

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,25.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, sull'attuale situazione del trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, l'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, sull'attuale situazione del trasporto aereo.

Do, quindi, la parola al sottosegretario Improta per lo svolgimento della relazione.

GUIDO IMPROTA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Vi ringrazio per questa opportunità che vorrei poter considerare in linea di continuità con l'indagine conoscitiva da voi conclusa nel 2010, che aveva consentito di ben delineare i fattori di crisi e di proporre ipotesi di intervento che ancora oggi mantengono inalterata la loro portata.

Se, dunque, il Parlamento in questa legislatura ha fornito un contributo molto

qualificato per rafforzare il settore del trasporto aereo e l'economia del Paese nel suo complesso, il Governo Monti ha, dal canto suo, corrisposto con l'istituzione dell'*Authority* dei trasporti, con l'approvazione del contratto di programma per il sistema aeroportuale di Milano Linate e Malpensa e con l'esplicitazione, nell'Allegato infrastrutture (Allegato X), delle linee guida che daranno luogo all'adozione, entro fine anno, del Piano degli aeroporti.

Siamo consapevoli che rispetto ai tanti, troppi problemi che stanno mettendo a rischio il settore, i suoi assetti industriali e i connessi livelli occupazionali, sia a terra che in volo, rimane ancora molto da fare e, sicuramente, con una tempistica più serrata.

La contingenza del momento mi ha indotto, quindi, a riunire il 24 settembre scorso, presso il Ministero che rappresento, le componenti più rappresentative del comparto (Assaereo, Assaeroporti, Assohandler, Assocatering, CGIL, CISL, UIL, UGL, oltre a ENAC e ENAV). È stato un incontro affrontato da tutti con spirito collaborativo in quanto, a riprova della gravità del momento, nessuno ha rivendicato interessi di parte, bensì sono state suggerite azioni di sistema indispensabili per migliorare l'efficienza complessiva e salvaguardare la coesione economica e sociale.

A tale riguardo, proprio ieri, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nel riconoscere i progressi realizzati dall'Esecutivo sul fronte delle liberalizzazioni, non ha mancato di sottolineare come « dai processi di liberalizzazione potranno derivare, nel breve tempo, chiusure delle imprese meno efficienti e riduzioni occupazionali: per questo occorrono politiche in grado di mantenere la coesione sociale e mantenere e sostenere i soggetti più deboli ».

Questo Governo ha, con tutta probabilità, del tempo ancora utile per varare nuove regole, sottoporle al vaglio del Parlamento e attuarle, tenendo anche conto delle esigenze che mi sono state rappresentate dagli operatori e delle parti sociali nell'incontro di cui ho fatto cenno.

Dal punto di vista dei vettori, al netto dello sviluppo di modalità alternative di trasporto come l'alta velocità ferroviaria (che, però, rappresenta per il sistema Italia senza dubbio un fattore positivo), lungo è l'elenco delle tante esternalità negative che hanno un impatto depressivo sulla domanda e che, più generale, concorrono a deteriorare le condizioni di sostenibilità economica e finanziaria.

Abbiamo, infatti, l'aumento dei costi dei fattori produttivi (il carburante *in primis*, ma anche gli oneri di compensazione ambientale introdotti dalla normativa europea ETS — *Emission Trading Scheme* — in vigore da quest'anno, che penalizza i vettori europei con un *network* di corto-medio raggio o con *load factor* insufficiente); l'incremento delle tariffe (sia quelle di terminale che quelle degli aeroporti); le addizionali sui diritti d'imbarco che, a regime, comportano un aggravio stimato in 170 milioni di euro all'anno; l'asimmetria competitiva nei confronti di Ryanair, che con straordinaria abilità opportunistica riesce a coniugare un minor costo del lavoro, vantaggi fiscali e contributivi, incentivi riconosciuti a livello territoriale, sotto forma di tariffe più basse e/o remunerazione per ogni passeggero trasportato sugli scali italiani.

Questi sono tutti fattori i cui effetti sono amplificati da un'eccessiva frammentazione del mercato domestico italiano, caratterizzato da una molteplicità di operatori di piccole e medie dimensioni che non ha eguali negli altri Paesi europei.

Dal confronto, sono emerse anche alcune possibili soluzioni. In particolare, sull'asimmetria competitiva è stato proposto un intervento normativo che, analogamente a quanto già avvenuto in Francia, mira a meglio definire il concetto di base operativa e di conseguenza, in virtù dell'attività stabile, abituale e continuativa

svolta, individua nel complesso della legislazione nazionale il regime giuridico che deve essere rispettato.

Per quanto, invece, concerne le possibilità di consolidamento indispensabili per reggere una competizione internazionale e intercontinentale, la riscoperta all'articolo 25 della legge n. 287 del 1990 consentirebbe al Governo di tutelare gli interessi generali dell'economia nazionale, senza aprire un conflitto rispetto a delle pronunce che sarebbero ostative da parte dell'Autorità *antitrust*, in quanto avulse rispetto sia a delle dinamiche economiche del tutto peculiari che a delle scelte di politica strategica.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in attesa che l'*Authority* possa insediarsi e svolgere il compito attribuito dalla legge, ha delineato sette priorità, in considerazione del quadro normativo di riferimento, degli orientamenti comunitari e degli indirizzi parlamentari in materia.

La prima priorità è evitare la realizzazione di nuovi aeroporti, laddove sia possibile utilizzare strutture già esistenti (è il caso di Salerno rispetto a Napoli, in luogo di Grazzanise) o opportunamente potenziate da infrastrutture di raccordo e sistemi intermodali (come nei casi di Perugia e L'Aquila, che ben potrebbero accogliere i *surplus* di movimenti del traffico *low cost* incompatibili con Ciampino; peraltro, distanze e tempi di percorrenza non sono molto differenti da quanto accade per Beauvais e Vatry rispetto a Parigi).

La seconda priorità è considerare di interesse nazionale gli aeroporti e i sistemi aeroportuali che sono inseriti nella *core network* della rete transeuropea dei trasporti, in quanto di rilevanza strategica a livello europeo, essendo gli stessi pertinenti a città o conurbazioni considerate nodi primari nell'ambito della medesima rete, oppure quelli che sono inseriti nella *comprehensive network* (rete globale di trasporto europea) della suindicata rete transeuropea e contestualmente risultano riconducibili o alla categoria degli aeroporti con dati di traffico superiore al

milione di passeggeri; o a quella degli aeroporti con dati di traffico superiori a 500.000 passeggeri annui, in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche, quali l'unicità nell'ambito regionale o il ruolo di servire un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità; o, infine, alla categoria degli aeroporti indispensabili per assicurare la continuità territoriale.

Sono, inoltre, da considerare di interesse nazionale gli aeroporti e i sistemi aeroportuali che, pur non inseriti nella *comprehensive network*, presentano dati di traffico al di sotto del milione di passeggeri annui e con *trend* in crescita o che, a prescindere dai dati di traffico, sono destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti.

Per gli aeroporti considerati di interesse nazionale dovranno essere risolte le criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale, laddove mancante, e al risanamento economico-finanziario, laddove in perdita, mediante la presentazione di apposito piano di riequilibrio e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale a breve termine.

La terza priorità è sottrarre al traffico commerciale gli aeroporti inseriti nella *comprehensive network* e caratterizzati da esigui dati di traffico e/o difficile situazione finanziaria, nonché scarse prospettive di sviluppo futuro, fatto salvo l'inserimento, previa specializzazione di attività, in una rete aeroportuale o l'interesse delle regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico. Vanno sottratti al traffico commerciale anche gli ulteriori aeroporti commerciali esclusi dalle reti TEN-T, fatto salvo sempre l'interesse alle regioni competenti a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico per l'impatto economico e sociale che genera l'infrastruttura, nonché per gli eventuali margini di efficientamento.

La quarta priorità è incentivare la costituzione delle cosiddette «reti aeroportuali», gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi quali la differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologie di traffico; l'unicità della

struttura organizzativa di gestione, con risparmio sui costi della stessa; l'utilizzo razionale della capacità aeroportuale del *network* con possibilità di allocazione del traffico su diversi scali, anche in caso di picchi di domanda o calo di capacità di uno degli aeroporti per motivi tecnico-operativi; e infine l'ottimizzazione dell'acquisizione di servizi e beni da parte dei fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete.

La quinta priorità è riorganizzare i servizi di navigazione aerea mediante l'applicazione di tariffe differenziate «per zona di tariffazione di terminale», così come delineate dalla normativa comunitaria da applicare obbligatoriamente a partire dal 2015, per singoli aeroporti o per gruppi di aeroporti. Peraltro, in tale direzione spingono anche le indicazioni pervenute dalla IATA (International Air Transport Association) e dalla IACA (International Air Carrier Association).

La riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea deve avvenire anche mediante la revisione dell'orario di apertura degli aeroporti o degli orari di fornitura dei servizi, al fine di realizzare minori costi per tutti gli attori del trasporto aereo, nonché per lo Stato, in relazione ai servizi che deve garantire in aeroporto con spese gravanti sul proprio bilancio. In tale ottica, è essenziale individuare i servizi minimi necessari in relazione al traffico effettivamente presente in aeroporto, senza pregiudicare, ove possibile, anche la possibilità di soddisfare esigenze periodiche.

