo nazionale.

PRESIDENTE. Grazie, collega. La parola al collega Amich.

ENZO AMICH. Innanzitutto grazie per la presenza al direttore e al presidente, per l'audizione preziosa, affascinante e futuristica che ci permetterà anche di andare poi a meglio analizzare la proposta presentata tramite il PNRR.

Fratelli d'Italia si è presentata agli elettori con un programma chiaro in materia di traffico aeroportuale. Per noi sono fondamentali alcuni punti: ad esempio incentivare lo sviluppo del sistema aeroportuale attraverso una revisione del Piano nazionale degli aeroporti, grazie al quale il ruolo di compagnia di bandiera possa oggi qualificarsi come più efficiente e corretto; e connettere in modo più efficace tutto il territorio italiano e dell'Europa, in modo che gli scambi commerciali corrano più rapidi e si compia un passo avanti nel colmare lo storico divario tra Nord, Sud e isole del Paese.

Oggi siamo qui a discutere le linee guida di un nuovo Piano nazionale degli aeroporti e certamente per un partito come

Fratelli d'Italia, che ha sempre evocato questa svolta, è un fatto importante se non fondamentale, aggiungerei anche vitale, per la nostra Nazione.

Il trasporto aereo civile rappresenta per noi un comparto strategico essenziale per la nostra economia, giacché si interconnette strettamente con la nostra industria, con il flusso di esportazione dei prodotti italiani e soprattutto col turismo: tutti aspetti della nostra economia che, dopo l'emergenza pandemica, come abbiamo sentito citare prima dal presidente, devono inevitabilmente trovare presupposti di ricrescita in uno scenario globale sempre più competitivo.

A partire dagli anni Ottanta l'Europa è stata teatro di una progressiva liberalizzazione e privatizzazione dell'aviazione civile: un processo che è scaturito da una complessa giurisprudenza comunitaria elaborata nel corso del tempo.

Questo lavoro è stato sempre più caratterizzato da un costante appello all'innovazione tecnologica e alla tutela dell'ambiente con un *focus* particolare, come si attende da un mercato la cui crescita sia esponenziale sugli scenari satellitari. Tutto questo nell'ottica di razionalizzazione dell'impiego degli spazi aerei e di un'adeguata risoluzione dell'annoso problema della saturazione delle capacità aeroportuali di cui soffriamo nei grandi scali europei come abbiamo sentito, e anche in quelli italiani in parte. Ci mette in condizione, questo percorso, di superare nettamente quel dirigismo, frutto di una politica ormai datata, che ha sempre avuto come presupposto l'esigenza di tutelare vecchi monopoli.

Questa potrebbe essere la via per creare le condizioni per un consolidamento del trasporto aereo civile del nostro Paese nel contesto dell'Unione europea, con una particolare sensibilità verso le necessità legate alla mobilità dei cittadini in ambito europeo a rappresentare non solo a livello geografico ma anche sul piano sociale e culturale la nostra identità nazionale, se non oggi almeno per le generazioni future.

Il Piano nazionale degli aeroporti recepisce le linee guida del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili del marzo del 2022, i cui punti qualificanti, sono tra i primi: la sfida ambientale alla sostenibilità; la capacità di resilienza delle strategie alla base dei piani di sviluppo in caso di scenari futuri che possano produrre impatti notevoli sul comparto dell'aviazione civile; l'evoluzione tecnologica con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione; l'impatto dei cambiamenti climatici, come abbiamo sentito; la piena integrazione funzionale rispetto al territorio e alla rete dei trasporti, in una logica intermodale che abbia come scopo anche di ridurre le sperequazioni tra zone del Paese caratterizzate da differenti livelli di accessibilità ai servizi di trasporto.

Ci permettiamo qui di fornire alcune osservazioni che sono desunte da quello che possiamo definire il nostro patrimonio programmatico. Riteniamo essenziale superare logiche localistiche, direi quasi campanilistiche, attraverso il potenziamento del ruolo degli scali aeroportuali là dove questi svolgono un reale funzionamento strategico per la mobilità dei cittadini e delle merci.

In questo senso il trasporto aereo delle merci deve cessare di rappresentare un argomento spinoso. Vanno valorizzati quegli scali — abbiamo sentito proprio qui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in sede di audizione citare ad esempio il Brescia-Montichiari — che hanno un potenziale non opportunamente sfruttato anche unicamente in ragione della loro collocazione geografica di indubbia strategicità.

Argomento che sta a cuore a tutti è il problema dei rincari dei costi di trasporti aerei, conseguenza di un processo che si è delineato chiaramente nel contesto dell'emergenza pandemica ma che probabilmente ha presupposti precedenti. Di questo problema auspichiamo una soluzione.

A ottobre, con il voto favorevole del nostro gruppo nel Parlamento europeo, abbiamo condiviso la proposta di tornare al tasso di utilizzo delle bande orarie *standard* pre-pandemia dell'80 per cento a partire dal 30 ottobre 2022 (attualmente sono al 64 per cento, erano state fissate per la stagione estiva 2022); ma allo stesso tempo di prolungare la possibilità di utilizzare lo

strumento del non utilizzo giustificato delle bande orarie, il JNUS, creato durante la pandemia.

La pandemia stessa ha evidenziato che le regole sugli *slot* non rispondevano adeguatamente ai disturbi (termine tecnico avieristico) su larga scala. La guerra in Ucraina ha dimostrato che il traffico aereo e la capacità delle compagnie aeree di soddisfare i normali requisiti di utilizzo degli *slot* possono essere seriamente condizionati da ulteriori imprevedibili eventi su note specifiche.

