

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

9.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 2024

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SALVATORE DEIDDA

INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Bignami Galeazzo, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	3, 15
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....	3	Caroppo Andrea (FI-PPE) .....	10
<b>Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Galeazzo Bignami, sulla predisposizione del Piano nazionale aeroporti (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Ghirra Francesca (AVS) .....	11
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 14, 15, 18	Iaria Antonino (M5S) .....	13
Barbagallo Anthony Emanuele (PD-IDP) .	8	Maccanti Elena (LEGA) .....	14
		Pastorella Giulia (AZ-PER-RE) .....	12
		Raimondo Carmine Fabio (FDI) .....	14

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

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
SALVATORE DEIDDA

**La seduta comincia alle 13.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

**Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Galeazzo Bignami, sulla predisposizione del Piano nazionale aeroporti.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Galeazzo Bignami, sulla predisposizione del Piano nazionale aeroporti.

Ringrazio sentitamente il viceministro Bignami, accompagnato da Costantino Fiorillo, direttore generale della direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da Oscar Lo Surdo, capo segreteria del viceministro, e da Andrea Ferroni, componente della segreteria del viceministro, per aver accettato l'invito della Commissione.

Avverto che, dopo la relazione, si svolgeranno gli interventi dei deputati.

Invito, pertanto, i rappresentanti dei gruppi a comunicare alla Presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo dunque la parola al viceministro Bignami per lo svolgimento della relazione.

GALEAZZO BIGNAMI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie presidente, procederei illustrando una relazione introduttiva, per un tempo di circa 10-15 minuti, per poi dare spazio alle domande.

Anzitutto, ringrazio il presidente e tutta la Commissione per l'opportunità data al sottoscritto, ma ancor di più al Governo, di rappresentare lo stato d'avanzamento della redazione del Piano nazionale aeroporti, che — come sapete — è lo strumento che, ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, costituisce uno degli elementi di riferimento per l'attività di pianificazione dello sviluppo del sistema aeroportuale e trasportistico in genere, inserendosi nel contesto del più articolato Piano integrato della mobilità, che attiene a tutte le forme di trasporto, quindi non soltanto al trasporto aereo, ma anche di altra natura.

Benché al suo interno si intenda, in prospettiva, realizzare un richiamo all'interconnessione e all'integrazione modale, è evidente che il perno fondamentale del Piano stesso si dovrà riservare al trasporto aereo.

Si tratta di un documento che necessita di un aggiornamento ed è proprio per tale motivo che accolgo con particolare favore questa occasione di confronto, perché confido che si possano acquisire, nella diversità di valutazioni e visioni politiche, dei contributi utili, così da riversare successivamente all'interno del Piano proposte, suggerimenti o valutazioni che dovessero essere eventualmente formulati.

Ricordo, infatti, che il Piano non soltanto non risulta ancora pronto o definito, ma che non si trova neppure in una fase avanzata di redazione. Su tale aspetto, infatti, incide — e credo di poter condividere con i commissari e con il presidente questa valutazione — la definizione della tratta-

tiva, attualmente in corso, tra ITA Airways e Lufthansa, la quale costituisce un elemento dirimente nello sviluppo che il medesimo Piano può avere sulla definizione delle politiche di trasporto aereo e cargo e, in particolare, sulla possibilità o meno di disporre di una compagnia di bandiera nazionale — o comunque di riferimento nazionale —, come riteniamo stia declinando la trattativa in corso. Infatti, dalle notizie di stampa — come tutti abbiamo potuto apprendere — emerge che, in seguito all'approvazione da parte della Commissione europea della possibilità di procedere all'integrazione tra le due compagnie, ci si trova in una fase di definizione e di *closing* che definisce una sinergia industriale, a maggior ragione con una fusione, utile per la definizione del destino di ITA Airways.

Questo primo bivio ha portato e porterà — se mi permettete il paragone atecnico — a valutare certamente la presenza degli operatori come una sorta di *software* che gira su un *hardware*, quello del sistema aeroportuale, che deve essere maggiormente improntato ad una vocazione nazionale, giacché l'assenza della compagnia di bandiera nazionale sposta l'attenzione sul quadro infrastrutturale.

Analogamente, nella redazione dell'attuale Piano, ci stiamo ispirando alle bozze di Piano elaborate *in limine* della precedente esperienza legislativa, riprendendone in larga parte l'impianto complessivo e andandolo ad integrare su quattro direttrici, che riteniamo necessario implementare.

La prima direttrice riguarda la strutturazione delle reti aeroportuali, che noi riteniamo necessario chiamare « sistemi aeroportuali integrati ».

In secondo luogo, vi è la questione relativa alla tutela dei livelli occupazionali. Ricordo ai commissari che, al riguardo, abbiamo svolto un ampio confronto con i sindacati firmatari del contratto di primo livello, quali CGIL, CISL, UIL e UGL, i quali non erano mai stati auditi durante la redazione del precedente Piano. Noi riteniamo che questo costituisca un *asset* strategico anche a livello occupazionale, giacché il sistema aeroportuale presenta un impiego occupazionale di 200 mila unità

dirette e di 700 mila unità indotte, dove per « indotte » non intendiamo quelle indotte dal settore turistico, che sono evidentemente più latamente estese, ma proprio quelle direttamente impegnate nel comparto stesso.

Pertanto, abbiamo ritenuto essenziale ripartire da un confronto serrato e — credo di poter dire, anche grazie al direttore Fiorillo, che ringrazio per essere presente oggi insieme ai miei collaboratori — anche sistemico, giacché ogni discussione che ha portato agli approfondimenti delle direttrici che ho ricordato è stata affrontata con le sigle sindacali che ho poc'anzi richiamato. Non spetta a me dire quale sia stato l'esito di tale confronto, ma saranno eventualmente le sigle sindacali stesse a riferire al riguardo. Infatti, sebbene io abbia appreso dalle notizie di stampa che è stato manifestato un apprezzamento da parte loro, ritengo che comunque non sia compito mio riferire la loro posizione.

Dunque, mentre il primo punto riguarda una rivalutazione dei sistemi aeroportuali integrati, il secondo punto attiene all'effettiva valutazione dei livelli di tutela occupazionale.

Come voi sapete bene, dopo la crisi pandemica abbiamo vissuto un *down* del sistema europeo del trasporto aereo, determinato dal fatto che, mancando nel resto d'Europa strumenti di tutela occupazionale e ammortizzatori sociali, si è verificata una deprivazione del comparto, a livello comunitario, di tanti operatori per i quali si richiedono — anche se può apparire banale — specifiche qualificazioni, certificazioni e professionalità e che, di conseguenza, non sono facilmente acquisibili sul mercato. L'Italia ha avuto la lungimiranza, proprio grazie ai sindacati e alle associazioni datoriali, di dotarsi di uno strumento, ossia di un fondo per il trasporto aereo, con il quale si è potuto creare uno strumento di ammortizzazione sociale, il quale ha consentito ai lavoratori di affrontare una situazione di particolare gravità, come quella determinata dalla pandemia da Covid-19.

Ricordo che, purtroppo, durante il periodo pandemico si è registrato un crollo del 96 per cento dei movimenti e del 98 per

cento del numero dei passeggeri. Abbiamo avuto la possibilità di incidere nella ripresa del settore proprio grazie al fatto che i nostri strumenti di contrattazione avevano previsto l'istituzione di questo fondo, dal quale si è attinto per garantire il mantenimento delle professionalità, che hanno poi, a loro volta, consentito la ripresa di una piena operatività.

Il terzo punto su cui abbiamo ritenuto necessario sviluppare e approfondire il Piano — che evidentemente è ancora un *work in progress* — riguarda la definizione delle rotte intercontinentali, o meglio la presenza delle rotte intercontinentali. Oggi dobbiamo considerare che ogni turista che viene in Italia tramite un volo intercontinentale possiede una capacità di spesa dieci volte superiore ad un passeggero domestico. Ciò evidenzia come la capacità di sviluppare una connessione intercontinentale rappresenti un aspetto essenziale per la migliore proficuità — provo a dirlo nella maniera più neutra possibile — del sistema aeroportuale stesso.