La sesta priorità è riorganizzare i servizi forniti in ambito aeroportuale con costi a carico dello Stato. Tali servizi, quali quelli espletati dai Vigili del fuoco, dal personale delle forze di polizia, delle forze armate, nonché dai sanitari e dai veterinari, necessitano di una pianificazione per consentire risparmi nell'impiego del personale addetto e di una rivisitazione delle modalità di gestione e dei relativi costi. Il piano di riorganizzazione di tali servizi sarà predisposto d'intesa tra tutte le amministrazioni interessate.

La settima priorità è programmare gli interventi per il risanamento finanziario e

gestionale delle società aeroportuali, atteso che la situazione economica di diverse società di gestione aeroportuale è particolarmente critica, soprattutto per quelle che gestiscono aeroporti di piccole dimensioni, per i quali si pone la problematica riguardante tutte le attività con perdite di esercizio per tre anni consecutivi.

Infatti, il disposto dell'articolo 6, comma 19, al decreto-legge n. 78 del 2010, convertito con modificazioni dalla legge n. 122 del 2010, non consente alle amministrazioni pubbliche «di effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali».

Tale divieto non si applica in presenza di contratti di programma e di servizio, anche se, sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero dell'economia e delle finanze, occorre valutare, pur in presenza di detti contratti, la ricorrenza dell'interesse pubblico a effettuare ricapitalizzazioni o trasferimenti di fondi e accertare l'esistenza delle necessarie coperture finanziarie. Ai fini della soluzione della problematica saranno predisposte apposite linee guida d'intesa tra le competenti amministrazioni. A ciò è strettamente connesso il rilascio di affidamento delle concessioni in gestione totale, per le quali non risulta ancora perfezionato il relativo *iter*.

Ad oggi, risultano tuttora in via di definizione gli affidamenti in concessione della gestione totale degli aeroporti di Ancona, Brescia, Cuneo, Parma, Perugia, Rimini e Treviso, i cui decreti interministeriali, *ex* articolo 7 del DM n. 521 del 1997, sono stati inviati alla controfirma del Ministro dell'economia e delle finanze, nonché dello scalo aeroportuale di Trapani-Birgi, per il quale è in corso di predisposizione il relativo schema di decreto interministeriale, e, da ultimo, dell'aeroporto di Albenga, per il quale, il 6 set-

tembre 2012, la direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo ha espresso il proprio nulla osta.

Per gli aeroporti di Bolzano, Crotone, Grosseto, Oristano, Reggio Calabria e Siena, che rappresentano gli ulteriori scali per i quali non si è ancora perfezionato il procedimento di affidamento della gestione totale, l'ENAC non ha provveduto a inoltrare alla competente direzione generale alcuna deliberazione, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo n. 250 del 1997, per l'attivazione della relativa procedura di affidamento in concessione della gestione totale.

A normativa vigente, decorso il termine al 31 dicembre 2012, per gli affidamenti delle gestioni totali non si potrà che procedere mediante gara europea, ai sensi dell'articolo 704 del codice della navigazione.

Per quanto riguarda il settore dell'*handling*, si può constatare un radicale incremento della qualità e del numero dei servizi offerti con l'ingresso di numerosi operatori privati. Tuttavia, si rischia una loro progressiva marginalizzazione nella catena del valore a causa dei livelli tariffari imposti sia dalla domanda che dall'offerta e della concorrenza operata dai gestori aeroportuali e da vettori, tali da riflettersi su condizioni di lavoro sempre più difficili, spesso motivo di vertenze di ampia risonanza sociale. Al riguardo, va valutata attentamente l'opportunità di prevedere incentivi all'aggregazione dei soggetti presenti sul mercato, definendo standard di qualificazione in termini di dimensionamento, di mezzi disponibili, di sicurezza delle operazioni e di qualità dei servizi resi.

Infine, molta preoccupazione — non poteva essere altrimenti — è stata espressa dalle organizzazioni sindacali in relazione al fatto che il costo del lavoro e i livelli occupazionali sono negativamente penalizzati dall'aspra competizione tra le imprese e da un quadro regolatorio che, pur discendendo da una normativa comunitaria, ha determinato solo in Italia una simile fragilità del sistema produttivo.

A tale situazione di mercato si aggiunge la mancanza di una struttura contrattuale

dell'intero comparto a livello nazionale che coniughi le tutele con le specifiche esigenze di produttività e flessibilità. Per far fronte a tale disagio, il Governo ha già manifestato la propria disponibilità a favorire un dialogo con le parti datoriali.

Ritengo, infine, utile fornirvi alcuni elementi su singoli fatti specifici che ci hanno visto impegnati negli scorsi mesi, che sono tornati in evidenza in questi giorni o che occupano già uno spazio in agenda.

Cominciamo con la crisi del vettore Wind Jet SpA. Le difficoltà di questo vettore aereo avevano avuto una loro prima formalizzazione il 19 giugno 2012, allorquando, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, la società e le organizzazioni sindacali interessate avevano raggiunto un accordo per porre in cassa integrazione guadagni straordinaria, per la durata massima di 48 mesi a decorrere dal 20 giugno 2012, fino a un massimo di 440 lavoratori a tempo indeterminato.

Il 12 agosto, a seguito del venir meno delle trattative per l'acquisto da parte di Alitalia CAI — che ha ritenuto di far valere alcune delle tredici condizioni sospensive cui era subordinata l'efficacia del preliminare sottoscritto il 13 aprile 2012 — e nell'impossibilità per il vettore di continuare a far fronte alle spese di esercizio e alle richieste dei creditori, Wind Jet ha deciso di cancellare tutti i voli, chiedendo la sospensione del certificato di operatore aereo.

Ad oggi, non è stata presentata a ENAC nessuna istanza per la ripresa delle operazioni, né per il rilascio di una nuova licenza e di un nuovo certificato di operatore aereo. Sino al 27 ottobre resta valido il programma di riprotezione dei passeggeri in possesso dei biglietti Wind Jet, che potranno volare sui voli operati da altre compagnie che hanno accettato di mettere a disposizione posti e tariffe speciali verso le destinazioni originariamente previste.

Il secondo ambito su cui sono maturate importanti novità è la rimozione della posizione di monopolio sulla Roma-Milano Linate. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nella riunione del 27

settembre 2012, ha preso atto della disponibilità da parte della compagnia Alitalia di rilasciare otto *slot* sullo scalo di Milano Linate, suddivisi tra la fascia del mattino e quella della sera. Secondo l'*Antitrust*, l'entità della misura adottata dalla società è idonea a consentire l'effettiva rimozione della posizione di monopolio detenuta sulla rotta.

L'Autorità ha, inoltre, accettato la scelta effettuata dal vettore di affidare alla società Nexia International il mandato di *monitoring trustee*, in quanto qualificata, indipendente e priva di conflitti di interesse rispetto alla compagnia. Nexia sarà, quindi, incaricata di effettuare la procedura di valutazione delle richieste di *slot* da parte degli altri vettori e la loro assegnazione. A tal fine, la società provvederà a raccogliere le diverse richieste dei vettori, le quali dovranno contenere l'impegno a operare sulla rotta Roma-Milano per almeno sei stagioni IATA consecutive, a partire dalla stagione *Winter 2012-2013*, e a individuare entro il 28 ottobre 2012 il vettore più idoneo a costituire il più efficace ed efficiente vincolo competitivo sui servizi di trasporto aereo sulla rotta interessata.

Secondo le indicazioni dell'*Antitrust*, il *monitoring trustee* considererà quesiti preferenziali la solidità finanziaria, la completa indipendenza societaria e commerciale da Alitalia-CAI, il numero complessivo degli *slot* richiesti, nonché la bontà del *business plan* specificamente redatto.

Passiamo ora all'aeroporto di Comiso. Al momento, questo aeroporto non è incluso nel contratto di programma tramite il quale si disciplina la fornitura dei servizi della navigazione aerea tra lo Stato ed ENAV. Pertanto, la fornitura dei servizi della navigazione aerea presso lo scalo ragusano è possibile esclusivamente attraverso la sottoscrizione di un accordo convenzionale di natura privatistica tra il fornitore di servizi ENAV e le controparti, a disciplina delle modalità e dei termini della prestazione, nonché di ogni relativa cautela. ENAV ha, dunque, provveduto a proporre una bozza di convenzione, che è

stata, in più occasioni, oggetto di disamina e confronto con i soggetti locali e istituzionali interessati.

Per quanto concerne, in particolare, la doverosa tutela patrimoniale dell'*asset* pubblico che ENAV rappresenta, i punti qualificanti di tale bozza di accordo, così come indicati da ENAV d'intesa con il ministero azionista, fanno riferimento all'ottenimento di idonea garanzia del pagamento del corrispettivo per il biennio di vigenza della convenzione; al perdurare di tale garanzia di remunerazione per ogni ipotesi di proseguimento nella fornitura di servizi anche dopo il biennio convenzionale; e, infine, ad assicurare la possibilità da parte di ENAV di cessare la fornitura del servizio qualora, al termine di due anni stabiliti in convenzione e in mancanza di inclusione di Comiso nel contratto di programma, non dovessero essere reperite le risorse economiche per far fronte ai relativi costi.