Vado alla conclusione. Alla luce delle analisi fin qui svolte riteniamo sia essenziale il dialogo con gli enti locali, per rafforzare innanzitutto la linea interna anche in ragione delle varie carenze delle linee ferroviarie, ad esempio, sempre più evidenti. E suggeriamo con convinzione di dare ascolto agli enti locali partendo dal Nord Italia fino al Sud e isole, ricordandoci che ci sono regioni che attendono di avere collegamenti aerei. È il caso ben noto della Basilicata, che dispone solo di una pista di atterraggio definita come aviosuperficie « Enrico Mattei » a Pisticci, scalo in provincia di Matera.

Crediamo sia il tempo di dotare anche la Basilicata di un suo aeroporto. Quindi l'auspicio è: speriamo che questa regione venga inserita fra le regioni che prima abbiamo sentito, tra le quali non l'ho sentita citare. E, facendo un po' eco anche al collega che mi ha preceduto: come ENAC pensa di rafforzare concretamente le linee aeroportuali che abbiamo sentito prima? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille. Adesso ha facoltà di parlare il collega Caroppo.

ANDREA CAROPPO. Grazie, Presidente. Un ringraziamento al presidente e ai responsabili di ENAC per il confronto e per la ripresa di un approfondimento sul Piano. Per chi c'era nelle precedenti legislature, esso è già in stadio più avanzato perché per la prima volta inizia in qualche modo a prendere le misure.

In linea di massima da parte nostra c'è una condivisione di quella che è l'imposta-

zione da parte di ENAC del Piano. Dico però anche da relatore in questa Commissione sul regolamento TEN-T, il regolamento europeo di organizzazione della rete dei trasporti: ho studiato il vostro Piano, mi pare che manchi l'approccio legato a una configurazione della rete europea dei trasporti, e quindi anche la collocazione e la classificazione degli aeroporti.

E su questo ne approfitto per chiedere, visto che siamo in sede di audizione anche per quanto riguarda il regolamento TEN-T, se ENAC ritiene che la proposta di regolamento fatta dalla Commissione, e quindi con la classificazione degli aeroporti che sostanzialmente rimane in Italia, sia valida o necessiterebbe di una modifica. Io per esempio vedo che nel vostro Piano, a pagina 21, si fa riferimento agli aeroporti che movimentano oltre l'80 per cento per singolo Paese: sostanzialmente, fatta eccezione per Pisa e Bari, coincidono con quelli che sono gli aeroporti *core* della rete TEN-T. Invece nella rete TEN-T Pisa e Bari non sono classificati come aeroporti *core*; su questo vi chiedo una valutazione. E se in questo spazio, seppur residuale, di confronto con la Commissione europea e con il Parlamento europeo che è in fase di votazione, ci possa essere un'apertura per una valutazione di questo tipo.

Lei, presidente, ha parlato di un aspetto molto importante per quanto riguarda il futuro e faceva riferimento appunto all'*urban mobility*. Il Piano ENAC individua l'aeroporto di Taranto-Grottaglie come sicuramente il primo spazioporto in Italia. Questo è un annuncio che va avanti da molti anni: l'ENAC correttamente da più di un decennio ha intrapreso in anticipo questa strada, e anche i vari Governi che si sono succeduti, a volte più a volte meno, hanno accompagnato ENAC in questo proposito. Però i tempi da un punto di vista europeo si accelerano, altri Paesi bruciano le tappe. La settimana scorsa abbiamo assistito all'inaugurazione da parte della Svezia, alla presenza della Presidente della Commissione von der Leyen, del primo spazioporto svedese. La Norvegia è avanti, la Gran Bretagna è avanti, il Portogallo accelera.

Io credo che quello che ENAC fa in questo Piano sia una cosa molto importante, con una classificazione e con un'individuazione... Anche questo: nell'ultimo dibattito che c'è stato in Consiglio Trasporti del 5 dicembre, mi pare di aver letto che il Consiglio propone anche nell'infrastruttura aerea l'inserimento dei cosmodromi e degli spazioporti. Questa è quindi una cosa molto importante, che ritengo il Governo debba poi sostenere in sede di trologo e in sede di negoziazione.

Tornando allo spazioporto di Grottaglie, però, credo che la costituzione di Criptaliae Spaceport pecchi a mio modo di vedere di provincialismo. Nel senso che gli altri Stati europei vanno a tutti gli effetti con i pesi massimi: lei citava l'importanza del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per esempio nella costituzione dello spazioporto, come sarà importante la presenza dell'ex MiSE, del MIMIT, in generale che il Governo italiano sia rappresentato. Mi pare che l'associazione Criptaliae Spaceport, che darà luogo successivamente a una fondazione, rappresenti invece un aspetto più chiuso. Quindi ritengo che dovrebbe invece la presenza dei pesi massimi del Governo sostenere tutto questo, proprio perché gli altri corrono e non vorrei che una grandissima intuizione, che proprio ENAC e non solo ha avuto, non potesse sviluppare appieno le proprie potenzialità.

Mi auguro che questo possa essere il primo confronto, e sono convinto che il lavoro che si sta facendo darà grandi soddisfazioni per il sistema aeroportuale italiano. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Ha facoltà di parlare adesso la collega Maccanti.

ELENA MACCANTI. Grazie, Presidente. L'intervento del gruppo della Lega si diventerà tra me e il collega Furgiuele.

Anche da parte del gruppo della Lega vi è l'apprezzamento per la relazione del presidente e del direttore, la condivisione di massima del Piano e l'apprezzamento e la soddisfazione naturalmente perché siamo ritornati addirittura a numeri più alti, per

quel che riguarda il traffico aereo, rispetto alla pandemia. Quindi, insomma, nella precedente legislatura la Commissione e il Parlamento si sono impegnati molto anche per i sostegni agli aeroporti e devo dire che la ripresa del traffico aereo ci tranquillizza anche da questo punto di vista, e ovviamente esprimiamo grande soddisfazione.

Esprimiamo anche soddisfazione, presidente, per il passaggio che ha voluto fare rispetto ai piccoli aeroporti e alla loro valorizzazione, anche attraverso la mobilità aria-aria. Questo è un passaggio che come gruppo Lega abbiamo particolarmente apprezzato.