Noi, purtroppo, abbiamo un atavico segno negativo, giacché, nonostante la presenza sicuramente lodevole degli *hub* di Fiumicino e Malpensa e la vocazione intercontinentale di Venezia, presentiamo un indice di dispersione pari al 136 per cento. Infatti, dobbiamo considerare che i passeggeri provenienti da rotte intercontinentali hanno, purtroppo, in Italia una prospettiva di scalo su un *hub* non nazionale molto più significativa rispetto a quella europea. A titolo di esempio, Spagna, Francia, Germania e Olanda si collocano intorno ad un indice pari al 60 per cento di dispersione — variando tra il 45 il 67 per cento — in ordine al transito, per cui la connessione per un volo intercontinentale con atterraggio diretto, senza feederaggio, in uno Stato straniero è più che positiva. L'Italia, invece, presenta una forte dispersione in favore degli *hub* stranieri, dove nella triangolazione spesso i passeggeri si fermano anche per due o tre notti, comportando un minore gettito per il PIL italiano, giacché — come è facilmente intuibile — nel momento in cui un turista pernotta all'estero anziché in Italia, si perdono quei profitti che sa-

rebbero derivati dalla sua presenza all'interno del Paese. Tutto ciò è causato dalla difficoltà di garantire la connessione intercontinentale diretta tra la nostra nazione e gli altri Stati intercontinentali.

Questo lo dico con prudenza, perché anche l'Africa, dove noi potremmo utilizzare aerei a corridoio singolo, è considerata intercontinentale. Peraltro, la circostanza che un aereo presenti il corridoio singolo oppure doppio costituisce un indice di capienza del velivolo: è evidente, infatti, che un aereo con corridoio doppio normalmente trasporta più passeggeri e si tratta, in genere, di quelli utilizzati anche per l'alloggiamento del carburante nel serbatoio nei voli intercontinentali. Per quanto riguarda l'Africa, la distanza rispetto all'Italia è abbastanza esigua e per questo motivo vengono utilizzati aerei a corridoio singolo, ma comunque anche questi ultimi costituiscono tecnicamente voli intercontinentali.

Si tratta, peraltro, di uno degli aspetti che ha maggiormente interessato *Lufthansa* nel corso della trattativa, giacché è chiaro che la vicinanza di Fiumicino al continente africano rappresenta un elemento di attrattività rispetto agli *hub* classici di *Lufthansa*, ossia Monaco e Francoforte che, trovandosi più a Nord, necessiterebbero dell'utilizzo di velivoli diversi.

Il quarto punto sul quale abbiamo voluto realizzare un certo approfondimento è rappresentato dal tema del cargo, giacché nella precedente versione del Piano lo si adombrava e, in alcuni parti, addirittura si esplicitava un *phase-out* da alcuni aeroporti del cargo.

Questi sono i quattro punti di approfondimento sul tema — e mi accingo a concludere la mia introduzione —, rispetto ai quali abbiamo ritenuto opportuno valorizzare alcuni aspetti specifici, che provvedo ad illustrare sinteticamente.

Anzitutto, abbiamo ritenuto di valorizzare gli aspetti relativi alla sostenibilità.

Ciò per noi è precipuo, infatti anche nella definizione delle politiche comunitarie e globali, in particolar modo dalle decisioni assunte dall'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), si

registra l'esigenza di arrivare alla decarbonizzazione del settore entro il 2050, con obiettivi intermedi fissati a livello unionale e posti anche al 2030-2035, attraverso degli *step* intermedi. Tale sostenibilità ambientale — e, se ci saranno domande, approfondiremo questo punto, nella misura in cui i commissari riterranno opportuno — la dobbiamo realizzare nonostante la decisione dell'Unione europea di espungere, fin dall'origine, dal PNRR qualsiasi misura assunta direttamente per il trasporto aereo, salvando soltanto dei marginali interventi realizzati nell'ottica della digitalizzazione, che rientrano nel PNRR, ma su iniziativa dei singoli sistemi aeroportuali. Tale valutazione sulla sostenibilità ambientale ha anche tenuto in considerazione l'introduzione dei SAF, ossia dei carburanti alternativi sostenibili, che dovrebbero portare ad una minore emissione di CO<sub>2</sub>, ma ai quali è tuttavia correlata anche una difficoltà in termini di costi. Nel 2017 si denunciava che il costo di questi carburanti era pari al quintuplo rispetto a quelli ordinari e, allo stesso modo, anche nel 2023 si denunciava che il loro costo era pari al quintuplo dei carburanti ordinari. Tale dato dimostra che in questi sei anni non si è riusciti a realizzare — non soltanto in Italia, ma a livello globale — una tecnologia che consenta di contenerne i costi, con il conseguente rischio di ostacolare il diritto alla mobilità delle persone, creando una nicchia all'interno del trasporto aereo riservata soltanto a quelle persone che se lo possono permettere.

A tal proposito, c'è un altro punto che abbiamo ritenuto necessario ribadire dal precedente Piano, ereditato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Enrico Giovannini. Mi riferisco, in particolare, al tema della lotta alle diseguaglianze e, quindi, alla necessità di garantire in maniera paritaria a tutti i cittadini l'accessibilità al trasporto aereo.

Mi permetto di dire che non condividiamo l'idea che il trasporto aereo possa essere considerato soltanto come una delle maggiori fonti di inquinamento. Riteniamo, al contrario, che sul piano tecnologico si stiano conseguendo importanti risultati, tali

per cui, attraverso lo sviluppo di nuove macchine, si riescono a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, fermi restando gli obiettivi ICAO fissati al 2050, che ho precedentemente richiamato e che, comunque, fissano un *Net Zero emission* nel comparto.

Sempre con riguardo al tema della sostenibilità ambientale, riteniamo necessario raggiungere l'effettiva decarbonizzazione anche dell'infrastruttura aeroportuale e non soltanto dell'attività volativa. Ciò significa conseguire un'emissione zero sugli *scope* 1, 2 e 3, dove lo *scope* 1 è l'arrivo in aeroporto, lo *scope* 2 è la permanenza in aeroporto, lo *scope* 3 è la partenza dall'aeroporto.

Sempre sul piano ambientale, riteniamo inoltre necessario sviluppare l'integrazione e l'intermodalità, di cui registriamo oggi dei livelli significativi. A titolo esemplificativo, le persone che arrivano in aeroporto utilizzando mezzi di trasporto pubblico corrispondono ad una percentuale pari al 29 per cento dei passeggeri a Fiumicino e al 40 per cento dei passeggeri a Malpensa. Purtroppo, negli altri aeroporti non riusciamo a raggiungere questi stessi risultati, nonostante nei dieci principali aeroporti la percentuale di persone che accedono all'aeroporto mediante il trasporto pubblico locale rientra in un *range* che va dal 49 al 47 per cento dei passeggeri.

Potrei approfondire ulteriormente la tematica della sostenibilità ambientale, ma non vorrei appesantire l'illustrazione introduttiva.

Il tema della sostenibilità economica l'ho, in qualche maniera, già accennato.

Per quanto riguarda, invece, la sostenibilità sociale, vorrei sottolineare che i processi di digitalizzazione, che costituiscono un altro perno d'azione e di riferimento del Piano, non devono portare ad una lesione dei livelli occupazionali ai quali facevo riferimento precedentemente. Al contrario, la digitalizzazione, nella prospettiva del Governo, deve essere uno strumento per efficientare e ottimizzare le infrastrutture presenti.

