

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 14,35.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti dell'Italian Board Airline Representatives (IBAR).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Italian Board Airline Representatives.

Do la parola al presidente, Faisal A Al-Saddik, per il suo intervento.

FAISAL A AL-SADDIK, *Presidente di IBAR*. La ringrazio, signor presidente, per averci invitato a questa audizione alla Camera dei deputati. Vorrei presentare il resto della delegazione: la signora Lucy Giusti, segretario generale dell'IBAR, Massimo Giordano, rappresentante legale dell'IBAR e Nick Brough, responsabile delle relazioni esterne. Io sono Faisal A Al-Saddik, dirigente della Saudi Arabian Airlines e presidente eletto dell'IBAR.

È per me un onore partecipare a questa audizione alla Camera dei deputati e

desidero ringraziarvi per avermi dato l'opportunità di presentarvi alcuni importanti elementi relativi allo sviluppo degli aeroporti in Italia. Desidero essere breve per non rubare troppo tempo alle vostre attività, e riferirò soltanto su alcune questioni essenziali.

Gli aeroporti sono vitali per l'economia delle nazioni e devono essere sviluppati e gestiti per sostenere la competitività nazionale. Nell'attuale situazione di recessione, è molto importante che i Paesi promuovano il turismo per sviluppare ulteriormente le loro economie. Come compagnie aeree, desideriamo contribuire fortemente allo sviluppo del turismo per ridurre la recessione. Gli aeroporti infatti esistono perché le persone possano viaggiare e le aziende possano svolgere le loro attività. Devono pertanto essere ottimizzati per sostenere l'economia e la competitività di una nazione attraverso il turismo e il commercio di beni.

Per avere successo, un aeroporto deve fornire quello che la gente e le aziende vogliono. Dobbiamo quindi soddisfare le esigenze delle compagnie aeree, per poter sviluppare ulteriormente il traffico. Gli aeroporti non attraggono traffico solo per il fatto di esistere, ma, come dichiarato a Roma nel febbraio 2008 da Jean-Cyril Spinetta, devono servire le compagnie aeree e non il contrario. Le persone e i carichi vanno dove vogliono, non dove gli aeroporti desiderano.

Se rispettiamo questo principio, potremo raggiungere con successo i nostri obiettivi. Le compagnie aeree devono essere in grado di rispondere alle esigenze del mercato e disponibili a utilizzare gli aeroporti, dimostrandosi efficienti, affidabili e in grado di fornire un buon rapporto

qualità-prezzo. Gli aeroporti devono essere integrati nei sistemi di trasporto di superficie (strade, ferrovie).

Le politiche governative e i Parlamenti possono innanzitutto contribuire concentrando sugli investimenti destinati ai programmi necessari, eliminando inutili dispersioni di risorse, evitando conflitti e sovrapposizioni tra autorità nazionali e regionali, coordinandosi a lungo termine con il territorio.

Sarebbe dunque opportuno evitare di costruire case troppo vicine agli aeroporti, di concedere condoni edilizi nelle zone circostanti, di costruire nuovi aeroporti prima della realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità e buoni collegamenti stradali. L'aeroporto Mirabel di Montreal è morto per questo errore e Malpensa rischia di fare la stessa fine.

È necessario considerare quanto sta avvenendo negli altri Paesi e apprendere le *best practices*. L'Italia possiede ad esempio un numero di sistemi aeroportuali superiore rispetto agli altri Paesi europei, elemento molto positivo. Questo è il modo migliore per coordinare gli investimenti, ma impedisce la concorrenza fra aeroporti. Il Regno Unito sta smantellando il sistema aeroportuale di Londra per incoraggiare la concorrenza e gli investimenti utili, scoraggiando quelli non necessari. Abbiamo realizzato un incontro su questo tema un paio di mesi fa con un rappresentante della Commissione europea.