Così come raccogliamo, e credo che tutta la Commissione sia anche a disposizione rispetto a questo, la suggestione o comunque l'opportunità che il trasporto aereo rientri all'interno del PNRR. Su questo ci tenga aggiornati perché evidentemente magari noi come Commissione possiamo anche supportarla, con una mozione, insomma, con una discussione, nella condivisione totale naturalmente di questo percorso.

Una sola domanda che guarda un po' al futuro. Proprio in queste ore stiamo leggendo tanti articoli di giornale sulla mobilità aerea e sull'opportunità di quello che viene adesso definito il « taxi volante ». Allora vorrei chiedervi intanto se c'è un piano ENAC per i cosiddetti vertiporti, e quindi da questo punto di vista come si sta sviluppando questo ragionamento. E poi Presidente magari, e lo proporrò anche nel corso dell'ufficio di presidenza, se è possibile organizzare una visita per la Commissione per comprendere come questa modalità di trasporto potrà nel futuro davvero rivoluzionare anche il trasporto pubblico locale, credo di linea e non di linea, del nostro Paese. Quindi, ripeto, lo proporrò magari in ufficio di presidenza: coordinarci per poterci rendere conto di persona di che cosa accadrà, di cos'è un vertiporto e anche, mi permetto di dire, di cos'è un taxi volante. Però se ci può da questo punto di vista anticipare qualcosa, e poi interverrà nel merito del Piano anche il collega Furgiuele. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Maccanti. La parola al collega Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. Ovviamente mi associo alle valutazioni della collega presidente di gruppo Maccanti. La ringrazio, le do il benvenuto e faccio gli auguri di buon lavoro ai vertici dell'ENAC.

Abbiamo apprezzato la disquisizione rispetto al Piano che ci è stato presentato e fa piacere vedere dei numeri che stanno aumentando: quasi non ci si sperava più durante il periodo della pandemia! È una relazione che ci proietta verso il futuro, in parte è stato detto da chi mi ha preceduto. ENAC sono d'accordo che sia un organo che si occupa anche di altro, ho avuto modo di constatarlo per quanto concerne gli investimenti sulla ricerca; la questione del trasporto aereo avanzato di cui lei ha parlato proiettandoci un po' più in là nel futuro, è una testimonianza plastica di quello che potrebbe essere l'aspetto della intermodalità che ci aspetta nel prossimo futuro.

A questo aggiungere la possibilità di un'integrazione intermodale aria-aria è un qualcosa che evidentemente va un po'... Non dico in controtendenza, però direi anche a supporto di quello che è contenuto nel PNRR e che evidentemente, come diceva la mia collega Maccanti, dovrebbe essere supportato da una Commissione come questa, che potrebbe far comprendere come all'interno di quella somma di denaro che è destinata al nostro territorio nazionale, ci sarebbe una piccola incidenza magari che però potrebbe avere un effetto moltiplicatore, come quello di cui lei ha parlato relativamente alla storia dello scalo aeroportuale di Bergamo.

Ora, sulla scorta di questa integrazione intermodale io andrei a una domanda che riguarda però, rispetto al futuro, il presente. Io le chiederei quali azioni ritiene necessarie affinché le connessioni intermodali già programmate, quelle già esistenti, possano essere realizzate in tempi certi e siano avviati i processi di pianificazione per le altre che riguardano non soltanto il trasporto con il ferro ma anche quello gomma-gomma.

Poi le porrei anche una domanda di carattere un po' più economico, relativo per esempio a quello che dovrebbe essere l'adeguamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione. Mi pare ci siano state delle contrapposizioni, ci sono stati dei contenziosi con dei concessionari; stante il livello raggiunto dall'inflazione, quali potrebbero essere le iniziative?

E poi, ultima domanda: il partenariato pubblico-privato nella gestione delle reti aeroportuali quale termine di sviluppo potrebbe avere?

La ringrazio. Sicuramente mi associo a quello che ha detto il mio presidente di gruppo, sul fatto che la Lega ha apprezzato molto la sua relazione.

PRESIDENTE. Grazie. Adesso la parola al collega Fede, a cui do il benvenuto ufficiale nella Commissione.

GIORGIO FEDE. Grazie, Presidente, e grazie a tutti per il benvenuto innanzitutto. Approfitto per ringraziare il presidente dell'ENAC e l'ENAC per il lavoro svolto e per la relazione che avete fatto.

Mi farebbe piacere approfondire alcuni aspetti che potrebbero essere delle domande, a mio giudizio. Ossia, noi abbiamo un sistema aeroportuale che voi avete stabilito nel Piano e ribadito, che tuttavia a livello infrastrutturale secondo me paga un po' le scelte sbagliate del passato di molte regioni, che con l'enfasi di voler fare il proprio aeroporto di regione, comunque con la forma un po' da faraoni di fare ciascuno il proprio, hanno ragionato non proprio in termini di rete, e questo è un po' la differenza che c'è fra l'autonomia e il coordinamento che compete e deve essere dovuto alla Nazione. Spesso ci troviamo quindi tanti aeroporti che sono inefficienti, che non riescono a mantenere i costi di gestione, che non garantiscono una sostenibilità economica, che diventano dei buchi profondi e buchi neri per molte regioni.

Io vengo dalle Marche e abbiamo assistito al fallimento del nostro aeroporto e alla difficile compatibilità di aeroporti come Pescara, Ancona, Perugia, Rimini. Questo succede quando si va fuori dal coordina-

mento, in un livello di autonomia che non è compatibile con la sostenibilità di quella che dovrebbe essere una rete intesa come nazionale, per poter funzionare e poter poi attivare quella interoperabilità che è fondamentale: l'ha detto anche lei, presidente, parlando anche di futuri scenari che sono magari dimensionalmente più adatti a regioni più piccole e più complesse e più difficili da gestire. Proprio per la zona da cui vengo lei ha citato la linea adriatica e quanto sia complesso raggiungere dall'Adriatico il Tirreno in forma veloce, la mancanza di un trasporto aereo. Io non lo dico come fatto personale ma come rappresentante di un territorio: penso di essere uno dei pochi parlamentari che viene a Roma con la propria auto perché non ha trasporto pubblico, né su ferro né aereo.