Dal momento della sottoscrizione della convenzione, ENAV sarà in grado di avviare la fornitura del servizio entro 6 mesi. A tal fine, l'ente si sta già da tempo proattivamente adoperando per effettuare gli approfondimenti tecnico-operativi opportuni e propedeutici all'avvio delle attività.

Ho usato il termine « proattivamente » proprio per evidenziare che la gestione che sta assicurando il dottor Garbini, alla conduzione di questo ente, segna una reale, importante e significativa discontinuità rispetto al passato. Ciò è testimoniato, peraltro, dall'acquisizione di importanti commesse che l'ente si è assicurato all'estero, in particolare in Kenia, in Romania e in Libia. In più, proprio stamattina ci è pervenuta notizia dell'acquisizione di un'importante commessa per 9 milioni di dollari in Malesia, per l'assistenza allo sviluppo e al traffico aereo dell'aeroporto di Kuala Lumpur.

A questo punto, riterrei utile fare un aggiornamento su un tema che ha visto impegnato, in particolare, questo ramo del Parlamento. Mi riferisco alla concezione delle cosiddette « quinte libertà ». La Singapore Airlines sta valutando se esercitare il diritto di « quinta libertà » sull'aeroporto

di Milano Malpensa a partire dalla stagione *Summer 2013* per la durata di 18 mesi. I servizi forniti in quinta libertà — cioè la possibilità per un vettore di un Paese di atterrare in un secondo Paese, di imbarcare e sbarcare passeggeri, e successivamente di volare per raggiungere un terzo Paese — sono stati ostacolati in passato perché si tendeva a privilegiare i voli che collegano direttamente una coppia di Paesi.

Non vi è dubbio, inoltre, che questo genere di servizi è caratterizzato da costi marginali tendenzialmente bassi, che generano tariffe altamente competitive. Tuttavia, un'interpretazione meno restrittiva nella concessione di tale facoltà potrebbe senz'altro costituire un utile volano economico per quegli scali che, pur non essendo *hub*, hanno una significativa potenzialità e proiezione internazionale.

Vorrei aggiungere, infine, un elemento relativo alla presidenza dell'ENAC. Il presidente Vito Riggio ha concluso il suo mandato lo scorso 27 settembre e potrà operare in regime di *prorogatio* per un periodo massimo di 45 giorni, adottando esclusivamente gli atti di ordinaria amministrazione, nonché quelli urgenti e indifferibili.

Ho ritenuto di svolgere questa audizione recuperando quattro pilastri fondamentali del ragionamento, ovvero favorire il consolidamento dei vettori nazionali; eliminare i fattori di opportunismo che contribuiscono al successo, in Italia, di Ryanair; adottare criteri meno restrittivi per vettori di Paesi terzi interessati a posizionarsi su Malpensa; e, infine, recuperare una funzione di indirizzo strategico in grado di coniugare libero mercato, politica industriale e coesione economica e sociale.

Sono, ovviamente, a disposizione della Commissione per soddisfare eventuali richieste di chiarimento. Grazie.

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

JONNY CROSIO. Ringrazio il sottosegretario per il suo impegno. Ciò nonostante, la confusione che regna nel Go-

verno è sempre più disarmante. Non è un rilievo che faccio in quanto esponente dell'opposizione, ma perché lo dimostrano i fatti. Quindi, signor sottosegretario, vorrei avere un chiarimento sulla posizione del Governo.

A Cernobbio è stato presentato lo « studio Ambrosetti », autorevole e condivisibile, in cui si espone l'importante piano industriale per gli aeroporti del nord. Mi riferisco a Linate e Malpensa, rispetto ai quali, con gli aggiustamenti e le correzioni che vengono indicate, si avrebbe la garanzia di avere due punti percentuali di PIL, oltre a 300.000 posti in termini di occupazione. Ebbene, in quell'occasione, il Ministro Passera ha dichiarato che lo studio era certamente meritevole di essere considerato e che si sarebbe impegnato a veicolare all'interno del Governo questa importante valutazione.

Successivamente, ho letto una notizia di agenzia a inizio ottobre in cui lei, signor sottosegretario, ha dichiarato che è impensabile spostare il traffico da Linate su Malpensa, come indicava questo studio. Specifico che si parla di traffico riguardante i voli intercontinentali, non quelli nazionali perché l'indicazione dello studio Ambrosetti è di tenere a Linate prevalentemente la navetta con Roma. Il suo punto di vista è, quindi, diametralmente opposto a quello del Ministro. Dunque, la situazione è abbastanza imbarazzante.

Per quello che ci riguarda, crediamo che questo studio, che abbiamo analizzato in maniera puntuale, si possa prendere in considerazione — come ha indicato il Ministro — per avere degli spunti integrabili in un piano industriale importante per il Paese e per Alitalia.

Le sette priorità che il Governo indica non ci sembrano niente di particolare. Vorremmo, però, essere propositivi. Mi è piaciuto molto il passaggio della relazione sul discorso delle « quinte libertà ». In generale, a noi questo discorso va bene, anche perché, forse, è quello che Malpensa si aspetta. Tuttavia, signor sottosegretario, non credo che sulla faccia della terra esista un vettore disposto a programmare l'utilizzo di una macchina da 300 milioni

di euro con l'ipotesi di poter lavorare 18 mesi. Il principio del provvisorio/definitivo di 18 mesi fa parte solo di questo Paese, ma non esiste al mondo un vettore aereo disposto a programmare in questo modo.

Allora, se non vogliamo raccontarci bugie, va bene l'apertura su questo aspetto e siamo disposti a sostenerla, per quanto possiamo fare, ma con la garanzia che questo diventi un impegno definitivo e consolidato, tenendo conto che, in caso contrario, nessuna compagnia farebbe questa programmazione.

Crediamo, quindi, che le valutazioni sulla questione degli aeroporti milanesi possano essere riconducibili allo studio Ambrosetti, che va a soddisfare le richieste di mercato. Sul discorso delle « quinte libertà », chiediamo al Governo di farlo, visto che ci sono le condizioni, anche perché non ci costa niente. Dopodiché, il mercato ci darà la risposta. Grazie.

SILVIA VELO. Innanzitutto, rivolgo un ringraziamento non rituale al sottosegretario Improta, la cui presenza in questa Commissione è preziosa su diversi fronti, dal momento che ci fornisce informazioni sempre molto importanti per il nostro lavoro.

Al netto di quanto accennato nella sua relazione, sarebbe utile avere qualche informazione in più sul Piano nazionale degli aeroporti. Infatti, si tratta di un documento che circola da parecchio tempo — a volte è definito « studio dell'ENAC », altre « Piano nazionale degli aeroporti » — per cui sarebbe utile capire non solo la tempistica (lei ha parlato della fine dell'anno), ma anche su cosa si sta lavorando, oltre alle intenzioni del Governo. Insomma, un'audizione sulla situazione del trasporto aereo, lasciando *a latere* questo tema, mi sembra soffra della mancanza di un elemento fondamentale.

GIACOMO TERRANOVA. Innanzitutto, rivolgo un ringraziamento al sottosegretario per lo sforzo profuso nel dare continuità a una materia fortemente avvertita come prioritaria da tutta la Commissione trasporti e che soffriva, invece, di un silenzio.

Indipendentemente da questo apprezzamento di carattere generale, vorrei sapere qualcosa di più riguardo alla tempistica. Come ho già detto in un'altra audizione al Ministro, la legislatura sta per finire. Nella relazione si richiama a tempi strettissimi, ma, probabilmente, a prescindere dalla buona volontà dichiarata, non riusciremmo più a trattare alcune questioni, a meno che il Governo non intervenga con provvedimenti urgenti e immediati.

Credo, quindi, che la strada da battere sia un intervento immediato del Governo, che possa produrre un decreto da trasmettere alle Camere per l'approvazione, sulle questioni da lei discusse che possono essere trattate con carattere di urgenza. Non mi pare, infatti, che i tempi di una vicenda così elaborata siano compatibili con un *iter* legislativo ordinario.

Vorrei, ora, fare alcune considerazioni specifiche. Come ha detto l'onorevole Velo, il Piano dei trasporti è una sorta di documento che compare e scompare periodicamente, che, di volta in volta, viene comunicato come di immediata produzione e di prossima visibilità e di cui abbiamo più volte apprezzato anticipazioni a mezzo stampa. Invece, sembra che alcuni punti contenuti nella formulazione dei tecnici che hanno redatto questo documento (OneWorks, Nomisma e KPMG) siano stati modificati negli uffici del ministero. Sembra, insomma, che il Governo abbia riadattato il documento.

Infatti, alcune delle questioni — mi riferisco alla vicenda dello scalo di Grazzanise, che compare e scompare, o all'ipotesi di Salerno, che ora si esalta di nuovo — trovano, in forma alternata, diverse trattazioni. Ora, un documento tecnico varato dal Governo — anche se il Governo è tecnico — ha una natura politica. Chiediamo, quindi, che venga fuori qualcosa che risulti visibile e tangibile, altrimenti faremo poca strada nell'azione di razionalizzazione, che — ripeto — non è compatibile con i residui tempi di vita di questo Governo.