Sarebbe opportuno regolamentare i diritti aeroportuali monopolistici per i servizi centralizzati, affinché gli utenti, le compagnie aeree, dispongano di informazioni adeguate sui costi aeroportuali e sui piani di investimento, incoraggiare il dialogo per ottenere un accordo basato sul consenso, e stabilire criteri che garantiscano la trasparenza nelle relazioni tra compagnie aeree e aeroporti.

Gli aeroporti non dovrebbero sovvenzionare le compagnie aeree o discriminare nella fornitura di servizi e nello stabilire l'ammontare dei diritti aeroportuali. Le compagnie aeree non possono negoziare con gli aeroporti, se questi dispongono di tutte le informazioni riguardanti traffico e

costi mentre le compagnie non hanno tali informazioni. Sarebbe dunque necessario stabilire una regolamentazione per scoraggiare investimenti eccessivi e non necessari e incoraggiare investimenti che possano creare reali vantaggi per gli utenti. Scusandomi per aver abusato del vostro tempo, vi ringrazio.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente A Al-Saddik. Do la parola al rappresentante legale di IBAR, avvocato Massimo Giordano.

MASSIMO GIORDANO, *Rappresentante legale di IBAR*. Abbiamo depositato una nota scritta, che fa il punto della situazione sull'IBAR e sugli interventi più importanti degli ultimi tempi. Considero importante ricordare che l'IBAR rappresenta settantotto vettori aerei, e tra questi ci sono i più importanti vettori sia comunitari che extracomunitari.

Poiché questa indagine parlamentare mira a capire come sviluppare il sistema aeroportuale, l'IBAR è pronto a fare la propria parte per contribuire alla sua crescita, anche perché tutti i vettori da noi rappresentati sono molto interessati a svilupparsi in Italia, che rappresenta un mercato molto importante.

L'IBAR quindi ha posto una grande attenzione e ha dato enfasi al tema delle tariffe aeroportuali, perché i vettori operanti in Italia si rendono conto di come, se rapportate al livello dei servizi e della qualità fornita, le tariffe non siano pienamente confrontabili con quelle di altri scali internazionali. Riconosciamo quindi come per i vettori l'aspetto tariffario sia importante, senza voler chiedere tariffe più basse. Si rivela infatti fondamentale avere tariffe commisurate ai costi, determinate sulla base di un sistema regolatorio certo e trasparente. Se infatti i vettori sono convinti di pagare il giusto, non hanno motivi di contestare o prolungare nel tempo l'applicazione del sistema tariffario. Tali tariffe devono inoltre essere legate soprattutto allo sviluppo.

Negli ultimi tempi si sono succeduti numerosi interventi di Assoaeroporti e di

ENAC, che ci hanno stupito, perché hanno sottolineato come attualmente i gestori aeroportuali praticano tariffe basse, che non vengono incrementate da otto anni. Nel nostro rapporto abbiamo cercato di entrare nel dettaglio, senza però essere troppo tecnici, sottolineando come, pur essendo vero che in questi otto anni le tariffe sono rimaste effettivamente invariate, è anche vero che il traffico è notevolmente aumentato.

Se quindi otto anni fa uno scalo gestiva 5 milioni di passeggeri e guadagnava i diritti aeroportuali in relazione a tale cifra, oggi ne avrà dieci o quindici. Si rileva quindi un incremento dei diritti, aspetto importante che deve essere valutato. Ci stupisce dunque la volontà di ritenere basse le tariffe a prescindere da tutto, mentre è necessario verificarlo attraverso un confronto sereno, disteso, trasparente. In questo modo, infatti, possiamo sviluppare il sistema aeroportuale.

La Commissione trasporti può dare quindi un fondamentale contributo nel chiarire il quadro regolamentare. Oggi il quadro è troppo complesso e farraginoso e necessita di un riordino, di regole certe e di un'autorità che sia indipendente e che dia garanzie di indipendenza.

Recentemente, ENAC ha evidenziato l'esigenza di aumentare le tariffe, e che in queste — facendo in particolare riferimento alla società ADR — devono essere inclusi anche i costi derivanti dai beni finanziati con fondi pubblici statali, tema estremamente controverso e che suscita in noi profonde perplessità. Ci chiediamo infatti se un ente regolatore effettivamente autonomo possa fare simili dichiarazioni, diffondendo preoccupazione in tutti i soggetti.