A tal proposito, mi permetto di richiamare un aspetto di sostenibilità ambientale che noi consideriamo essenziale e del quale

terrà conto l'intero Piano: il tema dell'impronta acustica. Purtroppo, vi è una sempre più evidente esigenza di ridurre l'impatto acustico, che si può conseguire anche con l'efficientamento e lo sviluppo tecnologico delle macchine. Tuttavia, la risoluzione della problematica - e mi rivolgo soprattutto al collega e amico Virginio Merola, perché purtroppo la situazione di Bologna è particolarmente critica - richiede una valutazione che non può essere ridotta - e mi assumo le responsabilità del caso - al rispetto o meno delle curve isofoniche e acustiche. Infatti, una curva può anche non essere sforata dal singolo transito, ma la ricorrenza, in base ai movimenti della pista, di una pluralità di attività volative, che avvengono con costanza e con un ritmo ricorrente, anche non determinando un picco di sfornamento, costituisce comunque un evidente problema di sostenibilità ambientale.

Pertanto, sempre sul piano della sostenibilità, riteniamo importante, prima di ipotizzare potenziamenti con consumo del suolo delle infrastrutture esistenti, valutare l'ottimizzazione delle capacità dei singoli aeroporti nonché dei sistemi aeroportuali integrati.

Infatti, non riteniamo opportuno che ci siano infrastrutture esasperate nella loro implementazione, a volte anche a costo di provocare dei rischi per la sicurezza, quando poi magari ci sono aeroporti vicini che non vengono sviluppati adeguatamente a causa di logiche di mercato. In questo senso, il Piano non intenderà richiamare una dismissione degli aeroporti esistenti, ma valutare la possibilità di mantenere gli aeroporti cosiddetti « minori » come sviluppo di riserve di capacità, laddove si raggiunga un *airport capacity crunch*, vale a dire la rottura della capacità di carico dei singoli aeroporti. Pertanto, quando si arriva alla capacità massima, non si può esasperare l'infrastruttura, ma bisogna verificare se nel territorio circostante vi siano infrastrutture cosiddette « minori », sulle quali riversare parte della capacità.

Questo lo dico perché noi riteniamo che il trasporto aereo sia un volano fondamentale per l'altro aspetto che intendiamo im-

primere nella costruzione del Piano, vale a dire la crescita. Infatti nel corso dello scorso anno, vale a dire il 2023, il solo gettito collegato al settore turistico dal trasporto aereo - e mi scuso con i commissari per averlo definito in senso atecnico - era pari a 27 miliardi. Per quanto riguarda quest'anno, abbiamo già raggiunto un gettito superiore ai 30 miliardi.

Prego i commissari di considerare che abbiamo ampiamente recuperato rispetto al periodo pandemico e abbiamo raggiunto un incremento significativo del numero di passeggeri. Vi pregherei di tenere in considerazione un aspetto - che magari tornerà utile anche in una prossima seduta che, se il presidente riterrà opportuno, potremmo svolgere per illustrare ulteriormente il contenuto del Piano -, ossia che un conto è il numero di passeggeri, mentre un altro conto è il numero dei movimenti.

Occorre considerare che il numero dei movimenti riguarda i velivoli. Pertanto, noi stiamo registrando, in uno dei principali aeroporti della nazione - ma non posso citare il caso, essendo anche in diretta -, una costanza di movimenti, ma anche una fortissima implementazione dei passeggeri. Ciò accade perché si utilizzano aerei più capienti e perché le compagnie - immagino per un efficientamento dei loro sistemi informatici - impiegano un *load factor*, ossia un criterio per cui la capacità di carico viene portata al pieno utilizzo dei posti disponibili.

Un ulteriore tema sul quale mi vorrei confrontare con la Commissione e al quale io stesso non riesco a dare una risposta è rappresentato dal fatto che oggi si vola molto di più, perché c'è una maggiore predisposizione e un'attitudine al volo.

A titolo esemplificativo, riporto i casi dell'aeroporto di Bologna - di cui parlavamo prima con l'onorevole Merola - che ha già superato i 10 milioni di passeggeri, quando c'è una costante sotto i 9 milioni. L'aeroporto di Fiumicino conta quasi 48 milioni di passeggeri, chiudendo lo scorso anno con 42 milioni. Ciò conferma che c'è molta più propensione al volo. Molti spiegano questo dato affermando che dopo la pandemia c'è più voglia di viaggiare, che



potrebbe essere un fattore, ma non credo sia l'unico, perché, a mio avviso, potrebbe incidere anche altro. Su questo punto vorrei confrontarmi con la Commissione, trattandosi di elementi che poi diventano strutturali.

Uno degli altri elementi — e mi avvio davvero alle conclusioni, presidente — per il quale non abbiamo ritenuto di rilasciare il Piano nei primi mesi della legislatura è perché ci si è resi conto che il risultato finale dei numeri era ancora edulcorato dalla pandemia. Benché molte tratte fossero state riaperte, fino al 2021 — come sapete — la pandemia ha inciso in maniera molto forte sullo sviluppo aeroportuale e, in particolar modo, sul numero dei passeggeri. Tuttavia, nel 2022 si è registrata una buona capacità di recupero e crediamo che nel corso del 2023 siano stati riacquistati i valori pre-pandemia, che hanno stabilizzato il numero di passeggeri. Ipotizziamo, quindi, di costruire un Piano che faccia tesoro dell'esperienza pandemica, ma che tenga anche conto dei dati attuali, a differenza del piano predisposto dall'ENAC alla fine del 2022, il quale inevitabilmente — infatti non è una critica quella che rivolgo al ministro Giovannini, perché è evidente che non potesse che essere così — era ancora intriso delle criticità provocate dalla pandemia. Vorrei portare all'attenzione dei commissari la circostanza che, nelle elaborazioni di prospettiva e nei modelli immaginati, si riteneva che si potesse recuperare la capacità pre-pandemia nel 2026, mentre invece ad oggi, cioè a metà dell'anno 2024, l'abbiamo già recuperata e superata. Questo dimostra che i *pattern* e i modelli non sono di facile previsione.

L'ultimo punto oggetto di approfondimento riguarda il cargo, perché riteniamo essenziale che l'Italia disponga di una piattaforma di *export* sul cargo domestica. Noi purtroppo oggi disponiamo di diverse modalità di cargo: il *belly*, ossia lo stivaggio del cargo all'interno degli aerei; gli *all cargo*, ossia gli aerei totalmente dedicati al cargo; l'avio-camionato, che è un fenomeno che io ho compreso con fatica e in virtù del quale viene considerato trasporto aereo il fatto di caricare la merce destinata a un aeroporto

su un camion. A mio avviso, peraltro, quest'ultima tipologia non può essere considerata quale cargo aereo, perché genera CO<sub>2</sub> viaggiando su gomma ed entrando quindi su tutto un altro *asset*. In ogni caso, l'avio-camionato è una fattispecie che esiste e che purtroppo è spesso destinata ad *hub* cargo stranieri, quali Monaco e Francoforte.

Considerate — e concludo — che il cargo aereo è assolutamente marginale in termini di volumi, essendo pari all'1 per cento, mentre per esempio nel trasporto ferroviario sfonda il 70 per cento. Tuttavia, a quell'1 per cento è collegato il 27 per cento del valore della merce totale. In sostanza, considerando che il valore della merce cargo trasportata su tutti i mezzi — quali nave, gomma e ferro — è pari a 100, il valore della merce che viaggia in aereo è del 27 per cento, vuoi perché sono prodotti di lusso, vuoi perché sono prodotti di alta tecnologia. Ricordo che, per esempio, il settore biomedicale è strettamente collegato a Bologna, mentre su Malpensa si concentra da solo il 70 per cento del cargo. Si tratta di un fenomeno abbastanza diffuso a livello europeo, dove le prime dieci piazze, soprattutto quelle collegate al Benelux, sviluppano l'80 per cento del cargo europeo. In ogni caso, la circostanza che quell'1 per cento di cargo aereo sviluppa il 27 per cento del valore della merce totale trasportata rappresenta il motivo per il quale abbiamo ritenuto di dover riaffermare una centralità nella prospettiva di redazione del Piano, che spero di poter illustrare ai commissari una volta finito, anche attingendo ai consigli e alle valutazioni che spero vogliano condividere oggi.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro Bignami.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO. Grazie presidente.