Sulla questione Ryanair, vorrei dire che quella che è stata definita un'abilità competitiva si colloca in un contesto di assenza

totale di contrasto poiché risulta incomprendibile l'atteggiamento dello Stato, in questo caso del Governo. Tutto ciò non accade per caso, visto che non c'è una chiara e immediata azione di contrasto. In altri Paesi, sono state trovate le forme per evitare che Ryanair trovasse sul territorio le migliori condizioni in cui operare, al di là del suo stesso Paese di origine. Probabilmente, in Italia, si ha troppa complicità da parte degli enti locali e della società di gestione e troppo divario competitivo rispetto ai vettori nazionali che, oggettivamente, hanno finito con il decretare il loro sostanziale fallimento.

Abbiamo visto la situazione dei vettori nazionali. Nella sua relazione è tratteggiata anche la questione Wind Jet, di cui conosciamo con esattezza lo stato dell'arte, a prescindere dalle fantomatiche previsioni che vengono fatte in Sicilia riguardo alla possibilità di intervenire per fare in modo che il diritto alla mobilità dei cittadini meridionali — in questo caso della Sicilia — non venga massacrato da fenomeni che lo Stato, pur nel rispetto dei principi di concorrenza e di autonomia dei vettori, dovrebbe cercare di evitare.

Come le ho detto in un'altra occasione, era chiaro che la questione prezzi sarebbe esplosa. Wind Jet si è fermata e raggiungere la Sicilia è diventata una chimera economica. Si parla di 400 o 500 euro, a seconda del momento in cui si possono fare i biglietti, quindi una parte del Paese, che già soffre di una condizione economica critica, che « gode » dell'isolamento e che ha l'aereo come unica forma di collegamento reale con il resto del Paese, risulta ulteriormente penalizzata perché viaggiare a queste tariffe è impossibile.

Inoltre, avevamo parlato della necessità di attivare l'*Authority* entro il mese di giugno. Tuttavia, sembra che si riesca a vararla. Forse sta già scomparendo, visto che viene dilatata oltremodo l'attivazione di questo organismo, che dovrebbe svolgere un ruolo centrale in queste importanti questioni? Che cosa è successo? Confesso, sinceramente, di non averlo più capito.

A prescindere dall'apprezzamento per il suo garbo e per la sua disponibilità

anche nei confronti delle nostre continue perorazioni, credo che sia necessario, anche da parte sua, dare alcune risposte. Vorrei capire quando e se verrà risolto il problema dell'Autorità dei trasporti. Forse, la questione delle date in cui si doveva valutare la terna e l'aggiornamento riguardante la decisione del Governo di confermare o meno quella terna o adottare altre soluzioni (che, peraltro, ancora non mi sono ben chiare) è diventata agenda del prossimo Parlamento e della prossima legislatura?

Pur apprezzando la buona volontà, occorre fare qualcosa di più. Soprattutto, spero che il Governo decida di intervenire con grande saggezza sulle cose che sono state riepilogate, anche nel confronto con i sindacati, con i gestori aeroportuali e con tutti gli operatori del settore, che sono un elemento fondamentale per la ripresa del sistema del trasporto aereo in Italia, che mi pare abbia subito un ulteriore rallentamento.

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio il sottosegretario per avere svolto una relazione che tocca tutti i punti di interesse di questa Commissione, sottolineando, all'inizio, il lavoro che questa Commissione ha inteso fare con l'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale nazionale. Peraltro, la stessa intitolazione voleva sancire l'importanza che attribuiamo alla necessità di un sistema aeroportuale, appunto, nazionale sulla base di una strategia statale. Analogamente, ringrazio il sottosegretario di avere fatto cenno all'importanza dell'Autorità dei trasporti, che questa Commissione ha voluto fortemente, ben prima della nascita del Governo Monti, come dimostrano le diverse proposte di legge di cui era stato avviato l'esame.

Ciò detto, mi vorrei soffermare su alcuni punti. Innanzitutto, chiedo un chiarimento in merito alla concessione dell'aeroporto di Reggio Calabria perché, da notizie di stampa, ci risulta che l'ENAC abbia già portato avanti il procedimento. Non so, quindi, se c'è qualche aggiornamento rispetto al momento in cui è stata preparata la relazione che ci ha illustrato.

Sulla questione Ryanair prendo atto con piacere che il Governo finalmente se ne occupa, individuando uno strumento idoneo a risolvere il problema di una compagnia aerea che, nel nostro mercato, ha acquisito l'80 per cento dei voli *low-cost*, indebolendo, al contempo, il mercato interno. Tuttavia, come lei ha sottolineato, anche per la sua competenza originaria, la base di una compagnia aerea che vuole crescere è proprio il mercato interno, senza il quale è difficile il sostegno e lo sviluppo.

Le chiedo, quindi, se è possibile inserire nel prossimo decreto « crescita *bis* » una norma analoga a quella che è stata individuata in Francia, la cosiddetta « continuità operativa », che è in grado — come lei ha ben precisato — di rispondere alle osservazioni che potrebbero provenire dall'ambito comunitario, sia perché è già stata adottata in Francia, sia perché, da un punto di vista giuridico, c'è il rispetto di alcune norme che lei ha citato, come l'articolo 25 della legge n. 287 del 1990. Insomma, su questo chiederei al Governo di essere immediatamente operativo, passando dalle parole ai fatti.

In passato, sono già intervenuto sulla vicenda di Wind Jet. Anzi, all'epoca si parlava dell'acquisizione di Wind Jet da parte di Alitalia, addirittura per incorporazione. Personalmente, consideravo questo un pericolo, a meno che il Governo non avesse fornito degli elementi di rasserenamento. Come ha detto bene il collega Terranova, l'idea che una compagnia aerea che già soffre ne acquisisca un'altra, che è moribonda, ci preoccupava sia perché si andava ad aggravare la situazione di una società, sia perché, in questo modo, si eliminava un concorrente, per cui il cittadino avrebbe subito un appesantimento tariffario. Peraltro, questo è un elemento di preoccupazione già nel momento in cui la compagnia non c'è, soprattutto riguardo ad alcuni territori in cui non ci sono molti aeroporti e neppure alternative modali.

Per esempio, la Sicilia dovrebbe beneficiare di un intervento che le consenta una continuità territoriale, ma, di fatto, i Governi degli ultimi anni (non mi riferisco solo a quello attuale), caratterizzati dalla

carezza di fondi, non hanno destinato le risorse necessarie a garantire parità di diritti in tutto il Paese. Tengo a sottolineare questo punto perché fa parte di un ragionamento più ampio, che andrà affrontato nuovamente quando parleremo del sistema aeroportuale.

A questo proposito, ho letto il documento presentato a Cernobbio dallo studio Ambrosetti. È un documento molto ricco e interessante, anche per il lavoro che abbiamo avviato in Commissione. Tuttavia, occorre distinguere tra i vettori e le infrastrutture aeroportuali. Il Paese è titolare di infrastrutture, ma non possiamo vincolarle al risultato delle società che insistono nel comparto aereo. In questo caso, mi riferisco a una compagnia aerea della quale mi auguro la crescita, ma non certamente a discapito dello sviluppo maggiore che può avere, per il Paese, uno scalo internazionale.

Noi che siamo fruitori dei servizi aeroportuali spesso ci accorgiamo che l'utilizzo dei nostri aeroporti non è equiparabile a quello degli altri Paesi d'Europa, che puntano su alcuni scali internazionali e arricchiscono l'offerta, anche se i vettori sono differenti, generando benefici nel territorio. Il collega Terranova è stato amministratore di un aeroporto. Conosciamo, quindi, la ricaduta di un aeroporto sul territorio. Per esempio, in Lombardia, abbiamo la possibilità di sviluppare non solo un *business* importante su un aeroporto come Malpensa, ma anche di generare una capacità di trasporto, sia in partenza che in arrivo, che credo possa favorire altre attività, comprese quelle manifatturiere, che hanno generato negli anni la crescita del nostro Paese.

Se penso, per esempio, alla moda, avere la possibilità di arrivare, attraverso un aeroporto internazionale, direttamente da tutte le parti del mondo è certamente meglio, rispetto al fatto di obbligare il passeggero a fare uno scalo presso altri aeroporti europei, anche se poi si arriva in un aeroporto più vicino alla città, come Linate, perché, comunque, uno scalo in più genera ritardi, fastidi e tante altre insoddisfazioni. Per questo, spesso si scel-

gono altre città come sedi di importanti manifestazioni.

Insomma, credo sia il caso di sciogliere finalmente il nodo Malpensa-Linate, ritornando al progetto originale, che continua a essere interessante, secondo il quale Linate doveva essere l'aeroporto prescelto per i trasferimenti da Roma a Milano, facendo crescere Malpensa come aeroporto internazionale e intercontinentale, anche perché è stato un investimento notevolissimo del nostro Paese. Ecco, vorrei dire al Ministro Passera, che ha affermato che dobbiamo tornare a quel progetto, di passare dalle parole rapidamente ai fatti.