È strano infatti che l'ENAC ci scriva di non poter rivedere una serie di tariffe aeroportuali, perché i gestori non gli hanno comunicato i costi, dichiarando poi l'esigenza di aumentarle. È strano fare simili dichiarazioni, se l'ENAC non ha contezza dei costi. Insisto, perché questo è un punto, a nostro giudizio, fondamentale: avere un'autorità che garantisca indipen-

denza, autonomia di giudizio e trasparenza aiuterà a sviluppare il sistema aeroportuale.

L'ultimo punto riguarda il tema delle concessioni aeroportuali ed è stato già toccato dall'Autorità garante. Tutte le concessioni sono state rinnovate in via automatica e per quarant'anni, senza un sistema premiale. Non siamo preoccupati del fatto che le concessioni siano state assentite agli stessi soggetti che già detenevano i beni aeroportuali, ma ci sorprende che queste non abbiano premiato le gestioni più virtuose, i servizi migliori, gli incrementi della qualità, chi riesce a migliorare l'efficienza dei servizi, peraltro con tariffe più basse. Manca questa premialità, altro elemento in grado di aiutare a sviluppare il sistema.

In Inghilterra, la Civil Aviation Authority e l'Autorità antitrust inglese hanno ordinato alla British Airports Authority di cedere alcuni scali. Vogliono infatti creare un sistema competitivo tra i vari scali aeroportuali. Con i trasporti ferroviari, oggi sempre più veloci, questo è ormai sempre più possibile.

Noi dovremmo andare in questa direzione, cercando di realizzare una concorrenza tra gli aeroporti, che non devono temerla, considerandola invece un'opportunità di sviluppo per i gestori aeroportuali, per coloro che forniscono servizi di assistenza a terra, per tutti gli operatori della filiera produttiva. La concorrenza è la chiave di lettura che ci può consentire di sviluppare al meglio il sistema aeroportuale nazionale, portandolo a quei livelli di eccellenza e a quella capacità di confrontarsi con gli altri sistemi aeroportuali che possono tradursi in un maggiore traffico per il Paese, in produttività, in nuovi vettori, in nuovi scali aperti e in nuovi voli avviati.

L'elevato numero degli aeroporti è un tema molto dibattuto. Questo costituisce un aspetto estremamente critico, perché questi si sono consolidati a livello locale con l'intrecciarsi di una serie di rapporti e di posizioni. Probabilmente, la soluzione al problema risiede nello sviluppare le sinergie tra scali, perché è improbabile

riuscire a chiuderne alcuni. Forse è necessario lavorare con maggiore forza e determinazione per specializzare gli scali e sviluppare sinergie tra scali aeroportuali. È necessario inoltre evitare assolutamente di aprire nuovi scali aeroportuali, dato che è assolutamente evidente che in Italia vi siano troppi scali. Nel documento, abbiamo anche inserito alcuni schemi sull'andamento del traffico aereo negli ultimi sette-otto anni e un confronto tra tariffe aeroportuali di scali nazionali, che può illustrare la situazione attuale.

**PRESIDENTE.** Grazie. Do la parola al responsabile delle pubbliche relazioni di IBAR, Nick Brough.

**NICK BROUGH, Responsabile pubbliche relazioni di IBAR.** Vorrei aggiungere alcune considerazioni riguardanti l'ultimo punto toccato dall'avvocato Giordano, ovvero lo sviluppo del sistema aeroportuale nel suo insieme.

Per quanto concerne lo sviluppo del *network*, recentemente si è discussa l'eventualità di realizzare a Viterbo il terzo aeroporto del sistema laziale. Riteniamo che sia tutta da dimostrare l'eventuale utilità di un altro aeroporto nel Lazio, che si troverebbe peraltro isolato nel sistema dei trasporti, qualora non si effettuasse un investimento ancora maggiore per collegarlo con il nuovo sistema ferroviario. Le due linee che arrivano a Viterbo anche se ulteriormente sviluppate, non sarebbero infatti adeguate a gestire l'enorme flusso di traffico di un grande aeroporto.