E allora una soluzione, per le tante regioni di un'Italia che non è solamente al Sud messa male sul piano dei trasporti, potrebbe essere quella cui lei ha accennato — io la ringrazio anche perché è una visione che condivido —, che è quella di ricorrere a dei mezzi di trasporto più snelli. Lei faceva l'esempio dell'azienda italiana, la Tecnam, che ha un 11 posti, 2 più 9, che si presta bene, viene usato anche all'estero per atterrare in aviosuperfici. Quindi in aeroporti, non per moltiplicarli ulteriormente ma per usare tutta quella rete che c'è a vari livelli, e che potrebbe garantire i servizi di aerotaxi compatibili e complementari con i trasporti di linea.

Questo sarebbe un discorso da sviluppare proprio per poter produrre nuovi modelli che vadano a colmare quelle fasce di mercato che altrove e anche all'estero vengono gestite molto. Questo dovrebbe essere un obiettivo da seguire. Oltretutto il direttore Eminente faceva riferimento anche alla conferenza di servizi che è in corso se non mi sbaglio per le Marche, e credo sia quella per la continuità territoriale che è stata istituita grazie a un emendamento a prima firma Lupo, Fede e Coltorti, e che va proprio a colmare questo tipo di spazi; però anche lì dobbiamo creare queste connessioni.

Un altro esempio che faccio, presidente, è proprio quello che diceva lei, di poter

utilizzare l'aeroporto di Roma Urbe, che quindi chiaramente è complementare al trasporto aereo insieme con Fiumicino e Ciampino. Dobbiamo però poi sempre pensare che se io impiego un'ora o anche meno per passare dall'Adriatico al Tirreno, devo trovare anche la connessione veloce per il centro di Roma, che attualmente con i trasporti urbani è quasi di un'altra ora con i mezzi ordinari per il centro. Dobbiamo trovare un po' queste reti, penso sia questo il compito.

Sono queste le cose che vorrei segnalare, mi sembra che abbiamo detto tutto quanto. Comunque grazie perché dobbiamo continuare a lavorare, soprattutto in una logica di coordinamento nazionale e anche fra i vari enti. Perché forse uno dei problemi è che spesso ogni settore ha una parte della gestione di un sistema che invece dev'essere coordinato meglio, ma lo facciamo insieme; voi già state lavorando, quindi vi ringrazio anche per questo. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei. Adesso è il turno della collega Ghirra, prego.

FRANCESCA GHIRRA. Grazie, Presidente. Anch'io ringrazio il presidente e il direttore di ENAC per essere qui oggi, spero ci potranno essere ulteriori occasioni di approfondimento.

Io mi scuso se sono arrivata fisicamente tardi, ma ero impegnata nella Giunta per il Regolamento. Ho provato a seguirvi da remoto e ho dato uno sguardo a questo imponente, direi, documento che è stato elaborato, il cui aggiornamento trovo che arrivi in un momento anche di particolare rilievo vista la ripresa dei traffici aeroportuali dopo il periodo pandemico, che segnano mi sembra un tasso positivo per quasi tutti gli aeroporti italiani.

Mi piace che il Piano si ponga in linea con gli obiettivi del PNRR, l'obiettivo di perseguire la sostenibilità in tutti gli interventi. L'integrazione modale: è esplicitato che l'80 per cento dei cittadini può raggiungere gli aeroporti in un'ora ma solo il 26 per cento attraverso i mezzi pubblici. Credo che sarà importante uno sforzo ag-

giuntivo, visto che abbiamo il polo delle infrastrutture costituito da RFI e Anas, lavorare perché ci sia un potenziamento del servizio pubblico anche per raggiungere i poli aeroportuali e sulla digitalizzazione degli aeroporti.

Così come credo che l'obiettivo di ridurre le attuali disuguaglianze sia un altro obiettivo fondamentale. Io come il Presidente arrivo dalla Sardegna: noi stiamo vivendo un periodo drammatico rispetto alla continuità territoriale aerea oltre che marittima. Ho sentito che, appunto, già alcuni colleghi hanno affrontato il tema della continuità e degli ordini di servizio pubblico, quindi mi associo ai quesiti che sono stati posti.

Vorrei anche sottolineare e porre alla vostra attenzione un'altra questione che riguarda in particolare la rete sarda e l'aeroporto di Cagliari. Nel senso che nella costituzione delle reti territoriali si sottolinea che la nuova configurazione prescinde dall'integrazione societaria; però un paragrafo del Piano sembra evidenziare che là dove esiste un'integrazione delle gestioni ci siano dei funzionamenti migliori. Su questo io vorrei che ci spiegaste meglio: a differenza degli aeroporti di Alghero e Olbia, all'interno della rete sarda la proprietà della Sogaer, che è la società che gestisce l'aeroporto di Cagliari, per il 94 per cento è pubblica, nel senso che è gestita dalla Camera di commercio. Però è stata attivata una procedura attraverso un *advisor* per valutare la possibilità di cedere al gruppo F2i Ligantia la gestione dell'aeroporto.

Vorrei quindi capire con voi se poteste esplicitare in questa sede se la configurazione di quello che viene definito un monopolio sia, come rilevato nel PNA, una possibilità di meglio coordinare le sinergie manageriali, o piuttosto se il monopolio della gestione del sistema aeroportuale non porti a far prevalere gli interessi di tipo economico su quelli della gestione di un servizio pubblico come l'aeroporto. Tenendo anche in considerazione che nel caso di Cagliari non si tratterebbe di una scelta di carattere economico, perché la

Sogaer produce utili per 2 milioni di euro. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Adesso il presidente Morassut e poi le ridiamo la parola.

