

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,40.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Seguito dell'esame
del documento conclusivo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, il seguito dell'esame del documento conclusivo.

Ricordo che nella seduta di ieri è proseguito il dibattito, nel quale sono intervenuti gli onorevoli Compagnon, Misisi, Terranova, Montagnoli, Lovelli, Fiano e Desiderati. Molti degli intervenuti si sono riservati di presentare proposte di modifica e integrazione al documento conclusivo.

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire.

VINCENZO GAROFALO. Grazie, presidente. Considero questa proposta di documento conclusivo completa e molto articolata. Ritengo che tenga conto di tutte le esigenze di un Paese che vuole avere un sistema sempre più efficiente e sempre

meno sviluppato secondo istanze spontanee e localistiche. Attraverso questa indagine facciamo una fotografia al sistema, ma vogliamo tentare di impartire indirizzi che garantiscano al Paese di avere tra dieci anni una rete aeroportuale di gran lunga migliore sotto il profilo del servizio all'intero territorio italiano.

Credo che l'esigenza di rafforzare il sistema non debba essere accolta attraverso deroghe per parti di territorio. Nell'indagine fotografiamo una rete aeroportuale con quarantasette aeroporti distribuiti nel territorio in una maniera che tutti possiamo verificare attraverso i documenti sottoposti al nostro esame. Abbiamo compreso tutti l'esigenza di offrire una rete aeroportuale che sia per il Paese parte di un sistema integrato dei trasporti e che renda al territorio un servizio, in modo da garantire un omogeneo sviluppo territoriale.

Uno dei punti di maggiore riflessione che abbiamo esaminato con tutti gli auditi riguarda l'esistenza di aeroporti che operano in misura soddisfacente, di aeroporti che potrebbero operare meglio ma hanno un adeguato livello di servizi e di traffico, e di tanti aeroporti che operano male, probabilmente per carenze infrastrutturali e di investimenti, ma anche per la collocazione in un contesto non funzionale.

L'obiettivo dichiarato all'interno della proposta di documento consiste nel fare in modo che la rete aeroportuale esistente venga sfruttata al meglio. Gli aeroporti che hanno debolezze devono quindi essere rafforzati, affinché siano funzionali a un sistema più efficace.

Ritengo corretto tutto questo, ma si deve considerare la disomogeneità dello sviluppo della rete aeroportuale nel Paese e anche che in alcune aree territoriali

dotate di aeroporti delle zone non siano facilmente collegabili. Se quindi volessimo escludere l'ipotesi della realizzazione di ulteriori aeroporti, che comunque nella relazione non viene esclusa, rischieremo di perseverare nell'errore di favorire zone del nostro Paese e di condannarne altre all'isolamento o a trovare forme alternative di collegamento, cosa che considero inaccettabile e contraria alle finalità di questa Commissione. Anche in questo caso, infatti, essa intende sancire il principio secondo cui ogni investimento pubblico non deve essere sbagliato e portare a uno spreco di risorse.

All'interno della proposta di documento questo concetto viene rafforzato sancendo che l'aeroporto non è un'infrastruttura semplice e deputata soltanto al decollo e all'atterraggio dei passeggeri, ma è ormai diventato un'impresa, che deve avere ritorni propri di un'impresa. Deve quindi non garantire reddito agli altri, ma essere autosostenibile e garantire un equilibrio economico.

Come indicato nel documento, chi intenda realizzare un ulteriore aeroporto può farlo soltanto se le condizioni nel mercato del trasporto aereo lo rendono possibile. Devono quindi essere fatti studi propedeutici, cosa che è stata evidenziata in grassetto nel documento perché non contenuta nella prima stesura e giustamente aggiunta in seguito. Credo che questo elimini il sospetto che la Sicilia o la Valle d'Aosta voglia realizzare a tutti i costi l'aeroporto.