Ritengo che oggi stiamo iniziando un percorso nuovo. Infatti, dopo un primo momento all'inizio della legislatura durante il quale siamo rimasti — francamente



– smarriti, perché il ministro Salvini ci aveva comunicato che il Piano era pronto mentre invece non lo era, credo che con l'audizione di oggi sia stata fatta chiarezza sul tema.

L'auspicio del Partito Democratico è che oggi si dia inizio ad un confronto sui veri problemi e temi, al fine di costruire un punto comune insieme a tutta la Commissione. Quello di oggi è un momento atteso: tra tutte le prerogative della Commissione, riteniamo che questa sia una delle più significative. Speriamo di costruire uno strumento che non soltanto sia utile ed efficace, ma che centri una serie di obiettivi che tutti insieme iniziamo a costruire e ci impegnano a raggiungere.

Rispetto alle questioni richiamate dal viceministro Bignami, quella che ci stimola di più è costituita dalla lotta alle disegualianze, al fine di porre i passeggeri e i cittadini nelle condizioni di poter viaggiare e di godere di servizi normali, anziché di servizi da terzo mondo, come invece purtroppo – lo dico con franchezza – sta accadendo in queste settimane negli aeroporti italiani. Onestamente, non ritengo che sia una novità. Anche noi siamo stati al Governo e so bene che nessuno ha la bacchetta magica per risolvere questi problemi. Tuttavia, ritengo che l'attuale situazione sia fuori controllo.

Il Piano nazionale aeroporti deve rappresentare anche uno strumento in grado di costruire un'attività di controllo efficace nei confronti delle società di gestione degli aeroporti, al fine di garantire delle file di accesso agli imbarchi più rapide e veloci, nonché la qualità dei servizi aeroportuali.

Riporto un esempio tratto dalla mia esperienza personale. Ieri, io ed altri dieci colleghi, alcuni dei quali appartenenti alla Commissione, ci abbiamo messo dieci ore per arrivare a Roma. Questo a causa della chiusura dell'aeroporto di Catania, che ci ha costretti a recarci all'aeroporto di Palermo, nonché di un ritardo di quattro ore della nostra sedicente compagnia di bandiera, che nei voli dal Mezzogiorno verso Fiumicino registra continui ritardi. In un Paese normale, in una situazione del genere sarebbero dovute essere fornite, quan-

tomeno agli anziani e ai bambini, delle bottigliette d'acqua e dei panini. Invece, le bottigliette d'acqua si vendevano a 3 euro, mentre i panini a 10 euro. Non si tratta di un atteggiamento opportuno per un Paese civile.

Ritengo pertanto che dobbiamo individuare, anche all'interno del Piano nazionale aeroporti, degli strumenti di controllo nei confronti delle società di gestione aeroportuali, che appaiono oggi assolutamente inadeguati ed inefficaci.

Lo stesso discorso vale anche per il monitoraggio continuo, ad esempio, sul numero dei *pullman* a disposizione degli aeroporti. Questo accade perché tutti viaggiamo e quando ci si deve recare in alcune destinazioni l'attesa diventa insopportabile. Ciò è provocato dalla carenza di *pullman* – si registrano anche due, cinque o sette *pullman* in meno rispetto al necessario – perché la società di assunzioni interinali o la società di gestione dell'aeroporto non provvede ad assumere le persone necessarie oppure non dispone dei mezzi necessari per predisporre un numero di mezzi sufficiente a garantire un servizio di livello.

Ci sono altre considerazioni che vorrei riportare, riguardanti dei punti che, a nostro giudizio, dovrebbero rientrare all'interno del Piano nazionale aeroporti, quali, ad esempio, la trasparenza nelle procedure di gara e nell'erogazione delle risorse alle compagnie aeree.

Con il decreto-legge *Asset* il Governo ha fatto un passo in avanti. Tuttavia, questo, secondo noi, non risulta sufficiente, perché se poi quando arriva il quantitativo totale noi non sappiamo quanto spendono l'aeroporto di Bologna, di Bari o di Catania, ad esempio, conoscere quel dato risulta inutile. Per questo motivo, a nostro avviso, occorre fare un ulteriore passo in avanti, sia dal punto di vista amministrativo che normativo, perché l'obiettivo è quello di stimolare la concorrenza nella norma.

Lo stesso discorso vale per la trasparenza nelle procedure di gara interna, per la pubblicità e per l'utilizzo dei parcheggi, perché spesso anche la qualità del servizio di parcheggio di un aeroporto assume rilevanza per il cittadino e per il turista.

Il secondo riferimento è proprio quello concernente il turismo e l'accoglienza. Noi accogliamo con favore il fatto che il Governo stia prestando attenzione su questo punto. Si tratta certamente di aspetti che incidono sull'accoglienza e che possiamo, quindi, migliorare sensibilmente, trattandosi di tanti piccoli dettagli.

Il Piano nazionale aeroporti, a mio avviso, non deve essere soltanto il Piano dei passeggeri, del traffico e delle infrastrutture, ma deve essere anche un Piano che mette in rete una serie di servizi in grado di accogliere i turisti e attraverso il quale, quindi, andiamo ad implementare in maniera significativa il turismo.

Concludo il mio intervento con un riferimento alla mia zona, ossia la Sicilia orientale. In questa zona si è verificato un evento singolare, perché la società di gestione dell'aeroporto di Catania ha acquisito anche la gestione dell'aeroporto di Comiso. Facendo un paragone, è come se ci fosse un giocatore di buon livello e una squadra che lo acquista per farlo stare in banchina. La situazione è sostanzialmente la stessa. Infatti, l'impressione che tutti noi abbiamo è che non ci sia la voglia, da parte della società di gestione aeroportuale, di valorizzare l'aeroporto di Comiso, il quale, peraltro, è ubicato al centro della zona del Sud Italia che ha più visitatori, ovvero quella di Siracusa, Ragusa e Montalbano. Si riscontra, invece, la voglia di delegare Comiso ad aeroporto di serie C, limitandolo soltanto ad alcune compagnie aeree. Per esempio, ad oggi, ITA Airways non riesce a volare in quella zona.

Con riferimento al tema dell'intermodalità, che costituisce uno degli obiettivi — da quello che ho capito — che stiamo perseguendo, sarebbe certamente opportuno realizzare un collegamento intermodale nella rete TEN-T, che abbiamo approvato ed è in corso di rielaborazione. Se realizzassimo un collegamento che consente veloci passaggi intermodali, utilizzando l'aeroporto di Comiso, anche per garantire il trasporto delle merci, sicuramente potremmo consentire uno sviluppo consistente di un aeroporto che, ad oggi, rappresenta uno dei tre aeroporti per traffico di passeggeri in

Italia. Sarebbero, tuttavia, necessari alcuni accorgimenti, pur mantenendo come obiettivo la tutela della concorrenza e dello sforzo della competizione territoriale, anziché quello dell'oscuramento, come oggi avviene.

Ritengo che, anche alla luce delle comunicazioni del Governo, quello di oggi sia un primo passo e ci saranno ulteriori occasioni per focalizzare alcuni elementi ed alimentare il confronto e il dibattito.

Grazie.

ANDREA CAROPPO. Intervengo in maniera molto rapida.

Eviterò, viceministro, di formulare richieste specifiche in ordine alle classificazioni della parte di integrazione del sistema degli aeroporti, perché quest'ultima sarà poi oggetto di un approfondimento molto più specifico. Ci sono infatti una serie di richieste e sollecitazioni che ci pervengono dai territori.

Il collega Pella — che purtroppo ha dovuto lasciare l'audizione per recarsi nella propria Commissione — aveva qualche preoccupazione legata all'aeroporto Caselle di Torino e, in particolare, su una possibile declassificazione da aeroporto internazionale ad aeroporto nazionale. Ritengo, tuttavia, che ci sarà modo di farlo più specificamente quando il Piano verrà poi presentato.

La questione che io vorrei portare all'attenzione del viceministro Bignami, invece, è un'altra. Più volte, anche in questa Commissione soprattutto su stimolo e impulso del presidente Deidda, si è posta un'attenzione particolare al tema della continuità territoriale.

Il capitolo concernente la continuità territoriale in Italia si articola tra la normativa europea ed una serie di normative che — forse in maniera alluvionale — si sono consolidate e formate negli scorsi decenni, fino alla fine degli anni Novanta, per poi proseguire nei primi anni del Duemila. Ciò che accade è che, tutte le volte, soprattutto su spinta di alcuni parlamentari, o vengono inclusi altri aeroporti oppure quelli che sono già previsti all'interno del sistema di continuità territoriale non vengono attivati.

Pertanto, le chiedo, viceministro, se fosse possibile provare ad individuare all'interno del Piano dei criteri oggettivi per l'inserimento degli aeroporti all'interno del sistema di continuità territoriale.

Non c'è dubbio che la questione della continuità territoriale risulti *in re ipsa* per quanto riguarda le isole. Tuttavia, per altri territori e altri aeroporti basterebbe svolgere un'analisi sui tempi di percorrenza che occorrono per gli spostamenti svolti con mezzi alternativi all'aereo. Infatti, in Italia esistono delle situazioni in cui, utilizzando l'auto o il treno, i collegamenti presentano delle oggettive difficoltà di collegamento, ma nonostante ciò non vengono comunque ricomprese nell'ambito della continuità territoriale.

Le vorrei chiedere se fosse possibile, nella definizione del Piano nazionale degli aeroporti, individuare delle caratteristiche e delle definizioni oggettive al fine di evitare questa corsa che i territori sono costretti a fare per far ricomprendere alcuni aeroporti, ingiustamente esclusi, nell'ambito della continuità territoriale.

Vorrei porle, poi, un'ultima domanda più specificamente legata alla situazione dei mezzi di trasporto alternativi, ossia alla mobilità nuova e di nuova frontiera, nell'ambito della mobilità verticale che ci sarà in futuro, anche legata allo spazio porto. In particolare, la mia domanda riguarda specificamente l'aeroporto di Grottaglie-Taranto, che si trova nella mia regione. Nell'audizione svolta qualche anno fa del presidente dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), Pierluigi Di Palma, ebbi modo di evidenziare come la costituzione di un'associazione denominata *Criptaliae Spaceport* fosse, a mio modo di vedere, al di fuori dell'organizzazione che lo Stato avrebbe dovuto avere dell'eventuale gestione e organizzazione di uno spazio porto.

Mi chiedo, pertanto, se all'interno del nuovo Piano nazionale degli aeroporti questa anomalia sia stata affrontata e corretta o se ci sia quantomeno l'intenzione di affrontarla.

Grazie.

FRANCESCA GHIRRA. Ringrazio il viceministro Bignami per questo aggiorna-

mento, anche se speravo che oggi il documento fosse già disponibile. Pur considerando il fatto che i dati sono stati sicuramente edulcorati dalla pandemia, mi chiedevo se ci può dare comunque una tempistica rispetto a quando sarà possibile consultare il documento.

Inoltre, volevo chiederle se tra le modifiche che si ipotizzano si intende intervenire sulle reti territoriali e sulla rete nazionale perché, ad esempio, abbiamo visto che a seguito dell'accordo ITA *Airways-Lufthansa* l'aeroporto di Milano Linate verrà estremamente ridimensionato. Sono preoccupata anche per il destino della Sardegna, perché temo, in particolare, che la stessa sorte possa riguardare anche l'aeroporto di Alghero, che rischia di trasformarsi in un aeroporto esclusivamente turistico, dato che per l'ennesima volta è andata deserta la gara sulla continuità territoriale recentemente bandita.

Volevo chiederle — ricollegandomi a quanto diceva il collega Caroppo — se, riguardo al tema dell'intermodalità, ci sono novità anche rispetto alla possibilità di realizzare nuovi collegamenti ferroviari con gli aeroporti, di cui attualmente sono sprovvisti.

In riferimento, invece, a quanto rappresentato dal viceministro, mi chiedevo a cosa fosse legato questo alto numero di transiti. È provocato da un'assenza di voli sui nostri territori, da un'assenza di competitività, dal fatto che altrove costano meno e quindi gli utenti prediligono volare su altre destinazioni?

Poi, in considerazione del fatto che oggi si vola molto di più, che tipo di politica sta mettendo in atto il Ministero? Come si intende potenziare il trasporto aereo? Anche perché bisogna considerare che, se per molti territori sussistono delle alternative al trasporto aereo, per molti altri, come ad esempio per le isole, come abbiamo più volte appurato, tali alternative non sussistono. Stiamo assistendo ad una situazione drammatica proprio in questi giorni. Ricordo, in particolare, gli eventi che si sono verificati recentemente, quando soltanto alcuni voli, su cui volavano alcuni colleghi, sono riusciti a partire. Sono d'accordo sul

fatto che sarebbe opportuno potenziare anche le strutture di controllo, per verificare che gli enti gestori degli aeroporti siano effettivamente in grado di garantire un servizio pubblico, che appare indispensabile.

Vengo all'ultima domanda, che però esula dall'argomento odierno, siccome riguarda i livelli occupazionali di ITA Airways. Lei, viceministro, faceva riferimento alla fusione con Lufthansa e sappiamo che ci sono 2.245 lavoratori che rischiano non solo di non essere ricollocati, ma anche di non poter più disporre degli ammortizzatori sociali. A tal riguardo ho depositato un'interrogazione, però mi chiedevo se oggi potesse darci qualche indicazione su come intende muoversi il Ministero.

Grazie.

GIULIA PASTORELLA. Anch'io la ringrazio, viceministro.

È un bene che cominciamo a parlare di questo tema importantissimo. Purtroppo sono arrivata con cinque minuti di ritardo, ma comunque rispetto a ciò che ho sentito mi trova quasi totalmente d'accordo. Condivido anche l'idea di affermare che gli aerei non siano solo macchine inquinanti, ma anche un volano di crescita. D'altronde, la sostenibilità è un tema estremamente importante.

Alcuni punti sono già stati toccati dai miei colleghi, come la questione della concorrenza, il tema dei numeri che crescono — cosa che accolgo con favore, anche se poi bisogna saperli gestire, perché non si tratta soltanto di numeri, ma di persone —, nonché la questione dei servizi fondamentali. Il collega Barbagallo menzionava la questione delle bottigliette d'acqua. Ebbene, io come mamma di bambini molto piccoli, reputo che sia incredibile che da una compagnia all'altra o da un aeroporto all'altro siano predisposti servizi diversi per il recupero dei passeggeri quando si arriva. Infatti, in alcuni casi bisogna percorrere addirittura dei chilometri senza passeggero, in altri casi viene riconsegnato immediatamente, sotto la scaletta. Non si capisce il motivo di questa differenza di trattamento, dato che il tema è sempre lo stesso, ovvero tenere un bambino piccolo, che pesa

diversi chili, in braccio per un tempo potenzialmente anche molto lungo, perché occorre attendere finché non arrivano i bagagli speciali. Comunque, si tratta di un tema marginale.