ROBERTO MORASSUT. Grazie al presidente Di Palma e a tutto lo staff di ENAC per l'illustrazione di questo Piano che è molto importante per il lavoro della Commissione e per il dettaglio con il quale ci è stato proposto, e anche con alcuni nodi tematici importanti che sono stati sollevati e sui quali io vorrei concentrarmi. In particolare su uno, che è quello legato alla possibilità di un ingresso del sistema aeroportuale e degli investimenti possibili di modernizzazione e di sostenibilità all'interno del PNRR: questa mi pare un'idea molto importante.

Tuttavia, visti i tempi stretti del PNRR, perché comunque noi siamo ancora in un orizzonte temporale che ci dà la data del 2026 per i possibili interventi, sarebbe importante capire come meglio si intende, con quale volume di investimenti. Perché entrare in una delle linee del PNRR così come attualmente è strutturato anche con delle varianti vuol dire avere già un'idea di fondo, una linea di fondo di come entrare in questa discussione.

Sostenibilità del sistema vuol dire — lo ricordavano prima alcuni colleghi — mobilità interna, vuol dire intermodalità, investimenti per l'intermodalità, vuol dire il tema del collegamento aria-aria attraverso l'utilizzo anche per esempio dell'opportunità dei droni, che evidentemente però comporta anche un collegamento e un coordinamento con l'altro ente del controllo del volo che è l'ENAV, e anche la ristrutturazione fisica dei poli aeroportuali per l'utilizzo delle energie rinnovabili.

Ecco, questo pacchetto di interventi, che evidentemente non è banale bensì molto importante (io credo possa essere di grande importanza anche dal punto di vista della sostenibilità del sistema Paese), in un orizzonte come quello del 2026 come può entrare e se noi contiamo già su un progetto minimamente preliminare, già in qualche maniera delineato, sul quale poter lavorare

per ottenere questo risultato: che mi pare evidentemente molto importante, ma che ha bisogno di procedure, perché sappiamo che le procedure di correzione del PNRR anche per i tempi stretti non sono semplici.

PRESIDENTE. Grazie, presidente, e grazie a tutti i colleghi intervenuti. Prego, ha facoltà di parlare il presidente Di Palma.

PIERLUIGI DI PALMA, Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Grazie per tutti gli interventi, evidentemente sono tutti interventi di carattere stimolante che permettono anche a ENAC di meglio indirizzare la propria elaborazione, in ragione anche del fatto che poi c'è una condivisione di fondo quantomeno per l'approccio. E questo l'abbiamo anche avuto da tutti gli altri interlocutori: tolte alcune posizioni diametralmente opposte ma marginali tra vettore e gestore, in particolare per le linee guida degli orientamenti per gli aiuti di Stato, per il resto è un lavoro condiviso. Eminente ha precisato che c'è un approfondimento sulla parte cargo, che effettivamente nella prima stesura era stata un po' marginalizzata per colpa nostra; ma ci stavamo lavorando, sapevamo di avere un po' quel deficit, però lo stiamo integrando.

Per quanto riguarda i singoli quesiti cerco di essere rapido, perché credo che poi avete anche altre attività da svolgere.

L'onorevole Cantone parla della sostenibilità ambientale. Effettivamente noi ne facciamo proprio il pilastro nel nostro PNA, della riconciliazione ambiente-transporto aereo. È evidente che questa integrazione fonda anche... L'ha detto anche prima Eminente, noi il Piano lo elaboriamo insieme agli altri *stakeholder*: noi abbiamo avuto interlocuzioni nel comitato, che abbiamo volutamente costituito, con referenti delle ferrovie e di altre modalità di trasporto, e continuiamo a lavorare con loro proprio per questa integrazione intermodale che deve dare risposte anche al collegamento su strada verso e dall'aeroporto, che chiaramente andrà verso l'integrazione intermodale con le ferrovie ma anche con le auto elettriche. Il nostro Piano è un piano

di prospettiva, è al 2035, perciò io credo che gli apprezzamenti che vengono dalla Commissione siano proprio perché questo Piano è anche un po' sfidante: cerca di guardare a questo orizzonte futuribile senza neanche avere molte certezze, però cerca comunque di delineare un perimetro all'interno del quale anche la ricerca e l'innovazione tecnologica possono e devono fare la loro strada.

Per quanto riguarda l'idea del gestore unico, è chiaro che ci affidiamo anche alle regole di mercato, nel senso che le concessioni sono state rilasciate ai gestori per favorire... Ecco, queste concessioni quarantennali all'epoca le ho definite io da direttore generale. Infatti ho incontrato il Presidente Draghi pochi giorni fa al cerimoniale e gli ho detto che non pensavo che mi avrebbe mai firmato il decreto da Presidente, visto che gli aeroporti furono sottratti alle privatizzazioni mentre Draghi era direttore generale del Tesoro. Dove al contrario l'intuizione era in un momento in cui si drenavano risorse verso Roma, l'idea di dare gratis la concessione quarantennale agli aeroporti era un modo per trasferire al territorio risorse molto importanti. Questa è anche un po' la risposta.

Nel decreto n. 521 del 1997, che scrissi io, è statuito che il pubblico doveva rimanere al 20 per cento per convocare l'assemblea; ma chiaramente l'idea era una privatizzazione: anche perché all'epoca gli aeroporti erano comunque tutti in mani pubbliche, quindi era un modo per favorire risorse verso il territorio. Firenze salvò un bilancio con la vendita delle quote e con la costituzione in borsa della società, quindi ha favorito per un periodo anche importanti risorse sul territorio. Poi, se pubblico o privato è meglio, è chiaro che è una discussione che viene da lontano; io sono avvocato dello Stato e quindi tendo a dimostrare che anche il pubblico è bravo a gestire gli assetti burocratici senza essere burocrazia.