Si tratta non di un problema territoriale, ma di fare in modo — come anche si propone il federalismo fiscale — che i territori del nostro Paese che sono ancora indietro raggiungano gradualmente uno standard. Questo vale anche sotto il profilo infrastrutturale.

Rilevo quindi l'esigenza non di una deroga per un territorio, ma di non essere contrari aprioristicamente a eventuali realizzazioni di aeroporti in qualunque zona del nostro Paese. Vogliamo evitare che un nuovo aeroporto susciti un effetto di cannibalismo nei confronti di altri aeroporti

ovvero soffochi un altro aeroporto, perché ciò provocherebbe un duplice spreco, come evidenziato nella relazione.

Propongo poi una riflessione: quale imprenditore e quale complesso imprenditoriale investe dove il mercato dimostri la mancanza di sviluppo per un eventuale nuovo aeroporto? Considero dunque opportuno sottolineare che nella proposta di documento non dovremmo partire dal principio che questa rete debba funzionare meglio e non si debba realizzare alcun nuovo aeroporto. Tra l'altro, all'interno della stessa relazione viene precisato come per ragioni di interesse pubblico possano essere realizzate ulteriori infrastrutture aeroportuali.

Temo quindi che, nel sottoporre all'attenzione del Governo un lavoro ben fatto che garantisca un supporto rispetto all'elaborazione del piano nazionale degli aeroporti che il Governo e il ministro Matteoli intendono realizzare, si possa voler dire qualcosa che nella relazione non c'è.

Se comunque lo scopo della relazione è escludere nuove realizzazioni di aeroporti, non sono convinto che sia giusto, perché nello stesso documento affermiamo che non devono esserci sostegni economici pubblici nel caso di nuova realizzazione, che ci possono essere aeroporti *low cost* da incentivare, che ogni nuovo aeroporto deve essere frutto di una valutazione e di una serie di studi preliminari, che nel caso della Sicilia già stanno per essere completati dal Ministero.

Ritengo quindi che ci siano tutte le premesse per garantire a qualunque infrastruttura una sostenibilità economica, che deriva non soltanto dal rendimento attraverso un pedaggio, una tassa aeroportuale o un canone, ma anche dal servizio e dallo sviluppo.

Ad alcune zone del nostro Paese dotate di potenzialità turistiche con un numero di posti letto rilevanti o difficoltà nel realizzare altre infrastrutture per migliorare il collegamento con l'aeroporto non possiamo negare la realizzazione di un'infrastruttura del genere. Spesso, il costo di un nuovo aeroporto è inferiore a quello di altre infrastrutture quali tratti di rete

ferroviaria o autostradale, che ormai è diventato proibitivo non solo per il costo delle infrastrutture, ma anche per una serie di esigenze dei vari territori.

Tra l'altro, un'audizione ha affrontato il tema delle difficoltà trasportistiche. In alcune parti del nostro territorio quali la Calabria realizzare una nuova rete ferroviaria o autostradale costa molto di più della realizzazione di un nuovo aeroporto.

Vorrei che queste considerazioni fossero utili non per chiedere una deroga per qualsivoglia territorio, ma per non precludere realizzazioni di aeroporti nel nostro Paese, qualora siano supportate da studi adeguati che ne dimostrino il vantaggio per il territorio. Nel documento sono citate le esigenze differenti delle isole minori, che potrebbero ambire ad avere un sistema aeroportuale non solo per motivi di sviluppo economico, ma anche per problemi differenti quali quelli antincendio o di sicurezza degli abitanti, che oggi vengono superati attraverso il servizio di elicotteri e idrovolanti.

Considero dunque possibile pensare a nuove realizzazioni supportate da studi che ne sostengano l'utilità. Potremmo integrare il documento con la tematica che riguarda le merci, perché abbiamo audito la rappresentanza di tutti i vettori che operano nel settore delle merci, che hanno sottolineato la possibilità di utilizzare al meglio alcuni aeroporti destinandoli alle merci e di realizzare in Italia un *hub* per le merci, occasione che rischiamo di perdere in quanto altri Paesi in Europa ambiscono a farlo.