Vengo, dunque, alle questioni più macroscopiche. L'incremento di passeggeri che ci ha segnalato, viene influenzato o no dalla concorrenza dei treni? Dobbiamo considerare, infatti, che oggi noi abbiamo sempre più treni ad alta velocità e per tratte sempre più lunghe, adesso c'è anche la società SNCF che entrerà nel nostro mercato. Adirittura altri Paesi adottano delle politiche per cui, laddove c'è un treno ad alta velocità, si cercano di evitare tratte aeree. Allora mi domando se questa situazione abbia o meno un'incidenza su quelle tratte. È evidente che faccio riferimento ai treni adibiti al trasporto dei passeggeri, non anche a quelli rivolti al trasporto delle merci.

Inoltre, con riferimento alla questione dell'intermodalità e del trasporto pubblico locale, ricordo che è compito anche della nostra Commissione controllare come il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale viene o meno rimodulato. Pertanto, anche se non in questo momento, potrebbe eventualmente avere senso porre un'attenzione particolare nei confronti di quei territori all'interno dei quali sono presenti gli aeroporti, per fare in modo che, in quelle zone, i fondi che arrivano agli enti locali impegnati nella costruzione delle infrastrutture, siano diretti a questi hub affinché vengano potenziati. Dunque, sarebbe opportuno porre un'attenzione particolare affinché le risorse economiche, come quelle destinate agli aeroporti di Malpensa o Fiumicino, si possano replicare sul territorio.

Infine, le vorrei chiedere se il Piano affronta il tema, annoso e spinoso, dell'adizionale comunale negli aeroporti.

Inoltre, non ho compreso se il collega Caroppo, quando parlava di spaziorporti, faceva riferimento ai vertiporti. Nel caso fosse così, anch'io vorrei porre la stessa domanda, perché nel corso di un'audizione l'ENAC aveva menzionato i vertiporti. Ricordo che in sede di consiglio comunale, a Milano, abbiamo votato per la sperimentazione, mentre qui a Roma invece già ci



sono. È un tema sicuramente ancora marginale, ma comunque molto interessante. Per questi motivi, mi domandavo se sarà toccato in sede di predisposizione del Piano.

Grazie.

ANTONINO IARIA. Ringrazio il viceministro Bignami per questa presentazione sintetica di intenti, che rappresentano soltanto una volontà di pensare a un Piano nazionale aeroporti che, tuttavia, adesso ancora non c'è. È ancora in vigore il vecchio Piano nazionale aeroporti, che si fondava su alcuni punti fondamentali, che, sebbene lei ha toccato in maniera discorsiva, io vorrei recuperare.

Lei ha parlato di competitività e sostenibilità e ha fatto un accenno interessante al discorso del possibile ampliamento degli aeroporti, con un criterio che mi ha sorpreso, anche se poi, andando a vedere nei fatti, non trova riscontro nella realtà. Mi riferisco alla possibilità di ampliamento degli aeroporti attraverso una valutazione di sostenibilità ambientale. Forse ho capito male, ma lei ha detto che presterete molta attenzione al discorso relativo al consumo di suolo e al possibile ampliamento di alcuni aeroporti. Faccio riferimento, in particolare, all'aeroporto di Milano-Malpensa, dove la vecchia valutazione ambientale strategica (VAS) era stata molto critica sull'ampliamento, toccando anche l'aspetto legato alle direttive commerciali dell'aeroporto di Milano-Malpensa per i voli cargo. Ricordo anche che era stato presentato un emendamento finalizzato a proporre una revisione di questo tipo di valutazione ambientale. Pertanto, vorrei capire se nel prossimo Piano nazionale aeroporti sarà contemplato un criterio oggettivo che valuti quando e se è veramente necessario realizzare degli ampliamenti di aeroporti che appaiono, dal punto di vista ambientale, difficilmente sostenibili. Lo stesso discorso vale anche per l'aeroporto di Firenze, che tra l'altro presenta dei problemi ancora più gravi dal punto di vista della sostenibilità.

Passo ora al tema dell'accessibilità e dell'intermodalità degli aeroporti. Ne abbiamo discusso a lungo e abbiamo anche analizzato questi dati, che secondo molti sono legati al fatto che ultimamente c'è una

maggior propensione a viaggiare con l'aereo, ma anche al fatto che forse è molto aumentata la concorrenza e forse ci sono lavori che permettono di raggiungere più velocemente gli aeroporti, aiutando a scegliere l'aereo come mezzo di trasporto. Pertanto, penso che uno dei punti fondamentali del prossimo Piano sia quello di capire dove prevedere investimenti ferroviari di collegamento agli aeroporti per risultare ancora più efficaci. Per esempio, per l'aeroporto di Milano-Malpensa c'è un collegamento ferroviario. Tuttavia, il fatto che talvolta ci siano collegamenti ferroviari con gli aeroporti che, però, prevedono anche altre destinazioni può, in alcuni casi, creare un dispendio di energie. Ritengo, quindi, che alcuni progetti di infrastrutture ferroviarie potrebbero essere migliorati.

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, abbiamo sottolineato che è sicuramente vero che l'aereo è molto utilizzato, ma è anche vero che l'aereo inquina. Al riguardo, abbiamo svolto tutta una serie di considerazioni – che spero verranno recepite all'interno del Piano – in occasione di un'audizione con le compagnie aeree, sull'opportunità di rivedere le rotte, che potrebbe rappresentare, ad oggi, uno degli strumenti più efficaci per diminuire le emissioni del trasporto aereo. Con il rivedere le rotte si intende semplificarle, rettificarle o diminuire il chilometraggio che fanno gli aerei per arrivare da un punto all'altro. Infatti, anche se c'è chi pensa che la rotta di un aereo sia sempre dritta, in realtà non è così, perché gli aerei non fanno sempre un percorso dritto. Quindi, le rotte, se ben monitorate e studiate, nonché fissando dei criteri oggettivi, potrebbero essere anche ridotte, aumentando di conseguenza la sostenibilità ambientale del trasporto aereo.

Non possiamo dimenticare che stiamo discutendo, sempre in questa Commissione, il tema legato al sistema ETS (*Emissions Trading System*) e all'eventuale perequazione del pagamento di una tassa o contributo per ridurre gli effetti ambientali dei trasporti, non soltanto aerei. Anche questo è un tema che andrà inserito all'interno del Piano nazionale aeroporti, per capire se questa nuova direttiva sugli ETS

avrà importanti conseguenze sul trasporto aereo.

Passando al tema della digitalizzazione e innovazione, senza ricordare l'ultimo *bug* che ha bloccato il trasporto aereo, rammento che, come evidenziato anche in una recente interrogazione a risposta immediata formulata dal collega Cantone, abbiamo un disallineamento di procedure e di capacità di miglioramento nella gestione di alcuni *software* che riguardano il controllo aereo. Siamo un po' in ritardo nell'attività di formazione dei nostri addetti, che sono già formati di per sé, ma che comunque richiedono un costante aggiornamento. Infatti, ci sono sempre nuovi *software* che entrano in funzione e si riscontra una certa difficoltà a far sì che questi *software* e la formazione del personale vadano di pari passo. La formazione del personale addetto al controllo aereo rappresenta, quindi, un altro aspetto importante, rispetto al quale siamo in ritardo, nel senso che ci troviamo ancora ad un livello datato per quanto riguarda la sua gestione. Non c'è dubbio che il controllo aereo è un aspetto di estrema importanza, che riguarda non soltanto la sicurezza delle persone ma anche la capacità di ridurre i ritardi negli aeroporti.

Oggi non voglio essere critico, anche perché siamo noi ad aver richiesto l'audizione odierna. Ringrazio il viceministro Bignami per essere venuto in audizione presso la nostra Commissione. Non è certamente facile venire a fare un discorso su un possibile nuovo piano e fornire comunque dei contenuti, motivo per cui restiamo in attesa di avere — speriamo al più presto — dei dati oggettivi per poter cominciare a parlare più seriamente di un Piano nazionale aeroporti.