Per quanto riguarda gli OSP la risposta è quella di prima. Anche lì, per la Sardegna sono stato da direttore generale il primo a volere gli OSP in Sardegna, però divennero subito dopo al contrario uno strumento di

blocco. Perché mentre all'inizio gli OSP favoriscono un collegamento a prezzi più bassi, dopo con l'avvento delle *low cost* fu un modo invece per favorire un oligopolio in Sardegna. Oggi si ritorna verso un sistema di quel tipo, però è poco flessibile, ce ne stiamo rendendo conto.

Quindi con l'aiuto della politica — è quello che dicevo al presidente Deidda —, io credo che la nostra elaborazione potrà essere utile per una discussione aperta anche con la Commissione; negli orientamenti comunitari sugli aiuti agli aeroporti loro fanno riferimento solo all'articolo 102 del Trattato mentre non fanno riferimento all'articolo 174. Perché gli orientamenti comunitari sugli aiuti al vettore non debbono essere interpretati anche alla luce dell'articolo 174? Se questo è possibile lo strumento che noi proponiamo sarebbe molto migliore degli OSP, perché darebbe sicuramente meno rigidità proprio ai collegamenti, e da quanto stiamo verificando costerebbe anche meno rispetto a quello che oggi costano gli OSP.

L'intervento dell'onorevole Amich io lo sottoscrivo, c'erano alcuni passaggi che io ritrovo anche in alcune prefazioni dei miei libri. Quindi è evidente che condivido assolutamente e in pieno quello che lei dice; chiaramente tutta questa idea per la quale c'è necessità di superare logiche campanilistiche è evidente. Io sono di Grottaglie, è chiaro che da quando sono nato c'è sempre stata l'idea di far volare quell'aeroporto. Cioè, non è facile mettere in discussione un aeroporto soprattutto per la politica, gli aeroporti sono strumento di campagna elettorale anche se non volano. Io mi ricordo campagne elettorali fatte sull'aeroporto di Grottaglie che non ha mai volato. Aveva raggiunto credo 50 mila passeggeri, poi c'è stata Brindisi, e da allora c'è la guerra Brindisi-Grottaglie. È chiaro che il bacino d'utenza è quello, però bisogna trovare vocazioni aeroportuali un po' per tutte le infrastrutture.

Noi però lo diciamo anche credendoci: attenzione che comunque le infrastrutture aeroportuali che ha il nostro Paese devono anche essere viste oggi come riserva di capacità. Perché oggi non è facile aprire un

nuovo aeroporto, realizzare un ulteriore aeroporto, quindi avere una dotazione infrastrutturale già definita significa che in questa proiezione di crescita gli aeroporti rimessi a sistema diventano un'opportunità per il nostro Paese.

C'è un passaggio, proprio all'inizio, di questa idea che il traffico aereo in definitiva si determina tra Asia-Europa, Europa-America ovvero il contrario. Quindi l'idea dell'analisi del traffico continentale porta a ritenere che oggi l'Italia, tenuto conto anche che ci sono oggi limitazioni agli aeroporti Nord continentali, possa in definitiva intercettare tale traffico in crescita; noi lo diciamo anche in termini di comunicazione.

Anche qui molto importante è in particolare il rapporto trasporto aereo-turismo. Noi lo diciamo da tempo: attenzione, quel 3 per cento di PIL del trasporto aereo è un 3 per cento molto importante perché favorisce il 12-13 per cento del turismo; senza quel 3 per cento del traffico aereo, e si è visto nel periodo pandemico, gli alberghi sono vuoti. Quindi è evidente che noi rivendichiamo di poter anche a volte parlare per il 15 per cento del PIL del nostro Paese e non solo per quel 3 per cento. È per questo che noi chiediamo particolare attenzione al trasporto aereo: come cerco di dire da tanti anni inascoltato, il trasporto aereo porta ricchezza a un Paese, le altre mobilità distribuiscono la ricchezza all'interno del Paese. È importante cogliere questo elemento e, come ho sempre rivendicato, fare di questo PNA, per quello che poi sarà proposto dal Ministro... Continuo a dire, questa è una nostra proposta mentre a voi arriva poi quella definitiva da parte del Ministro, per come lui intenderà correggere la nostra proposta. Secondo me dev'essere il capitolo 1 di qualche cosa di molto più importante di una politica dei trasporti sicuramente integrata.

La guerra in Ucraina è evidente che porta dei problemi sui costi e quant'altro.

Il dialogo con gli enti locali per noi è pane quotidiano: noi sostanzialmente riportiamo sempre le decisioni finali al presidente della regione qualunque esso sia. Cioè, noi siamo organo tecnico, valutiamo

determinati percorsi, determinate situazioni, ma poi chi ci deve dire che si fa così o si fa colà dev'essere chi effettivamente ha la responsabilità del territorio e dello sviluppo del proprio territorio, quindi per noi l'interlocuzione sempre con il presidente della regione di qualsiasi territorio è fatto fondamentale.

Per la Basilicata Pisticci è una storia vecchia. Nel senso che noi qui lo diciamo: noi costruiamo il PNA sull'esistente e rimettiamo peraltro alla politica valutazioni, se del caso, su integrazioni di aeroporti; l'idea che si possano poi definire nuovi aeroporti è qualche cosa di estraneo a ENAC e non è una competenza neanche di ENAC. Noi sostanzialmente abbiamo una competenza su quello che oggi è il sistema infrastrutturale esistente; se poi la politica ritiene di realizzare un nuovo aeroporto, per carità, noi siamo a disposizione. Quindi qualificare l'aeroporto di Pisticci (ma è una storia vecchia) da aviosuperficie a aeroporto è chiaro che è un problema di investimenti anche molto importanti.