Sull'aeroporto di Comiso, innanzitutto, la ringrazio di averne discusso perché sa bene che spesso mi sono appellato al Governo per risolvere un nodo che fino all'altro giorno è stato anche oggetto di derisione in televisione. È stato un investimento importante che, in questo momento, siccome Fontanarossa resterà chiusa per un mese, avrebbe potuto consentire un'ulteriore facilitazione.

Su questo, vorrei sapere, una volta per tutte, in maniera chiara quali sono le controparti, visto il rimpallo tra alcune istituzioni e mi riferisco alla regione, al comune e al concessionario; ecco, dobbiamo capire chi non è in grado di fare il proprio dovere. La regione ha detto di aver risolto, stanziando 4,5 milioni. Giustamente, l'ENAV, di cui è titolare lo Stato, chiede delle garanzie sia per rimanere due anni a offrire i servizi, sia per andarsene, qualora la garanzia non continui. Insomma, chi è che non fornisce le garanzie? Bisogna necessariamente chiarire questo punto.

Credo di non avere altro da aggiungere. Ringrazio nuovamente il sottosegretario di tutte le informazioni che ci ha fornito.

CARLO MONAI. Ringrazio, da parte mia e dell'onorevole Formisano, il sottosegretario Improta, al quale chiedo di chiarire alcuni aspetti.

In particolare, mi ha colpito la sottolineatura dell'opportunismo Ryanair che, dal punto di vista commerciale, rappre-

senta un'opportunità anche per gli utenti, non solo per l'azienda. Vorrei, quindi, capire se la linea di intervento che il Governo annuncia in questi punti - cioè di proporre un intervento normativo che contrasti questa straordinaria abilità opportunistica di Ryanair, introducendo dei meccanismi « protezionistici » per intralciare questa asimmetria competitiva - non siano piuttosto da iscrivere a un altro tipo di politica.

Per esempio, come utente, so che quando c'era Air One in concorrenza con Alitalia il prezzo dei biglietti aerei da Trieste a Roma erano calmierati perché c'era la tendenza alla competitività; invece, da quando c'è stata la fusione, c'è stata una sostanziale impennata dei prezzi perché l'operatività di quella tratta è rimasta affidata a un unico vettore.

Ciò vale a maggior ragione quando, nella logica di favorire la possibilità di consolidamento della frammentazione del mercato italiano, a differenza di quelli di altri Paesi, si invoca l'articolo 25 della legge sulle posizioni dominanti, che prevede che « il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, determina in linea generale e preventiva i criteri sulla base dei quali l'Autorità può eccezionalmente autorizzare, per rilevanti interessi generali dell'economia nazionale nell'ambito dell'integrazione europea, operazioni di concentrazione vietate ai sensi dell'articolo 6, sempreché esse non comportino la eliminazione della concorrenza dal mercato o restrizioni alla concorrenza non strettamente giustificate dagli interessi generali predetti. In tali casi l'Autorità prescrive comunque le misure necessarie per il ristabilimento di condizioni di piena concorrenza entro un termine prefissato ».

Dalla riscoperta che ne viene annunciata, mi pare di capire che questo articolo non ha mai avuto applicazione. Confesso, comunque, la mia perplessità e mi domando se non sia opportuna un'iniziativa del Governo tesa a favorire l'aggregazione di vettori, magari con incentivi fiscali, piuttosto che introdurre elementi esclusivamente protezionistici rispetto a una

compagnia di bandiera che ha perso la caratteristica di compagnia nazionale, visto che non è più in mano pubblica, ma di imprenditori privati, tra l'altro con una forte compresenza di Air France, cosa che inizialmente si voleva evitare.

Vorrei sottolineare che, mentre nei Paesi europei come la Francia o la Gran Bretagna le fusioni e le acquisizioni di compagnie più piccole in Air France piuttosto che in British Airways è stata finalizzata a potenziare la massa dei posti disponibili e le rotte che potevano essere offerte, da noi c'è stata un'operazione esattamente inversa, nel senso che questa fusione ha ottimizzato i risultati operativi di Alitalia, nella logica, però, di limitare e di alzare i costi.

Dunque, nella logica non tanto e non soltanto dell'economia nazionale, ma dell'utenza - dobbiamo, infatti, guardare anche all'interesse del singolo utente o del turista che arriva in Italia - dobbiamo chiederci se non sia il caso di introdurre sì degli elementi agevolativi, ma non necessariamente protezionistici, tenendo anche conto che i risultati che abbiamo di fronte non sono particolarmente confortanti.

Dico questo a prescindere dal fatto che sappiamo Ryanair essere spesso interessata da procedure di infrazione da parte dell'*Antitrust* per operazioni che, peraltro, hanno visto corresponsabili anche Alitalia e altre società. Mi riferisco, per esempio, al sovrapprezzo che veniva praticato in maniera surrettizia nel pagamento con carta di credito dei biglietti aerei che nascondeva un incremento del costo del biglietto in maniera poco trasparente per l'utenza e ad altre pratiche di analoga natura.

A ogni modo, mi ha messo in allarme questo punto accennato nella sua relazione, su cui vorrei avere maggiore ragguaglio.

RENZO LUSETTI. Ringraziamo il sottosegretario Improta perché è venuto in Commissione a fare un'analisi sulla situazione del trasporto aereo. Apprezziamo anche i toni autocritici che il Governo ha voluto utilizzare perché ci sono molti problemi che mettono a rischio il settore.

Su questo, qualcosa è stato fatto, ma ci sono ancora molte criticità.

Tuttavia, nella relazione che ci è stata proposta vedo una dichiarazione di intenti. Credo che si dovrà fare ancora di più, ma apprezziamo l'intento. Alcuni colleghi, per esempio, hanno parlato di Comiso. Ecco, quando ci deve essere un intervento organico del Governo su alcuni temi occorre una maggiore concretezza, sapendo anche che la legislatura volge al termine, quindi non possiamo aspettarci grandi voli pindarici. Ciò nonostante, si potrebbe fare qualcosa in più.

Vorrei solo fare due ulteriori osservazioni. La prima riguarda l'Autorità dei trasporti. Come dice il sottosegretario, il Governo Monti ha fatto molto per il settore del trasporto aereo. Più in generale, ha istituito, appunto, l'Autorità dei trasporti, che, però, a tutt'oggi — com'è sotto gli occhi di tutti — non è ancora composta. Non so se domani il Consiglio dei Ministri farà qualcosa in questa direzione, ma è oggettivamente intollerabile continuare in questo modo. A questo punto, era meglio non farla. Difatti, all'indomani dell'istituzione dell'Autorità dei trasporti, c'è stato anche un dibattito in cui si diceva che l'Italia è l'unico Paese che affida delle competenze specifiche a questa Autorità. Ecco, se si fa questa scelta bisogna portarla a termine, quindi credo che il Governo debba farsi carico di definire un'altra terna.

So che questo è un governo tecnico, ma so anche che i governi tecnici non esistono. Il governo è sempre politico. Ora, il governo politico composto da tecnici deve riunire la sua maggioranza e fare un accordo. Io sono un vecchio parlamentare, tra poco andrò a casa; sono da rottamare, come dice qualcuno. Ricordo, però, che alcuni ministri della prima repubblica riunivano periodicamente la maggioranza per definire alcune questioni. Di più, i ministri si riunivano pure con le opposizioni per affrontare alcuni temi. Non è una battuta. A prescindere da questo, bisogna fare rapidamente questa Autorità oppure il Governo — che giustamente andrà avanti fino alla fine — deve fare un'altra scelta e

abolirla. La mia è una provocazione perché faccio parte della maggioranza, ma non si può andare avanti in questo modo.

La seconda osservazione riguarda Ryanair. Come hanno detto i colleghi Teranova e Monai — peraltro, ho fatto anche un'interrogazione su questo — la situazione è intollerabile. In Francia non accadrebbe una cosa del genere. Sento dire che all'aeroporto di Verona ci sono voli da 15 euro per passeggero. Insomma, siamo veramente di fronte a un'alterazione della concorrenza. Comunque, penso che, a differenza di altri operatori, Ryanair continui a utilizzare strumentalmente la propria nazionalità irlandese per non pagare tasse e contributi previdenziali e per non rispettare le norme comunitarie sui diritti dei passeggeri. Ecco, su questo il Governo deve intervenire.

Mi scuso, signor sottosegretario, ma cancellerei la frase da lei pronunciata — « con straordinaria abilità opportunistica » — perché sembra venga premiato l'opportunismo. È meglio cancellarla, altrimenti diciamo che il Governo Monti, anzi l'Italia favorisce la competizione asimmetrica (peraltro, era così anche quando c'era il Ministro Matteoli; non è cambiata la storia).

A prescindere da queste osservazioni, c'è una forte discriminazione fiscale e previdenziale che provoca un grave danno a tutto il trasporto aereo nazionale. Lei, poi, proviene da Alitalia, quindi sa bene questo cosa vuol dire. Penso, quindi, che su Ryanair il Governo debba esprimersi in maniera molto precisa e chiara in tempi molto rapidi.

MARIO LOVELLI. Anche alla luce delle considerazioni espresse dai colleghi che mi hanno preceduto, penso che si possano ridurre all'essenziale le questioni da sottoporre all'attenzione del sottosegretario e, tramite lui, al Governo.