ELENA MACCANTI. Esprimo anzitutto un forte apprezzamento per il metodo impiegato, viceministro. Credo che sia una delle prime volte che si discute preliminarmente in Commissione del Piano nazionale aeroporti. Non credo che lei oggi abbia fatto alcun discorso a *spot*, anzi ritengo che abbia chiesto ai commissari e alla Commissione di esprimere le nostre perplessità e i nostri suggerimenti, per arrivare a re-

alizzare un Piano nazionale aeroporti che nasce e matura all'interno del Ministero, ma che rispetta anche il Parlamento. Per queste ragioni, la ringrazio per il metodo adottato.

La ringrazio, inoltre, anche per aver coinvolto preliminarmente i sindacati.

È evidente che sul merito torneremo quando sarà stato predisposto il Piano nazionale aeroporti. Però, le vorrei dire subito che condividiamo il momento di riflessione che avete preso per capire quale sia la situazione dopo la fine della pandemia, al fine di formulare il miglior Piano possibile. Condividiamo, pertanto, il fatto che il Piano sia predisposto alla luce anche dei risultati ottenuti nel 2024 e che, quindi, sia slittato. Allo stesso modo, condividiamo pienamente le direttrici che avete ritenuto di implementare.

Personalmente manifesto delle perplessità in ordine alle preoccupazioni manifestate dal collega Caroppo, perché in realtà non dispongo di alcun elemento per dire che ci sia un ridimensionamento dell'aeroporto di Torino-Caselle. Ma mi unisco alle preoccupazioni espresse, facendo presente che l'aeroporto di Torino-Caselle — come lei sa benissimo — ha implementato il numero di passeggeri in maniera ragguardevole — peraltro, questo aumento si è confermato anche nel primo trimestre del 2024 — e soprattutto ricordando che recentemente il Ministero ha inaugurato il treno che non soltanto collega alla città, ma addirittura prosegue verso la zona di Alba e le località sciistiche. Ritengo che sia un investimento importante quello effettuato da RFI e, anzi, appare incredibile che non ci sia stato prima. Comunque, diamo atto del lavoro fatto dalla regione Piemonte. Ci sentiamo, pertanto, davvero pronti e preparati per continuare a essere un aeroporto internazionale.

Grazie ancora, viceministro.

PRESIDENTE. Condivido anch'io le preoccupazioni sull'aeroporto di Torino-Caselle e ringrazio la collega Maccanti per averlo ricordato.

CARMINE FABIO RAIMONDO. Anch'io sarò molto breve, così da consentire al



viceministro di replicare nei tempi, per poi continuare con i lavori della Commissione.

Esprimo anch'io un apprezzamento per la relazione svolta dal viceministro Bignami, nonché per aver utilizzato questo metodo di condivisione e di raccolta delle segnalazioni, dei suggerimenti e delle preoccupazioni dei componenti della Commissione.

Vorrei ricordare che, anche in occasione dell'audizione del ministro Salvini, il gruppo di Fratelli d'Italia aveva auspicato un intervento di revisione del Piano nazionale aeroporti, che doveva necessariamente essere *post* pandemico.

Il viceministro, infatti, ha riportato, qui in Commissione, esattamente qual è l'intendimento e la volontà politica del Governo. Peraltro, si tratta di un Piano nazionale aeroporti che verrà redatto sulla base di tutti i diversi suggerimenti ricevuti. Occorre, infatti, considerare che finalmente, dopo decenni di indecisione e tentennamenti, questo Governo ha, da un lato, salvaguardato la nostra compagnia di bandiera attraverso l'accordo con *Lufthansa* e, dall'altro lato, ha garantito una certa prospettiva strategica, salvaguardando anche i livelli occupazionali. Non a caso, uno dei quattro punti che ci ha illustrato il viceministro, nell'ambito delle direttrici alla base della redazione di questo Piano, è proprio quello della tutela occupazionale. Vorrei, pertanto, sottolineare questo aspetto.

Vorrei anche chiederle un approfondimento — per quanto potrà farlo in questa sede — sullo sviluppo delle reti aeroportuali, considerato che l'Italia va necessariamente verso la direzione di una connessione intermodale tra le diverse vie di trasporto e di comunicazione, tenendo conto sia del trasporto passeggeri che soprattutto del trasporto merci. A tal riguardo, ho molto apprezzato la valutazione del corridoio con l'Africa, che non costituisce solo un corridoio passeggeri ma anche, in ottica di ciò che questo Governo sta realizzando con il « Piano Mattei », una possibilità di cooperazione, collaborazione e lavoro con quello che c'è dall'altra parte del Mediterraneo. In relazione a questo aspetto, dunque, vorrei capire come si arriva a questa

rete di sviluppo della rete aeroportuale, anche tramite un'interconnessione con gli altri mezzi di trasporto.

Inoltre, ricollegandomi a quanto richiamato anche dalla collega Pastorella in relazione alla questione delle addizionali, vorrei capire quale sia il ruolo e il rapporto che si vuole instaurare nel Piano nazionale degli aeroporti con le regioni che ospitano gli aeroporti, in particolare quelli principali. In particolare, vorrei capire, sotto il profilo della continuità territoriale, se si può riconoscere alle regioni un ruolo di coordinamento, soprattutto alle regioni di Sardegna e Sicilia, in modo che possano essere sempre tenute in buona considerazione anche rispetto alle esigenze di continuità territoriale, questione che in questa Commissione abbiamo più volte sottolineato.

Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al viceministro Bignami per la replica.

GALEAZZO BIGNAMI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Alla luce dei tempi che ho a disposizione, proverò a restare nei cinque minuti residui, dando la mia disponibilità alla Commissione nel caso in cui ritenga di approfondire ulteriormente il tema.

Ringrazio i colleghi che hanno colto il fatto che la decisione di venire senza condividere un testo sia stata proprio determinata dall'auspicio — che in effetti si è realizzato — di cogliere elementi da poter poi riportare all'interno del Piano, anche al fine di consentire alla Commissione di intervenire sulla redazione del Piano in via non meramente consultiva. Ricordo che, prima della pubblicazione e della trasmissione alla Conferenza Unificata, il Piano deve necessariamente passare dalle Commissioni. Si tratta, quindi, di una fase endoprocedimentale che comunque risultava necessario svolgere. La volontà di venire in Commissione, raccogliendo il cortese invito del presidente, era proprio finalizzata a verificare che ci fosse un'impostazione tale da poter poi attingere elementi — di cui alcuni condivisi, mentre altri no — che possano essere trasfusi nel Piano stesso.

Prima di provare a dare qualche risposta puntuale, nei limiti dei tempi a disposizione, vorrei fare una premessa rigorosa. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), che voi avete ospitato in audizione, è l'ente preposto al controllo dell'effettiva realizzazione di una serie di interventi e di controlli, che devono essere necessariamente sottesi alla realizzazione del Piano. Il riferimento è all'attuazione dei piani di sviluppo, all'implementazione e all'attuazione dei contratti e delle convenzioni, alle verifiche del raggiungimento di *standard*, all'*hospitality*, ai parcheggi, alle attività *landside*, ma anche, ovviamente, alle attività *airside*. C'è tutta un'attività di attuazione del Piano che noi, verosimilmente, delegheremo, nel rispetto di quello che verrà deciso all'interno dello stesso e che formerà oggetto di confronto. Non si tratta di un compito che appartiene al Ministero, perché il Codice di navigazione pone in capo all'ENAC la verifica di questo tipo di elementi.

È emerso un tema in particolare, rispetto al quale ritengo sia importante sottolineare quanto è stato detto, ossia quello di valorizzare un criterio di «con-accessibilità». Che cosa intendiamo per con-accessibilità nei riguardi del trasporto aereo? Intendiamo la sussistenza di due elementi, che sono l'accessibilità e la connettività, ovvero quanto tempo è necessario impiegare per raggiungere un aeroporto e quell'aeroporto che livelli di connettività esterna può dare. Del resto, un conto è se raggiungo un aeroporto minore — non voglio fare casi specifici per non mancare di rispetto — che non mi può garantire un volo internazionale, un altro conto è se raggiungo un aeroporto che mi può dare, invece, una connettività intercontinentale. Questo è un elemento su cui ci siamo basati per costruire dei parametri oggettivi da impiegare nella qualificazione degli aeroporti, al netto di una valutazione in ordine agli sforzi che i singoli siti stanno svolgendo per poter raggiungere livelli di *performance* adeguati.