L'intervento dell'onorevole Caroppo io lo condivido appieno. Noi l'abbiamo detto anche sullo spaziorporto in particolare: noi vogliamo fare la lepre sullo spaziorporto. Avendo ritrovato questo vecchio progetto, che viene dal 2012, c'era al Governo Lupi mentre noi eravamo presidenti del Consiglio dell'Unione europea, in una riunione dei Ministri dei trasporti riusciamo a far individuare Grottaglie come spaziorporto; quindi sotto la mia presidenza rilanciamo questa sfida ed ENAC si propone esclusivamente come lepre. L'altro giorno ho incontrato il Ministro Tajani, il Ministro Tajani sicuramente ci dà un supporto importante: se nell'ambito della trasformazione dell'associazione in fondazione i rappresentanti del Governo non solo volessero entrare, ma sicuramente per noi... Cioè, noi stiamo assicurando un servizio al Paese, quindi poter avere il Governo all'interno di una struttura di questo tipo per noi è importante. Tanto è vero che noi stiamo cercando di organizzare un viaggio in America chiedendo - sono stato l'altro giorno dal Capo di Gabinetto - che ci sia la partecipazione governativa, perché se andiamo

da soli è evidente che non è che abbiamo tutta questa credibilità. Sono stato a trovare il Ministro Urso, ho parlato con Salvini, eccetera eccetera. È chiaro che l'idea nostra è stimolare il Governo a capire realmente che cosa vale e che cosa significa uno spaziorporto, anche per quello che oggi è entrare nello spazio, che ha anche riflessi con problemi fondamentali (bomba atomica, servizi segreti e quant'altro), quindi qualcosa che va anche molto oltre le competenze dell'ENAC. Quindi noi siamo assolutamente disponibili.

Per la rete TEN-T è lo stesso, cioè noi condividiamo in pieno. La costruzione della rete TEN-T è stata la base un po' del sistema di cui oggi noi disponiamo: gli aeroporti superiori ai 5 milioni di passeggeri e uno per ogni regione eccetera eccetera, e quindi guardiamo con attenzione. Il tentativo nostro nell'ambito del PNA è invece quello di individuare gli aeroporti di interesse nazionale per come lo stabilisce l'articolo 698, che fa riferimento poi credo anche alla rete TEN-T.

CLAUDIO EMINENTE, *Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC*. Se posso aggiungere una cosa in merito allo spaziorporto, è vero quello che lei dice, che ci sono una serie di Stati che stanno andando avanti. Noi abbiamo avuto interlocuzioni con i principali operatori di veicoli spaziali e abbiamo avuto grossi riscontri positivi da loro rispetto agli altri Paesi, in particolare gli inglesi oserei dire, perché la normativa che noi abbiamo messo a punto è in qualche modo garante degli accordi che ci sono in particolare con gli Stati Uniti. Cioè noi impostiamo una normativa in cui ci basiamo molto sui bilaterali.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*. Una cosa importante proprio sulla normativa. Noi stiamo approfittando di uno spazio di deregolamentazione, per il quale lo spaziorporto oggi non ha una regolamentazione condivisa in sede EASA. Quindi noi abbiamo già approvato, a differenza di altri Paesi, una regolamentazione per la realiz-

zazione e costruzione dello spazioporto, e adesso stiamo per definire anche la procedura di decollo e atterraggio; però le stiamo definendo all'interno di ENAC, cioè con delibera del consiglio di amministrazione noi riusciamo a definire queste procedure — che peraltro si innestano, come diceva giustamente l'ingegnere, nell'ambito di un percorso condiviso in particolare con gli americani, mentre gli inglesi hanno fatto qualcosa di completamente diverso. E quindi noi ci troveremo anche in una condizione assolutamente migliore, visto che la tecnologia oggi disponibile è quella americana e non di altri Paesi.

CLAUDIO EMINENTE, *Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC*. C'è stato un grande apprezzamento da questo punto di vista sia degli operatori che della FAA stessa. Ho tenuto una serie di incontri, almeno tre, con FAA e alcuni operatori e tutti hanno apprezzato la nostra impostazione.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*. Poi per l'onorevole Maccanti, piccoli aeroporti e taxi volanti. Non ci fa che piacere poter organizzare, credo lo diremo ad Aeroporti di Roma, anche una dimostrazione proprio con il loro drone. L'idea che comunque si possa sviluppare questa attività è chiaro che noi è da tempo... A Torino per esempio non più di un anno fa contestualmente hanno volato 1200 droni senza avere alcun conflitto, piccoli droni. Quindi la capacità di ENAC nella regolamentazione dei droni è molto avanzata e noi crediamo molto che tutto questo possa diventare realtà anche a breve, anche qui in ragione del fatto che poi ENAC ha questa capacità di regolamentazione che altri non hanno.

Allora, il limite del problema dei droni qual è? Sono le rotte. E allora noi stiamo... Perché poi lavoriamo insieme a ENAV. E allora per evitare che i funzionari si debbano assumere la responsabilità nel mettere i timbri sotto le rotte, l'idea che noi abbiamo è farne un regolamento che approva invece il consiglio di amministrazione: un po' come il modello ICAO, quindi

avere una parte generale su come volano i droni e poi allegare delle rotte sperimentali. E quindi già definire queste rotte come rotte sperimentali, invece di farle approvare dal funzionario che non metterebbe mai il bollo sotto quella rotta, approviamo il regolamento come consiglio di amministrazione, lo manderemo probabilmente alla vigilanza del Ministro, a quel punto diventa un provvedimento strategico e sicuramente anche lì avremo la possibilità di godere di un vantaggio competitivo rispetto agli altri Paesi. Questo è un po' il percorso che noi stiamo seguendo.

Sull'intermodalità, Furguele. Sicuramente sull'aria-aria noi ci siamo, è tutto descritto. L'aria-aria è uno stimolo che diamo noi in più, ci crediamo e ci crediamo anche per le ragioni che si diceva prima: per poter inserire i collegamenti aria-aria nell'ambito del PNRR, visto che dovrebbero trovare nell'innovazione tecnologica la possibilità di finanziamenti.