Quelle risorse potrebbero invece essere destinate all'ulteriore sviluppo di Fiumicino, così da dotare Roma capitale di un aeroporto grande, adeguato alle esigenze che si presenteranno fra dieci, venti o trenta anni, laddove per gli aeroporti la programmazione deve essere realizzata guardando al futuro dei successivi tre o quattro decenni. A Parigi, Hong Kong, Pechino hanno già un quadro definito di come saranno le strutture, le aerostazioni, le piste in più tra quarant'anni.

Fiumicino possiede il potenziale per questo sviluppo e gli investimenti sareb-

bero più opportunamente focalizzati in un suo potenziamento. Lo scalo ha già tre piste, quindi più di molti aeroporti in Europa, però è collegato con una ferrovia che definirei « per pendolari » che arriva solo fino a Roma, è non è collegato con il resto del territorio.

Venticinque anni fa, quando mi recavo spesso a Bruxelles per le riunioni con la Commissione trasporti di cui ero un consulente nel comitato di studio, poiché non mi pagavano tutti i viaggi, per risparmiare spesso volavo ad Amsterdam con voli molto più economici e prendevo il treno dall'aeroporto di Amsterdam, che mi portava direttamente al centro di Bruxelles. Questa è l'integrazione degli aeroporti nel territorio. Non abbiamo bisogno di collegamenti ferroviari che ci portino all'estero, ma Fiumicino potrebbe essere collegato direttamente con tutte le città del Lazio e oltre. Questa è la visione dello sviluppo dello scalo per il futuro, invece di creare un terzo aeroporto.

In Italia abbiamo addirittura tre sistemi aeroportuali: i due aeroporti di Venezia, gli aeroporti di Milano e i due aeroporti di Roma. In Europa, i sistemi aeroportuali sono pochi: c'è Stoccolma con due scali, Londra con tre scali, che fanno parte di un sistema. A Londra, però, stanno smantellando questo sistema, perché non conviene. Conviene invece realizzare una concorrenza tra aeroporti non soltanto perché competono per acquisire i favori delle compagnie aeree, degli speditionieri delle merci e dei passeggeri, ma perché non possono più fare investimenti inutili.

La scintilla che a Londra ha scatenato queste reazioni era infatti l'intenzione di BAA di mettere una seconda pista nell'aeroporto di Stansted. Ci si interrogava sull'utilità, i costi e la provenienza dei soldi. Questi derivavano dal pagamento le compagnie aeree per volare a Londra Heathrow, che è il maggiore aeroporto di Londra. Attraverso la concorrenza, si può invece scremare la situazione e indurli ad effettuare altri investimenti. Garantendo

tariffe che permettono un ritorno sull'investimento, si può investire di più e di conseguenza guadagnare di più.

Poiché, dunque, mancava un'attenzione all'utilità dell'investimento, l'Antitrust britannica ha imposto di vendere almeno uno di questi tre aeroporti, per garantire una concorrenza. Ritengo che questo sia l'avvenire, giacché si tratta di un Paese che ha dimostrato la volontà di provare strade nuove. Questo aspetto dovrebbe dunque essere esaminato con maggiore attenzione. È un sistema che potrebbe essere preso in considerazione anche in Italia.

Vorrei esprimere due riflessioni sulla realtà italiana. Mi chiedo perché AdR voglia realizzare un terzo aeroporto a Viterbo, dando per scontato che sarebbe lei a doverlo gestire e a sviluppare gli investimenti; è una situazione simile agli inutili investimenti che la BAA intendeva effettuare a Stansted? Credo che sia una domanda legittima.

Se sin dall'inizio Malpensa e Linate fossero stati gestiti da società in concorrenza, forse non sarebbero stati realizzati massicci investimenti azzardati a Malpensa, non avendo autostrade e treni veloci e dovendo effettuare vari passaggi pedonali per arrivarci in macchina con conseguenti ritardi. Forse, si sarebbe scelto di investire solo quando anche i collegamenti e le infrastrutture di supporto avessero funzionato, per evitare il mancato ritorno dell'investimento. Il monopolista ovviamente ragiona diversamente: trova accomodamenti, sistema i due aeroporti, sposta il traffico dall'uno all'altro, giacché il monopolio garantisce la possibilità di fare come si vuole.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti i relatori, che hanno esaminato la situazione del sistema aeroportuale italiano, inserendola in un quadro internazionale.

Approfittando anche della vostra buona volontà nel fornirci successivamente ulteriori dati anche scritti, vi chiederei un *benchmark* con le tariffe aeroportuali degli altri Stati europei ed eventualmente del mondo e uno schema delle società di gestione aeroportuali.

In Italia, le società aeroportuali sono prevalentemente pubbliche anche se sono società per azioni e quindi soggetto privato, ma ci sono anche aziende di azionisti privati. Vorremmo sapere se nel resto del mondo prevalgono azionisti pubblici o privati e se, nel caso si abbia l'intenzione di aprire un nuovo scalo, si bandisca una gara per l'approccio del gestore.

Tali dati potrebbero essere utili perché con i vostri settantotto associati rappresentate la realtà mondiale in questo settore del trasporto. Tali informazioni possono rivelarsi molto utili, perché essendo al di fuori dalle influenze politiche istituzionali potete garantirci un approccio di libero mercato, meno influenzato da motivazioni di altra natura.

**LUCY GIUSTI, Segretario generale di IBAR.** Vorrei sapere se abbiate già visitato qualche aeroporto o se invece intendiate andarci in futuro.

**PRESIDENTE.** Come Commissione, in questa legislatura non ci siamo ancora recati a visitare un aeroporto. Nelle precedenti legislature, erano state effettuate alcune visite con conseguenti relazioni. Dopo aver verificato quando e dove queste siano state effettuate, potremo eventualmente visitare un altro aeroporto.

**LUCY GIUSTI, Segretario generale di IBAR.** Lo chiedo perché con l'associazione IBAR in Italia possiamo organizzare con piacere una visita per voi a Londra, Amsterdam o New York.

**PRESIDENTE.** Mi affiderei anche ai vostri consigli, perché come passeggero conosco Londra e molti altri aeroporti, ma considero importante visitare un aeroporto che incarni un modello innovativo. Poiché negli ultimi cinque-sei anni sono emersi forti sviluppi soprattutto in Oriente, è necessario individuare il sito più interessante da visitare. Conosciamo i vincoli strutturali degli aeroporti italiani, ma riteniamo che una delle principali cause sia da attribuire al fatto che frequentemente la scelta di un sito fosse dovuta a

fattori politici piuttosto che a fattori di analisi di mercato, del bacino di utenza, della richiesta di vettori, e di come l'ideale sarebbe unire aria, ferro, acqua e gomma, quindi tutti gli elementi del trasporto. In Italia, nessun aeroporto funzionante ha previsto prima, in maniera programmatica, questi collegamenti. Si è sempre trattato di pezzi aggiunti, sui quali si sta lavorando. All'aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia Montichiari, un progetto prevede la fermata del treno alta velocità su diversi livelli. In una regione ricca come la Lombardia, ma che ha già Milano Malpensa, Milano Orio al Serio (Bergamo) e Linate, ci chiediamo quanto sia necessario un ulteriore scalo e quanto sarebbe invece più importante collegare e potenziare questi aeroporti. Purtroppo, infatti, su Linate e su Bergamo abbiamo vincoli

strutturali di vicinanza rispettivamente alla città e all'autostrada. Vorremmo però affrontare questi temi di dibattito cercando di dare opportune indicazioni al Governo e al Parlamento per eventuali modifiche normative che vadano nella giusta direzione.

Nel ringraziare i rappresentanti dell'Italian Board Airline Representatives (IBAR), dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,05.**

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. GUGLIELMO ROMANO**

*Licenziato per la stampa  
il 23 giugno 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