Anche se non è strettamente attinente all'audizione odierna — sono state tante le domande presidente, quindi ribadisco che,

se i commissari vorranno svolgerle anche in una successiva seduta, sono disponibile — ritengo importante il tema posto dalla collega Ghirra relativamente alla tutela occupazionale, pur rilevando che la materia non attiene alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, bensì a quelle del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Condivido, tuttavia, la preoccupazione che è stata sollevata in ordine al fatto che i lavoratori di ITA Airways possano non essere assorbiti nel processo di fusione, tanto che mi risulta — ma anche perché l'abbiamo sottolineato come esigenza — che le prossime 456 assunzioni debbano essere necessariamente realizzate attingendo dal bacino dei soggetti che sono attualmente posti in cassa integrazione e sono ancora in attesa di una risposta da parte di ITA Airways. Non mi soffermo oltre, ma ci sarebbero tante altre cose da dire per provare a dare ancora qualche riscontro rispetto a quello che è stato detto.

Condivido ampiamente quanto detto dall'onorevole Barbagallo in ordine al fatto che è necessario verificare non solo la capacità di trasporto ma anche l'*hospitality*, ovvero la possibilità di dare una fruizione e un servizio adeguato.

Credo sia uno spunto importante, su cui dobbiamo riflettere, anche ciò a cui faceva riferimento in merito all'inserzione di tutti gli aeroporti nelle reti TEN-T (*Trans-European Networks-Transport*). In questo senso, ci riserviamo di svolgere un approfondimento al fine di inserirlo all'interno del Piano.

Allo stesso modo, intendiamo approfondire anche il tema della trasparenza delle gare. Come voi sapete, la giurisprudenza amministrativa ha posto una barriera preclusiva all'accesso degli atti finalizzati alla conoscenza, anche degli amministratori locali, delle gare indette da società partecipate, benché delle quote azionarie siano detenute dai comuni. Noi crediamo che sia importante cercare di soddisfare anche questa esigenza.

Sono stati posti altri temi, come quello relativo alle file di imbarco, sui quali mi riservo di svolgere, eventualmente, un approfondimento.

Riconosco, inoltre, l'importanza dei temi sollevati dalla collega Maccanti e dal collega Caroppo e ritengo che su questi sia necessario svolgere alcune valutazioni, soprattutto alla luce di quel criterio oggettivo di con-accessibilità, su cui dobbiamo tuttavia ancorarci.

Per quanto riguarda lo spaziorporto, il Governo condivide le vostre osservazioni rispetto all'inopportunità che delle associazioni private operino in un sistema che dovrebbe essere, teoricamente, informato a principi pubblici. Ritengo che questo sia un elemento assolutamente condiviso.

Per quanto riguarda gli altri temi esposti dalla collega Ghirra, l'operatività dell'aeroporto di Milano-Linate è limitata da un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché forse presenta più un orientamento di mercato rispetto a quello di Ciampino, che si attiene a limitazioni impartite dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica proprio in termini di sostenibilità ambientale. Purtroppo il tempo che abbiamo a disposizione non ce lo consente ma, se vuole, affronteremo nuovamente questo tema.

Su questo punto mi permetto, anche rispetto a quello che diceva il collega Iaria, di richiamare il fatto che, benché evidentemente il trasporto aereo trovi sede nel Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPE) all'interno del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, molte delle questioni — come la VIA-VAS a Malpensa, piuttosto che a Firenze — sono in realtà correlate a un dialogo che attiene esclusivamente al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il soggetto proponente non è mai il Ministero, non è mai la società di gestione aeroportuale, ma è sempre l'ENAC, anche rispetto a situazioni singolari, quale ad esempio lo sviluppo di alcuni aeroporti, dove infatti chi ha proceduto all'impugnazione, a seguito della bocciatura della VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, è stato proprio l'ENAC.

Riporto questo caso per sottolineare che c'è una ripartizione piuttosto attenta rispetto ad alcuni temi.

Ho trovato molto interessante il richiamo della collega Pastorella alle politiche per la famiglia, che noi condividiamo ampiamente e su cui faremo un approfondimento. La ringraziamo di averlo posto alla nostra attenzione. Allo stesso modo appare importante anche il richiamo all'addizionale comunale, soprattutto alla luce della recentissima sentenza del Consiglio di Stato che ha censurato l'applicazione dell'addizionale di 9 euro presso lo scalo di Venezia, su cui stiamo conducendo un approfondimento. Si tratta, comunque, di un tema che attiene al Ministero dell'economia e delle finanze.

Sui mezzi di trasporto alternativi ci saranno degli approfondimenti in chiave prospettica, perché costituiscono sicuramente un investimento da fare in chiave futura. Tuttavia, attualmente non hanno una percorribilità di mercato, se non in una chiave di investimenti in lungimiranza, che però attiene al tema delle singole gestioni aeroportuali.

Vorrei fornire una misura in ordine ai plurimi richiami relativi all'integrazione. Oggi il sistema di alta velocità raggiunge un picco di 200.000 passeggeri al giorno sull'intero sistema. Immaginando che il picco duri tutto l'anno, il numero di passeggeri arriva a 70 milioni. Qua parliamo di 200 milioni di passeggeri, con l'obiettivo che questo Piano, una volta redatto, vorrà raggiungere pari a 300 milioni. Sono queste le prospettive che vengono attribuite in sede IATA (*International air transport association*) all'Italia.

Per quanto riguarda l'ottimizzazione delle tratte, esiste uno strumento, ossia il *Single European Sky ATM Research* (SESAR), che è stato immaginato da Eurocontrol a livello unionale, con cui si dovrebbe realizzare un efficientamento delle rotte del 28 per cento, con un conseguente abbattimento delle quote emissive da qui al 2040. È un argomento sul quale ci confronteremo, insieme alla Direzione generale della mobilità e dei trasporti dell'Unione europea.

Anche rispetto al tema dell'integrazione, ritengo che sia importante ciò che è stato detto. In particolare, riteniamo importante replicare esperienze come quelle della con-

nettività di Venezia e Torino. Credo sia un aspetto significativo e raccogliamo volentieri l'impegno di inserire all'interno del Piano una schedula precisa in ordine agli sviluppi che RFI intende fare in relazione alle penetrazioni interne al sistema aeroportuale. Ritengo che sia un buon consiglio e vi ringrazio di averlo voluto sottolineare.

Ci sarebbero tanti altri temi, presidente, ma temo di essere andato oltre. Mi rimetto alla sua volontà, anche qualora ci dovessimo rivedere.

**PRESIDENTE.** Come ha ben sentito, viceministro, lei è sempre ben voluto qui in Commissione.

Se lei lo ritiene opportuno, potrà fornire ai colleghi, alla luce degli interventi svolti, altre risposte più esaurienti in forma scritta. Altrimenti, se manifesta la sua disponibilità

in tal senso, la ospiteremo dopo il rientro dalla sospensione feriale, in modo da valutare insieme anche gli eventuali aggiornamenti nella redazione del Piano.

Invito i colleghi e i gruppi, vista anche la disponibilità manifestata dal viceministro, a formulare altri suggerimenti o contributi scritti da sottoporre alla sua attenzione oltre che a quella del Ministero, al fine di continuare questo dialogo costruttivo.

Ringrazio il viceministro Bignami, il dottor Fiorillo e tutti i vostri collaboratori.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.35.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 9 settembre 2024*

---

PAGINA BIANCA



\*19STC0103970\*