Per il problema dei diritti e del tasso di inflazione, quella norma è in una vecchia finanziaria, io penso che sia del 2006, forse prima ancora, dove si dice che se non vengono aggiornati... E credo che abbiamo perso tante cause su questa cosa dei diritti aeroportuali non adeguati al tasso di inflazione. Si deve andare a ricercare questo in una vecchia finanziaria, però ancora valida.

CLAUDIO EMINENTE, *Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC*. Gli operatori non gradiscono.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*. E però c'è questo aumento, poi fanno le cause e le vincono. Bisognerebbe modificare la norma.

L'onorevole Fede fa riferimento alle sostenibilità aeroportuali. C'è una legge Madia, che però in finanziaria mi sa che avete prorogato di un anno.

È per questo che noi diciamo: a questo punto cerchiamo almeno di integrarli, questi aeroporti messi in rete, cerchiamo di compensare le perdite di un aeroporto ri-

spetto a quelli che sono anche vantaggi, là dove sviluppano un traffico superiore però alla capacità. Noi poniamo nello stesso PNA i problemi per alcuni aeroporti: credo siano segnalati Bologna, Napoli e poi anche Ciampino come problemi di carattere ambientale. Quindi la crescita di Bologna non può continuare all'infinito: o quel traffico lo riescono a delocalizzare su alcuni di questi aeroporti, e allora c'è una crescita del traffico regionale; oppure a un certo punto quel traffico a Bologna... Dove noi abbiamo appena avuto, credo, un accesso agli atti da parte di un'associazione ambientalista proprio per un problema di Bologna che sta crescendo in maniera... E allora l'idea della rete chiaramente porta a dire: utilizziamo al meglio... È chiaro che conosciamo bene quella che è la guerra Rimini-Forlì, che viene da lontano e che si replica; però quegli aeroporti esistono, i problemi italiani li conosciamo e quindi è complicato.

Per quanto riguarda l'Urbe sì, noi penso che realizzeremo questo progetto molto importante che nasce proprio anche dall'idea di avvicinare soprattutto l'adriatica a Roma, con un'integrazione di trasporto che dall'Urbe poi può portare al centro della città. E lo stiamo sviluppando peraltro con Cassa depositi e prestiti, che hanno dei finanziamenti per effettuare degli studi proprio su questo. Dovremmo avere un incontro la settimana prossima con Cassa depositi e prestiti; noi siamo già avanti nello studio, e credo che anche lì con l'aiuto poi delle regioni riusciremo a mettere in piedi un sistema assolutamente che si terrà in piedi di per sé.

L'onorevole Ghirra. Il problema dei mezzi pubblici al solo 26 per cento è chiaro che lo conosciamo, la digitalizzazione e quant'altro anche lì la descriviamo, ma la descriviamo come trasporto aereo: nel senso che i problemi dell'integrazione intermodale che noi ci siamo posti noi li avevamo posti già vent'anni fa. Cioè, avevamo chiesto di poter realizzare noi come trasporto aereo le stazioni in aeroporto: non ce l'hanno fatto fare. Cioè, noi abbiamo realizzato gli aeroporti, poi Bari per esempio ha « scas-

sato » l'aeroporto e ha fatto la stazione dopo.

È chiaro che c'è un tema, però politico a questo punto, in particolare sull'integrazione tra i diversi soggetti che hanno competenze diverse. Per quanto ci riguarda noi siamo sempre stati aperti all'integrazione con gli altri enti e società, il contrario è un po' più complicato.

Sul PNRR, Morassut, siamo assolutamente in linea. Noi stiamo comunque rendicontando già tutto secondo PNRR; è chiaro che c'è da capire da un problema di carattere politico se si riesce a ricontrattare e aprire anche alla parte resiliente del trasporto aereo la possibilità di accedere a quei fondi. Noi su quello non solo portiamo progetti esecutivi che si realizzano nel 2026, ma probabilmente già opere realizzate che comunque andrebbero rendicontate secondo il PNRR. Peraltro incidendo credo al massimo per 1 miliardo, noi abbiamo fatto un po' i conti: quindi su una parte marginale, però in un sistema aeroportuale questa attenzione avrebbe sicuramente particolare importanza.

CLAUDIO EMINENTE, *Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC*. Se posso integrare, di fatto i progetti che vengono proposti dai gestori aeroportuali noi chiediamo che evidenzino gli aspetti di sostenibilità ambientale, di digitalizzazione e innovazione tecnologica già nella loro stesura. Siamo in grado di capire quanto questi aspetti quotano rispetto a 100 nel totale del progetto, e quindi di individuare i progetti che più di altri vanno a toccare queste modalità e anche di rendicontarle, evidentemente. Quindi da questo punto di vista, come diceva il presidente, sia per opere già realizzate che per opere in corso di approvazione a livello di progetti esecutivi abbiamo un quadro già ben definito.

PRESIDENTE. Grazie, vi ringrazio sentitamente da parte anche di tutti i colleghi. Non è un avvertimento, vi richiameremo presto perché la Commissione sta portando avanti un'indagine conoscitiva sulla continuità territoriale, promossa dal Partito De-

mocratico e poi condivisa anche con tutti i commissari, perché ci teniamo molto... Quello sì, è un progetto approvato in finanziaria insieme ai Fondi sulla continuità territoriale; c'era un progetto di legge, c'era una proposta di istituire una Commissione bicamerale. Quello è allo studio, vediamo.

PIERLUIGI DI PALMA, *Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)*. Noi ci proponiamo come consulenti gratuiti!

PRESIDENTE. Volentieri. Quando si propone alla politica « gratuito » è sempre ben accetto. Grazie veramente per il contributo offerto.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.40.

*Licenziato per la stampa
il 21 febbraio 2023*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



19STC0021580