Per la parte riguardante i servizi aeroportuali considero giusto prevedere una maggiore sorveglianza da parte dell'ENAC nei confronti di tutte le società di *handling*. Sono stati richiamati soprattutto il problema di carattere finanziario e le difficoltà incontrate a causa del mancato pagamento dei vettori e dei vari fallimenti, ma credo che uno dei problemi principali sia quello delle irrilevanti sanzioni nei confronti di costoro, non paragonabili ai disservizi subiti dai passeggeri.

Dovremmo chiedere dunque un inasprimento delle sanzioni, arrivando anche

alla revoca delle concessioni qualora si superi una soglia limite di casi che l'ENAC ha il dovere di individuare. Grazie.

MARCO DESIDERATI. Pur confermando il gradimento del gruppo Lega Nord sul documento, desidero esprimere una perplessità a nome del gruppo e avanzare conseguentemente una richiesta di stralcio per la parte in cui si cita l'eventuale possibilità di commercializzazione degli *slot* che potrebbe essere concessa alle compagnie.

Siamo infatti contrari sia nella forma che nel merito. Nella forma perché nel nostro documento si afferma che « la compagnia aerea che disponesse di *slot* non utilizzati sarebbe incentivata a cederli ». È necessario chiedersi cosa si intenda per non utilizzati, perché ad oggi gli *slot* utilizzati a meno del 20 per cento devono già essere restituiti. Si sarebbe quindi indotti a ritenere che il non inutilizzato vada dal 20 al 99 per cento, ovvero che qualsiasi *slot* oggi esistente in Italia potenzialmente sia non utilizzato.

L'aspetto ancora più grave è che questo, come si legge nel documento, « permetterebbe alle compagnie aeree di iscrivere nel proprio bilancio una voce di attivo ». Siamo tutti consapevoli delle difficoltà in cui il settore del trasporto aereo versa non solo in Italia. Consentire alle compagnie aeree di iscrivere nei loro bilanci degli attivi derivanti dalla semplice possibilità di utilizzare gli *slot* rischia di gonfiare i bilanci in modo scorretto. Potremmo addirittura arrivare ad avere vettori più interessati alla compravendita degli *slot* che non al loro effettivo utilizzo, mentre dovremmo puntare al servizio pubblico, che mira non a dare un valore economico allo *slot*, ma a fare in modo che venga effettivamente utilizzato.

C'è anche una questione non solo formale, ma di merito, laddove rischiamo di introdurre un dispositivo premiale per le compagnie aeree che non abbiano mai utilizzato gli *slot*, ovvero di premiare quelle compagnie che, pur avendo degli

slot e quindi dovendo espletare un servizio pubblico, in tutti questi anni non lo hanno fatto.

Un aspetto non secondario è che non c'è più la compagnia di bandiera, per cui oggi a una ex compagnia di bandiera con una posizione dominante nel mercato del trasporto aereo in Italia rischiamo di dare una sorta di monopolio sugli *slot*. Sappiamo quali stratagemmi vengano utilizzati dalle compagnie per non far figurare la mancata utilizzazione degli *slot*, laddove si iscrive un volo, poi lo si ritarda o lo si rinvia, per cui si occupano due o tre *slot* in realtà facendo un volo soltanto.

Come Lega Nord, chiediamo pertanto di stralciare questa parte, perché già il documento dichiara che concedere alle compagnie di vendere gli *slot* dovrebbe essere oggetto di un provvedimento successivo. Ci sembra dunque inutile inserirlo nel documento, che, essendo di programmazione generale, dovrebbe raccomandare alle compagnie aeree di non vendere gli *slot* per gonfiare i bilanci, tenendo magari artificiosamente in piedi aziende sull'orlo del fallimento.

Non abbiamo previsto un testo alternativo, perché chiediamo di stralciare questa parte dal documento.