Dal mio punto di vista, credo che l'unica cosa che il Governo non debba fare — lo chiedo espressamente — sono le riunioni di maggioranza per fare le nomine dell'*Authority*. Su questo argomento

non sono consentite battute. Conosciamo la storia della prima repubblica, ma anche quella della seconda.

Ora, dato che l'Autorità dei trasporti è stata una scelta che ho particolarmente sostenuto in termini di proposta di legge e ho apprezzato l'iniziativa del Governo attuale, che ha superato la resistenza di quello precedente, la questione non può ridursi a un mercanteggiamento per le nomine. Dunque, il Governo faccia le scelte necessarie nella sua autonomia, trovando le personalità giuste dal punto di vista tecnico e professionale per ricoprire l'incarico, ma lo faccia al più presto. Dopodiché, troverà nella Commissione trasporti la possibilità di procedere.

D'altra parte, che serva un'Autorità dei trasporti è dimostrato anche dalle considerazioni sulla vicenda Ryanair. Si tratta, infatti, di questioni che vanno poste di fronte a un organo di regolazione indipendente, che prenda in carico il sistema nazionale dei trasporti, lo interpreti e faccia delle regole, nelle quali devono rientrare i comportamenti degli operatori economici che stanno sul mercato. Poi, se sono in grado di stare sul mercato, ci stanno, altrimenti escono fuori.

A questo proposito, vorrei porre una domanda al Governo. Per esempio, su Wind Jet, vorrei sapere l'opinione del Governo su una possibile operazione che veda il coinvolgimento della regione siciliana. Insomma, stiamo andando fuori dalle regole di mercato, su cui interveniamo continuamente a livello normativo e che sono continuamente disattese. Si potrebbe parlare, del resto, anche della navigazione verso la Sardegna, ma poi andiamo fuori tema.

Oltre a stimare il Governo per la scelta sull'*Authority*, lo apprezzo anche per la scelta di inserire nell'Allegato infrastrutture le linee guida per il Piano degli aeroporti, cosa che in precedenza non ricordo essere stata fatta. In ogni caso, oggi il Governo ha presentato una relazione che può essere una base di valutazione molto interessante.

Tuttavia, vorrei rivolgere una domanda al sottosegretario. Se non sbaglio, il Piano

nazionale degli aeroporti non è previsto da una normativa specifica, mentre lo è il Piano generale dei trasporti, che dal 2001 non è più stato aggiornato. Sarebbe interessante capire se questo scorcio di legislatura ha ancora uno spazio per avere una visione d'insieme del sistema dei trasporti.

In ogni caso, è utile che la nostra Commissione sottolinei che, avendo fatto un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, le indicazioni fondamentali sono già state date nelle conclusioni dell'indagine, appunto. Insomma, non c'è bisogno di Ambrosetti, di KPMG o degli studi lobbistici di turno. Credo che, dal punto di vista politico, la Commissione abbia fatto un buon lavoro e ritengo anche che sia utile che la politica continui a stare in questa logica.

Queste sono le mie domande specifiche, anche perché lei è stato molto dettagliato su diverse questioni. Inoltre, su altre vicende, come Ryanair, hanno già detto i colleghi. Personalmente, chiedo solo conferma che è intenzione del Governo affrontare la questione in termini normativi con il prossimo decreto «sviluppo 2». Infatti, se quella è la sede, avremo occasione di riparlarne.

Vi è, poi, un'altra questione che mi incuriosisce. Rispetto al programma degli interventi per il risanamento finanziario e gestionale delle società aeroportuali, viene fatta una fotografia della situazione degli affidamenti in concessione in relazione a diversi aeroporti. Vedo che alcuni sono alla controfirma del Ministro; qualcun altro è *in itinere* e qualcun altro ancora più indietro. Ora, rispetto all'aeroporto di Albenga, per il quale il 6 settembre 2012 la direzione generale ha espresso il proprio nulla osta, le chiedo qualche ulteriore notizia. Nella sua relazione il problema viene dato per risolto, ma vorrei sapere se ci sono valutazioni in proposito da parte del ministero.

Inoltre, l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, situato nella mia regione, è oggetto di valutazione da parte del sistema degli enti locali. Vorrei, però, capire se l'atteggiamento del Governo è di lasciare in carico al sistema degli enti locali la risoluzione

del problema o se, viceversa, c'è una valutazione differente. Ecco, credo che questo argomento possa accomunare la mia prima domanda con questa, che riguarda l'aeroporto di Cuneo Levaldigi.

Su altre questioni - ripeto - non mi soffermo perché sono stato anticipato. Osservo solo, ricollegandomi alla questione dell'Autorità, che sta per scadere l'amministrazione dell'ENAC, quindi auspico che la proposta che il Governo farà rientri nella logica che ho voluto sottolineare all'inizio del mio intervento.

MARCO DESIDERATI. Signor sottosegretario, vorrei riferirmi in particolare alla questione della rimozione del monopolio sulla Milano-Roma. Leggo nella sua relazione che la compagnia Alitalia, con un anno di ritardo - questo non c'è scritto ma è noto - ha finalmente deciso di mettere a disposizione degli *slot* per non ricadere più nel monopolio su questa tratta. A questo fine, ha dato incarico alla società Nexia International di trovare i suoi competitori.

Ora, quando arrivai in Commissione, nel 2008, il Presidente Valducci mi regalò un libro, nel quale, con dovizia di particolari, richiamando la normativa europea, era scritto con molta chiarezza che gli *slot* non sono nella disponibilità delle compagnie aeree. Gli *slot* vengono « volati » dalle compagnie, ma queste non li possono cedere. Infatti, nella nostra discussione dicemmo che se Alitalia avesse potuto iscrivere nel bilancio il valore degli *slot* nei quali volava, sarebbe stata una compagnia attiva, per cui probabilmente la CAI non sarebbe mai arrivata.

Questo non è avvenuto. Solo in Gran Bretagna - lo dico per i colleghi che hanno letto il libro, ma non lo ricordano - le compagnie hanno ceduto direttamente gli *slot* ad altre compagnie. Tuttavia, in quel libro, c'era scritto chiaramente che quella era un'interpretazione sbagliata. Se una compagnia non vola in uno *slot* a lei assegnato, lo perde. Quando, per effetto di una legge di libera concorrenza, deve rilasciare degli *slot*, li deve restituire all'ENAC. Non può dare mandato a una

società - per quanto con tutti i requisiti - di scegliere i propri competitori. Altrimenti, tanto vale che ci teniamo l'Alitalia, dal momento che non sappiamo come verranno scelti questi competitori. Non sarà certamente il caso, ma, siccome ne vediamo tante, potrebbe scegliere un competitor che fa un cartello con la compagnia che rilascia gli *slot* oppure che si impegna a rilasciare in cambio degli *slot* da qualche altra parte, poiché fanno comodo alla compagnia che glieli cede.

La politica - lo dico a tutti - vive un momento molto difficile. Ci vuole, quindi, una riscossa. Non possiamo andare a dire agli italiani che, dopo un anno che Alitalia aveva l'obbligo di rilasciare gli *slot*, decide chi deve volare in quegli *slot*, quindi sceglie i suoi competitori. Questa mi sembra una violazione della libera concorrenza. Insomma, non mi sembra corretto. A chiunque abbia un'azienda piacerebbe scegliere il suo competitor, ma questo non è concesso.

Allora, le chiedo se non sia il caso di fare un approfondimento, anche a livello legislativo. Peraltro, io ho ancora quel libro nel quale è scritto chiaramente, con i pareri di tanti esperti, che questo non si può fare. Forse questo aspetto è sfuggito. Le chiedo, comunque, di rivalutare la situazione e se non sia il caso, proprio per garantire il libero mercato e la concorrenza, di fare in modo che Alitalia rilasci a ENAC - che penso sia l'ente idoneo - gli *slot*, dopodiché sia ENAC ad attivare la procedura per decidere chi deve volare in quegli *slot*. In ogni caso, non può essere Alitalia a decidere, seppure per il mezzo di una società esterna.

Dico questo perché non vorrei ritrovarmi nella situazione di dover dire pubblicamente che in Italia facciamo le liberalizzazioni scegliendoci i concorrenti. D'altra parte, sono preoccupato - aggiungo questa nota di colore e chiudo - perché durante la relazione il sottosegretario ha detto correttamente che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato dice che dai processi di liberalizzazione potranno derivare, nel breve tempo, chiusure delle imprese meno efficienti e ridu-

zioni occupazionali e che per questo occorrono politiche in grado di mantenere la coesione sociale e mantenere e sostenere i soggetti più deboli.

Ciò nonostante, se i soggetti più deboli chiudono perché non stanno nel mercato, è giusto che chiudano. Un politico può dire questo, per difendere la Wind Jet o un'attività sul suo territorio, ma non lo può dire l'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Il mercato si fa con le regole del mercato. Noi, che siamo la politica, possiamo dire a lei, sottosegretario, di salvare un'azienda perché ha dei posti di lavoro. Per il resto, ognuno deve fare il suo ruolo, altrimenti si crea una confusione per cui tutti fanno tutto, ma poi nessuno fa niente.

SETTIMO NIZZI. Ringrazio ancora una volta il sottosegretario per la relazione puntuale e articolata che ci ha illustrato. Mi dispiace solo che non ci sia nessun riferimento alla Sardegna. Voi siete un governo tecnico e noi vi sosteniamo, come abbiamo sempre fatto. È vero che abbiamo prodotto delle aberrazioni dal punto di vista dal politico, ma non vedo perché debbano continuare.

Il problema della continuità territoriale va definitivamente risolto. Dalla Sardegna non possiamo più muoverci. Non è possibile che Alitalia e le altre compagnie possano decidere, in maniera autonoma, di cancellare il volo su una tratta. Se tolgono il volo su una tratta, vanno a casa e mettiamo un altro vettore. Insomma, come mai ancora non abbiamo chiuso con la questione della continuità territoriale? Il Governo avochi a sé questo problema: fa un piccolo decreto e lo votiamo in tre giorni. Non è possibile che si debba continuare in questo modo. Capisco che una cosa è dire e un'altra è fare, ma basta un po' di impegno perché noi abbiamo gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini di poterli muovere. Siamo prigionieri in casa. Non riusciamo a muoverci liberamente.

Non voglio prendere altro tempo. Vorrei soltanto aggiungere che abbiamo già avuto una proposta importante per quanto riguarda le nomine dell'Autorità dei trasporti. È un politico, il collega deputato

Antonello Soro, per cui il Governo potrebbe anche valutare che non sia proprio un tecnico a ricoprire quel ruolo. Per quanto ci riguarda, abbiamo accettato la proposta non solo perché è un nostro collega, ma soprattutto perché, in questi casi, un po' di esperienza nel campo non guasterebbe.

MAURO PILI. Intervengo perché le ultime parole del sottosegretario richiamavano la partita della competenza. A questo proposito, vorrei sottolineare che la competenza sulla continuità territoriale della Sardegna è totalmente in capo allo Stato e al Ministro competente, in quanto la legge 17 maggio 1999, n. 144, assegna la competenza al Ministro per tutti i decreti che sono pubblicati nelle Gazzette ufficiali anche di quest'anno. Quindi, chi fa tutti i decreti relativi alla continuità territoriale è il Ministro Passera, che ha firmato anche l'ultima proroga. Aggiungo che il presidente della regione opera su delega del Ministro.

Pertanto, non è possibile che nella relazione che oggi è stata fatta dal sottosegretario alla Commissione, quindi al Parlamento, sia totalmente elusa una questione che sta drammaticamente isolando la Sardegna e che vede Alitalia — nonostante le sollecitazioni di ENAC e della stessa regione, chiamate a firmare i contratti di proroga del decreto del Ministro Passera — rifiutarsi, ormai da due anni, di sottoscrivere quelle convenzioni di proroga, continuando a recedere su *slot*, tratte e frequenze in maniera assolutamente anarchica, senza rispondere ad alcuna regola. Su questo il ministero mantiene un silenzio totale, che reputo complice e responsabile.

Detto questo, la partita della continuità territoriale per la Sardegna va affrontata secondo canoni che sono scritti per legge. Abbiamo la legge n. 144 citata, ma anche le direttive comunitarie del 2008, che tracciano le procedure di individuazione del costo reale del servizio più un utile di impresa che l'Unione europea ha individuato in un *range* tra il 4 e l'8 per cento. Chiunque pensi — Stato o regione — di

assegnare compensazioni illegittime, fuori luogo e quant'altro commette un danno all'erario di cui risponderà.

Dunque, il mio auspicio è che il Governo intervenga in questa direzione sulla partita Alitalia, che svolge in Sardegna un'azione devastante di monopolio assoluto, con la cancellazione di rotte e di frequenze, senza concordare nulla con nessuno. L'ultima è di questi giorni, con la cancellazione di almeno tre tratte e tre frequenze da Alghero, seguendo l'atteggiamento già messo in campo per Cagliari, che non può essere ulteriormente tollerato con il silenzio complice di questo Governo.

Per quanto riguarda la situazione generale, l'unico elemento che voglio sottolineare è che, per la prima volta, in una relazione sul sistema del trasporto aereo di un sottosegretario, esponente del Governo, viene proposto soltanto il punto di vista dei vettori. All'inizio della relazione il sottosegretario ha riportato il punto di vista dei vettori, cioè viene riportato quello che dicono i vettori. Invece, non è stato detto in nessun passaggio della relazione cosa significa e qual è l'obiettivo del trasporto aereo, cioè creare servizi ai cittadini e sviluppo economico. Viceversa, si sottolinea - spero che questa sottolineatura non sia attribuibile ai vettori aerei *low cost* o agli altri - la straordinaria abilità opportunistica di Ryanair. Ecco, signor sottosegretario, poteva non solo risparmiarsi questa affermazione, ma anche mettersi nelle condizioni di conoscere meglio la situazione.

Voglio citare un dato di Alitalia ad Alghero. Alitalia ha sottoscritto un contratto di supporto, alla pari di quello di Ryanair, per 70-80 euro a passeggero, mentre Ryanair, insieme a Easy Jet e Air Berlin, percepisce 11,05 a passeggero. Ciò significa - mi rivolgo al presidente e ai colleghi - che in Sardegna arrivano 3 milioni di passeggeri grazie alle compagnie *low cost*. La Sardegna eroga contributi *co-marketing*, quindi in compartecipazione ad attrarre, per un 1,5 miliardi di euro. In sostanza, genera uno sviluppo che ha portato la città di Alghero da 14 *bed and breakfast* a 280 strutture recettive. Cancellare la realtà del

sistema *low cost* con l'atteggiamento che il Governo, complice di Alitalia e delle grandi compagnie, sta mettendo in campo rappresenta il suicidio non soltanto economico, ma anche sociale per quei territori che hanno fatto carte false per portare le compagnie *low cost* sul territorio.

A questo proposito, cito soltanto le ultime parole della conclusione della relazione che il soggetto incaricato dalla Commissione europea di vagliare i contributi assegnati dalla Sardegna come contributo *co-marketing* ha scritto: «la SOGEEAL - Società di gestione dell'aeroporto di Alghero - ha agito come investitore privato nel corso degli anni, sebbene abbia risentito dei vincoli imposti dal suo *status* giuridico di concessionario parziale e delle conseguenze finanziarie di tale inquadramento. I contributi erogati dalla regione hanno una loro ragion d'essere alla luce del suo obiettivo di promuovere lo sviluppo dell'economia regionale».

Ecco, vorrei lasciare questo agli atti. È evidente, infatti, che dobbiamo perseguire una strada che ha come obiettivo fondamentale quello di attrarre. Non possiamo porci soltanto il problema di tutelare le compagnie aeree nazionali con i fondi pubblici, visto che, peraltro, sono privatizzate, ma fanno dovunque quello che vogliono, senza mettere in atto una politica elementare di attrazione dei passeggeri, nonché di corretta gestione dei costi. È evidente che se un aereo viene gestito con ore di *handling* su un aeroporto, rispetto ai 25 minuti di Ryanair o Easy Jet, non si ottiene un'economia di scala. Questo è un problema gestionale.

Non dobbiamo, dunque, allineare le compagnie *low cost* a quelle che fanno pagare molto, ma gestiscono in maniera monopolistica. Dobbiamo fare l'esatto contrario, cioè mettere, sul piano sia contributivo che fiscale, le nostre compagnie nazionali nelle condizioni di reggere il confronto. Oggi, tentare di bloccare lo sviluppo che ha visto il raddoppio di milioni di passeggeri in Europa e in Italia - non è un caso che Ryanair abbia trasportato nel 2011, in Italia, 22 milioni

di passeggeri e Easy Jet oltre 10 milioni, a fronte dei 27 milioni di Alitalia — sarebbe un suicidio.

Se moltiplichiamo il dato di Alghero per tutta l'Italia, cioè quei 22 milioni di passeggeri che arrivano attraverso le compagnie *low-cost*, comprendiamo che la responsabilità politica che si assume il Governo compiendo un'azione negativa nei confronti delle compagnie *low-cost* rappresenta un danno per il Paese e contribuirà ulteriormente alla crisi economica e occupazionale.

PRESIDENTE. Do la parola al sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, per la replica.

GUIDO IMPROTA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Ringrazio tutti per gli apprezzamenti e anche per le critiche, di cui faremo tesoro. Mi sembra che il dibattito si sia concentrato su quattro argomenti: *Authority*, Piano degli aeroporti, Ryanair e continuità territoriale.

Esula da questi l'intervento iniziale dell'onorevole Crosio, a cui non voglio sottrarmi. Non c'è, infatti, nessun cortocircuito all'interno del Governo, tanto meno tra il Ministro e il sottosegretario. Sono, probabilmente, le premesse del ragionamento a essere diverse. Su questo, devo dire che aderisco alla riflessione dell'onorevole Garofalo.

A Cernobbio, al centro del ragionamento c'era la questione della cannibalizzazione dei flussi tra Linate e Malpensa, quindi il *focus* erano le infrastrutture. La risposta del Ministro era in ragione di uno sviluppo di un *hub* multivettoriale. Invece, la battuta che ho fatto, a margine di un convegno, lunedì scorso, metteva al centro il vettore. Ovviamente, mi sono permesso di far presente che il vettore di riferimento nazionale non poteva avere un piano di sostenibilità economico-finanziaria compatibile con questa diversa ripartizione.

Sono, però, due ragionamenti completamente diversi. Alitalia ha fatto la sua scelta, alleandosi con Air France nel posizionare il proprio *hub* a Roma. Questo,

tuttavia, non implica nessuna decisione di diverso riparto del traffico. Anche su questo mi trovo d'accordo: è il mercato che fa la differenza.

Bisogna vedere se Malpensa riuscirà a essere un aeroporto attrattivo per il mercato e competitivo nell'attrazione di vettori. Da questo punto di vista, ritengo che una diversa gestione delle « quinte libertà » potrebbe essere un invito a entrare in confidenza con il territorio e ad apprezzarne le potenzialità, legate a un'infrastruttura su cui lo Stato ha fatto importanti investimenti e che, quindi, già oggi — come ho detto nella dichiarazione che ho reso qualche giorno fa — determina delle esternalità negative. Comunque vada, si tratta di una situazione complessa, che va gestita perché saranno penalizzati necessariamente dei fattori produttivi, indipendentemente dalla scelta che si vorrà compiere.

Non penso ci sia una volontà da parte del Governo di rendere precario questo intento o di disincentivarlo, prevedendo un periodo di 18 mesi. Probabilmente, si tratta di termini connessi a dei trattati in vigore. Tuttavia, nel momento in cui ci fosse una risposta positiva da parte del mercato e quindi un interesse da parte di un vettore, è evidente che non ci sarebbe nessuna logica da parte del Governo a interrompere l'esperienza positiva di esercizio proficuo della « quinta libertà ».

Per quanto riguarda l'*Authority*, il Governo si è assunto la responsabilità con una prima terna. La difficoltà è nel *quorum*, come ho avuto modo di evidenziare nella dichiarazione resa a questa Commissione nell'occasione della calendarizzazione del voto su una terna che abbiamo riconosciuto non avere il requisito dei due terzi. Pertanto, indipendentemente dal metodo o se sia opportuno o meno fare riunioni di maggioranza, il tema di fondo è che poi i voti vanno « conquistati » in questa Commissione.

Spero che domani il Consiglio dei Ministri possa varare la terna. Se ciò non si realizzerà, non è certamente per sottovalutazione da parte del Governo, che ha ben chiara l'importanza dell'attivazione di questa *Authority*, ma perché non c'è la

compatibilità numerica rispetto alla terna e alle esigenze di ratifica imposte dalla normativa.

Per quanto riguarda il Piano degli aeroporti, dico all'onorevole Lovelli che, in effetti, c'è un riferimento giuridico. Mi riferisco all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dall'articolo 1, comma 1, della legge 24 febbraio 2012, n. 14, che fissa al 31 dicembre 2012 il termine entro il quale si provvede all'individuazione degli aeroporti e di sistemi aeroportuali di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione.

Il termine del 31 dicembre è sancito, perciò, anche dal punto di vista normativo. Invece, dal punto di vista giornalistico, si è parlato di « Piano degli aeroporti », su una proposta fatta da ENAC, che era stata richiesta dal precedente Esecutivo, in particolare dal Ministro Matteoli, e che sarebbe stato opportuno che fosse di ausilio tecnico al soggetto politico. Per contro, è evidente che la comunicazione verso l'esterno ha generato degli equivoci sulla portata di quella proposta, che è di fatto un'istruttoria tecnica, di cui ovviamente anche questo Governo tiene conto, ma che non ha intenzione di prendere *sic et simpliciter* e trasferire in decisioni.

Da questo punto di vista, l'indicazione di quelle priorità a cui facevo riferimento nella relazione rendono conto della complessità che dobbiamo affrontare e anche del lavoro di istruttoria con le comunità territoriali per individuare, in base alla loro pianificazione urbanistica, alle vocazioni territoriali e alle opportunità sociali ed economiche legate a quella infrastruttura, se ci può essere il coinvolgimento degli enti che hanno una responsabilità di governo locale.

In sintesi, l'azione di classificazione degli aeroporti e di verifica rispetto alle società di gestione aeroportuale e alle prospettive e alle priorità attribuite dagli enti locali determinano questa istruttoria, che comunque dovrà concludersi entro il 31 dicembre di quest'anno.

Passando alla vicenda Ryanair, l'occasione di oggi era per acquisire un avviso

da parte di questa Commissione sulla prospettiva di uniformare la legislazione nazionale a quella di altri Paesi. Credo che oggi questo passaggio possa essere preso in considerazione non per tutelare il vettore nazionale, né per mortificare la valenza positiva dei vettori *low cost*, che hanno consentito di aumentare l'uso del mezzo aereo da parte di ampie fasce della popolazione. È importante, però, riequilibrare in termini di efficienza il sistema, cosa che si può fare in questa fase perché Ryanair ha raggiunto una dimensione importante sul mercato (con circa 24 milioni di passeggeri), quindi possiamo frenare e gestire certe tendenze a « chiudere baracca e burattini » e andare via.

Quando faccio riferimento a un opportunismo da parte di Ryanair è perché ritengo che abbia un'efficienza logistica, un modello di *business* e dei risultati di mercato per cui non c'è bisogno di questa « tolleranza » di cui ha goduto sinora, che è probabilmente da mettere in relazione a delle visioni ragionieristiche del passato in cui si sono esternalizzati al vettore *low-cost* certi costi che derivavano da altre modalità o da altri modelli industriali che non erano efficaci.

Per quanto riguarda la continuità territoriale, accetto le critiche. Come ho spiegato informalmente all'onorevole Nizzi, non ho fatto un passaggio su questo tema perché c'è una competenza trasferita al presidente della regione. Sotto questo aspetto, non siamo né silenziosi, né complici, bensì consapevoli di un nodo concettuale importante.

Difatti, fino a quando la continuità territoriale scontrerà una rigidità in termini di *slot*, di capacità degli aeromobili e in termini tariffari, il combinato disposto di questi tre fattori è insostenibile per i vettori. Ne è prova il fatto che le gare hanno un profilo comunitario, ma non c'è nessun vettore che accoglie l'invito a partecipare a queste condizioni. Dunque, se non si rivede in termini realistici e sostenibili il *mix* di questi criteri, temo che perduri la condizione di isolamento e di penalizzazione trasportistica che sconta la Sardegna e che un domani potrebbe ri-

guardare anche la Sicilia, in assenza di un regime adeguato di continuità territoriale.

È chiaro, però, che questo è un problema industriale, come ho cercato di far emergere nella relazione. Non ci interessano le singole aziende, ma stiamo cercando di portare avanti un discorso industriale che, quindi, è molto complesso perché abbraccia numerosi operatori che hanno anche interessi contrastanti nell'ambito della catena del valore.

Devo anche una risposta per quanto riguarda gli aeroporti di Albenga e di Cuneo, che evidentemente scontano quella contestualizzazione territoriale a cui facevo riferimento.

Nel caso dell'aeroporto di Albenga, mi segnala il qui presente dottor Pelosi — direttore generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo del ministero, che ringrazio — che l'aeroporto si configurerà prevalentemente come aeroporto di azione generale con un accordo commerciale con lo scalo di Nizza. C'è, quindi, una prospettiva di sostenibilità economico-finanziaria che è un elemento di novità funzionale a questa nuova realtà.

In generale, c'è anche il problema di adottare le regole giuste nel momento giusto. Quindi, faccio mio il richiamo dell'onorevole Terranova sulla tempestività dell'azione da parte del Governo.

Poi, rispetto al fatto che si possa intervenire nell'ambito del prossimo decreto « crescita », è una decisione che non spetta al sottosegretario, ma eventualmente al Ministro e alla collegialità dei Ministri. Sicuramente, le riflessioni che sono state fatte in questa Commissione saranno portate e saranno di conforto rispetto all'opportunità che si possa intervenire con il prossimo decreto « crescita ».

Il Presidente Valducci è noto per le sue buone letture. Evidentemente, onorevole

Desiderati, il libro che le ha consegnato è un'eccezione oppure si proponeva di generare il dibattito. Dal punto di vista dell'assegnazione degli *slot*, c'è la teoria del « *grandfather* », cioè chi li esercita da più tempo ha un « diritto ». Ammetto, però, che questo è dibattuto. Peraltro, l'assegnazione degli *slot* è fatta da Assoclearance, quindi questo intervento relativo alla procedura riguardo all'aeroporto di Milano Linate è una novità perché, in teoria, l'assegnazione degli *slot* dovrebbe avvenire in base ai vettori che avevano presentato storicamente per primi una richiesta.

Probabilmente, la procedura avallata dall'*Antitrust* è da mettere in relazione proprio al fatto che ci possa essere un maggiore controllo su accordi che potrebbero essere presi sottobanco tra i soggetti coinvolti nell'esercizio. Personalmente, penso che debba essere valutata l'opportunità che questa disponibilità di *slot* sia distribuita a un solo vettore o a più vettori. Infatti, la capacità di poter apprezzare la validità di un *competitor* su una singola rotta è differente.

Ho concluso.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il sottosegretario per il suo intervento, nel quale ha dimostrato sintesi ed equilibrio dialettico, oltre che competenza, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 15 novembre 2012.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