GIACOMO TERRANOVA. Comprendo appieno l'intervento dell'onorevole Desiderati perché tocca un punto delicatissimo, ossia la probabile e improvvida utilizzazione del termine « commercializzazione » degli *slot* ad oggi, quando è ancora vigente un sistema che viaggia su corde totalmente differenti. I vettori infatti non sono proprietari degli *slot*, anzi entro l'anno successivo a quello in cui non li hanno utilizzati, dovrebbero farli rientrare nella disponibilità dell'organismo gestore, Assoclearance, che dovrebbe assegnarli ai vettori che ne facciano richiesta.

Vorrei quindi ridimensionare una preoccupazione, perché non credo possa esistere alcun rischio di commercializzare alcunché. Qualora si identifichi una possibile commercializzazione degli *slot* attraverso provvedimenti che ne sanciscano la reale fattibilità modificando il sistema at-

tualmente vigente, che è quello del cosiddetto « coordinatore delle bande orarie » ossia Assoclearance, si potrebbe correre il rischio più insidioso che tra quelle bande orarie utilizzate ma ritenute scarsamente convenienti da qualche vettore si possa introdurre un mercato di secondo livello per la commercializzazione.

Questo consentirebbe a chi oggi gestisce alcuni collegamenti ritenuti non convenienti di capitalizzarne l'alienazione. È necessario rivolgere attenzione a questo passaggio della relazione.

Mi riservavo di proporre un'integrazione in questa direzione nel testo definitivo, ma condivido per grandi linee la preoccupazione che su questo aspetto si accenda un segnale di attenzione, perché credo che da questa indagine debbano anche emergere alcuni elementi di orientamento di principi utili a stroncare alcune forme di competizione improprie fatte dai vettori e dai territori.

Desidero ritornare rapidamente su un aspetto, non evocando suggestioni territoriali o riferimenti precisi. Quando si parla dei quarantasette aeroporti si fotografa una realtà che ha un'origine storica, che non è esito di alcun ragionamento. Gli aeroporti italiani sono tali perché così erano la gran parte di aviosuperfici di origine militare e non perché frutto di un ragionamento. Esistono infatti solo perché hanno diversa matrice e operano in un regime che, lasciato allo spontaneismo, ha determinato forme di competizione impropria.

Non è dunque casuale l'emergere di competizioni tra territori all'interno della stessa regione, che magari, pur possedendo molte autostrade e un sistema ferroviario, ha aeroporti a meno di 50 chilometri di distanza l'uno dall'altro, che si contendono i vettori attraverso i contributi di *co-marketing*.

La fotografia del territorio oggi è frutto non di un ragionamento svolto dieci o trenta anni fa, ma di spontaneismo. È quindi necessario porre attenzione a questo aspetto, anche ai fini di quel ragiona-

mento che l'onorevole Garofalo oggi ha voluto edulcorare, riprendere sia pure in termini più sfumati.

Si tratta di un principio generale, perché non è detto che la fotografia di quarantasette aeroporti sia razionale, e con onestà intellettuale mi permettevo soltanto di sottolineare l'esigenza di una razionalizzazione della rete infrastrutturale italiana dal punto di vista degli aeroporti utili per la crescita armonica dell'intero Paese.

Al di là di questa considerazione di carattere generale, credo che guardare con attenzione ad alcuni elementi serva al Paese per crescere in modo armonico, perché in alcuni territori esistono aeroporti che non hanno un traffico naturale, ma che attraverso una stimolazione pericolosa possono spostare traffico, creando squilibri territoriali. Abbiamo riscontrato

questo fenomeno in molte regioni, mi sono occupato per anni di questi aspetti con un'ottica non regionale, ma nazionale, verificando come questo abbia determinato grandi distorsioni. Tale fenomeno deve quindi essere attenzionato affinché questo non si verifichi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvio il seguito il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 22 febbraio 2010.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO