

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ANGELO SANZA

**La seduta comincia alle 13,55.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che attraverso l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone, di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo, anche con riferimento all'attuazione della disciplina normativa in materia di rilascio delle gestioni aeroportuali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone, di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo, anche con riferimento all'attuazione della disciplina normativa in materia di rilascio delle gestioni aeroportuali.

Ringrazio per essere qui tra noi innanzitutto il viceministro Tassone, nonché il

presidente dell'ENAC, professor Vito Riggio, accompagnato dal direttore generale, comandante Silvano Manera, e dai dirigenti ingegner Benedetto Marasà, dottoressa Loredana Rosati e dottoressa Marcella Maggiori. Ringrazio altresì i funzionari del Ministero delle infrastrutture, dottor Silvio Di Virgilio e dottor Mario Gerardo Pelosi.

Faccio presente che per l'audizione odierna abbiamo a disposizione circa un'ora di tempo e che inizierò con il dare la parola alla rappresentanza dell'ENAC, poi ai dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quindi al signor viceministro.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. La ringrazio, signor presidente. Sarò molto breve, perché la vicenda delle concessioni di gestione aeroportuale è, dal punto di vista normativo, segnata da due fonti: il decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, in base al quale abbiamo lavorato finora, e l'articolo 704 del nuovo codice della navigazione aerea, che non è ancora entrato in vigore, ma lo sarà nei prossimi giorni.

Per quanto riguarda la procedura seguita in base all'articolo 7 del decreto ministeriale n. 521 del 1997, ho già riferito alla Commissione che essa si compone di due parti: un subprocedimento di stretta competenza dell'ENAC e un procedimento approvativo di competenza del ministero.

Da parte sua, l'ENAC, avendo stipulato nel marzo 2004 una pre-intesa con il dipartimento, mediante delle linee guida, si è dato una scaletta di esame delle singole richieste di proroga della concessione, fino ad un massimo di 40 anni. Eravamo, infatti, in regime di concessione triennale, poi abrogato da una disposi-

zione ministeriale. In sostanza, non essendo più il termine, la domanda rimaneva in vita e il decreto ministeriale consentiva la proroga fino a 40 anni. Sulla base di una istruttoria tecnica — che, come ho rappresentato più volte alla Commissione, è avvenuta con una certa fatica per la carenza di personale specializzato — svolta grazie all'assunzione a tempo determinato di giovani molto preparati in materia economica e finanziaria, l'ENAC è stato in grado di istruire le pratiche secondo la scaletta programmata, portandole all'approvazione del consiglio di amministrazione, il quale ha provveduto, sostanzialmente, ad approvare tutte le concessioni significative, esclusa quella relativa all'aeroporto di Alghero, la cui pratica è stata istruita dall'ufficio ma non ancora approvata dal consiglio di amministrazione. Rimarrebbe poi solo l'aeroporto del Friuli-Venezia Giulia, Ronchi dei Legionari. Dopodiché, come ho detto più volte alla Commissione, sono dell'avviso di fermare le istruttorie, perché il nuovo codice della navigazione aerea opera una chiara distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e aeroporti di interesse regionale, ma, sulla base alla normativa attuale, non è molto chiaro se, una volta operata questa distinzione, le concessioni debbano rimanere in capo al Ministero dei trasporti, tramite l'ENAC, oppure debbano essere trasferite alle regioni.

Abbiamo completato il ciclo con l'approvazione, avvenuta nell'ultima seduta del consiglio di amministrazione, delle concessioni per Verona-Villafranca, Brescia e Lamezia Terme. La situazione al momento si può così riassumere: alcuni aeroporti hanno avuto la concessione per legge, senza alcuna istruttoria da parte di un ente specializzato, in ordine alla validità dei loro piani e senza alcun decreto con relativa registrazione. Ci sono poi gli aeroporti pugliesi, quello di Firenze e quello di Napoli, che hanno ottenuto un decreto interministeriale di concessione, senza l'istruttoria da parte dell'ENAC e senza registrazione da parte della Corte dei conti.

Nel frattempo, la Corte dei conti ha cambiato giurisprudenza e, quindi, ha richiesto la registrazione, per cui ci sono sei o sette aeroporti le cui pratiche sono istruite per l'approvazione mediante decreto interministeriale. I più importanti di questi sono quelli di Bologna e di Olbia, che si trovano nella fase di registrazione della Corte dei conti, la quale ha sollevato una serie di problemi in ordine alla competenza e alle parti dei due diversi procedimenti di cui si compone l'atto finale. Inoltre, per una serie di altri aeroporti ci sono delle osservazioni espresse — a mio avviso correttamente — dal dipartimento del ministero, in ordine a rilievi già sollevati dall'ENAC.

Per tutti cito l'esempio di Catania. In questo caso il piano, dal punto di vista della valutazione, è stato approvato, con la segnalazione che occorreva risolvere il problema della unica società di gestione. In questo momento, infatti, c'è un'unica società, che è una associazione, proprietaria della società di gestione dell'aeroporto. Si tratta di una situazione che, vista alla luce del decreto ministeriale n. 521, va normalizzata.

Per tutti gli altri casi sono in corso le istruttorie. Non ho motivo di pensare che non si vada avanti secondo la scaletta programmata, fermo restando che il potere di approvazione, ai sensi del decreto ministeriale n. 521 — anche secondo una certa interpretazione dell'attuale articolo 704 — rimane in capo ai due ministri concertanti, quello delle infrastrutture e trasporti e quello dell'economia.

Dico questo perché, in una certa fase, c'era stata la tendenza, da parte dell'ENAC, a rallentare il proprio procedimento, in attesa che da parte del ministero si emanassero prima i decreti dei soggetti precedenti. Questa interpretazione è sbagliata perché, trattandosi di due subprocedimenti distinti, le responsabilità e i poteri relativi rimangono anch'essi distinti. Per tale ragione, a scampo di responsabilità, abbiamo completato l'iter di nostra competenza con le delibere del consiglio di amministrazione — sempre assunte all'unanimità — di proposta della conces-

sione quarantennale. Tutto il resto, a questo punto, rimane di competenza del ministero.

So che qui c'era stata un'interpretazione diversa in ordine ad una norma transitoria. Francamente, anche a seguito di apposito parere richiesto al nostro consulente, il professor Corso, ordinario di diritto amministrativo all'università di Roma Tre, questo punto andrebbe chiarito. La norma, infatti, non è molto chiara e potrebbe ingenerare equivoci, anche, ad esempio, in ordine al venir meno del decreto ministeriale di approvazione; conclusione che, tuttavia, mi sembrerebbe esorbitante. In ogni caso, se questa fosse la norma o la sua interpretazione, per parte nostra, ovviamente, non potremmo che rivedere il sub-procedimento di competenza dell'ENAC, che si conclude con la proposta.

Si tenga conto che, all'interno del consiglio di amministrazione, è presente un consigliere della Corte dei conti per cui dovrebbe ritenersi che, in quella fase, la Corte dei conti non dovrebbe di nuovo entrare nel merito. Diversamente, ci sarebbe un doppio controllo: uno esercitato in sede concomitante dal consigliere delegato, un altro, successivo, esercitato in fase di registrazione del decreto ministeriale. Credo che proprio questo sia l'oggetto della riflessione della Corte dei conti in ordine alle modalità con cui deve procedere la legislazione.

Faccio presente che la direttiva del ministro sulle concessioni è chiara: completare il procedimento ai sensi del decreto ministeriale n. 521, nel più breve tempo possibile. Peraltro, la norma che sta per entrare in vigore prevede, decorso senza esito un anno, la nomina di un commissario. Personalmente, devo sottolineare che, sia dal punto di vista della sicurezza, sia da quello dell'economicità, prima si completa questo processo meglio è. Non possiamo, infatti, lasciar configurare la tipologia che ho descritto prima, anche perché, con la stipula delle convenzioni, facciamo scattare quel meccanismo di revisione quadriennale, rispetto al quale abbiamo un controllo delle modalità di

esercizio di questi poteri, che restano sempre concessi e che, quindi, lasciano in capo al concessionario, tramite l'ENAC, una serie di responsabilità di vigilanza e controllo, oltre che di eventuale irrogazione di sanzioni, ove non vi fosse modo di ottenere un risultato in termini di qualità e di adeguatezza del servizio.

Ritardare la realizzazione di questo processo può bloccare gli investimenti o, perlomeno, può costituire un alibi per il blocco degli investimenti, che, vista l'esperienza che abbiamo avuto con qualche società di gestione, comunque non si realizzerebbero.

Concludo il mio intervento ricordandovi che sull'argomento trattato disponiamo di una memoria. Si tenga infine conto che, per eventuali ulteriori approfondimenti, è anche disponibile il direttore generale dell'ENAC, che è accompagnato da alcuni funzionari.

*SILVIO DI VIRGILIO, Capo del dipartimento della navigazione e trasporto marittimo-aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.* Abuserò un po' della vostra pazienza, cercando di ricostruire un quadro generale sotto il profilo sia normativo che applicativo.

Come si sa, noi abbiamo 4 modelli di gestione degli scali aeroportuali: la gestione totale, nella quale la concessione è affidata alla gestione dell'intero sistema aeroportuale; la gestione parziale, disciplinata da apposita convenzione, nella quale il gestore introita le tasse passeggeri e merci e sostiene gli oneri manutentivi dei beni concessi; la gestione parziale a titolo precario, nelle more della definizione della convenzione, in cui i beni sono concessi in base all'articolo 38 del codice della navigazione aerea, mentre il gestore sostiene gli oneri manutentivi dei soli beni in concessione e non introita i diritti aeroportuali; la gestione diretta, totalmente a carico dello Stato.

La normativa parte dalla legge 24 dicembre 1993, n. 537, per arrivare al decreto legislativo che, sostanzialmente, ha innovato il codice della navigazione aerea. In particolare, la legge 9 novembre 2004,

n. 265, di conversione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, ha ridisciplinato la materia.

Il modello di gestione totale è stato applicato con specifici provvedimenti legislativi, per cui abbiamo degli aeroporti che, *ex lege*, sono gestori totali degli scali: Roma-Fiumicino, Milano-Linate, Torino-Caselle, Venezia-Marco Polo, Genova-Cristoforo Colombo e Bergamo-Orio al Serio. Negli altri aeroporti, invece, abbiamo il regime cosiddetto ordinario, disciplinato dal regolamento di cui al decreto ministeriale n. 521 del 1997, che ha previsto un primo passaggio del sedime dei beni demaniali all'ENAC, per poi transitare alle società di gestione.

Voglio ricordare che qui abbiamo avuto un primo problema applicativo con il Ministero dell'economia, che è il titolare del demanio in senso generale. Il discorso riguardava un parere del Consiglio di Stato sulla strumentalità dei beni rispetto alla gestione. Come ministero abbiamo sostenuto che non si potevano frazionare i beni all'interno del sedime, ma che il sistema andava verificato nel suo complesso e che tutti questi beni erano strumentali rispetto al fine.

Anche la Corte dei conti si è pronunciata, condividendo l'impostazione del ministero: essendo il ministero l'ente gestore del demanio, deve definire con l'ENAC cosa sia strumentale e cosa non lo sia.

Tutti i decreti previsti dal decreto ministeriale n. 521 per il passaggio del sedime aeroportuale, attraverso un ufficio commissariale di valutazione, all'ENAC e alle società di gestione, sono stati emanati e registrati dalla Corte dei conti. Questa fase, pertanto, è stata completata.

Ma veniamo al merito del problema dell'affidamento in concessione. Sono emerse alcune problematiche interpretative e applicative, specie in sede di affidamento della gestione totale degli aeroporti su aspetti fondamentali della disciplina recata dal decreto ministeriale n. 521. L'8 marzo 2005 si è provveduto, quindi, a sottoporre al Consiglio di Stato un'apposita richiesta di parere. La norma consentiva, infatti, anche ai gestori totali

di passare al regime ordinario, quindi di transitare da una gestione *ex lege* ad una ordinaria, attraverso il decreto n. 521.

Il problema interpretativo è il seguente: il passaggio alla gestione ordinaria — stante il dettato della norma secondo il quale « si estende fino a » — azzera il tempo, oppure gli anni di concessione con regime ordinario verranno gravati da quelli già scontati *ex lege* ?

La richiesta di parere è stata inviata al Consiglio di Stato; c'è stata, successivamente, una richiesta di alcuni atti ad integrazione — cui abbiamo già risposto — e, al momento, siamo in attesa della pronuncia.

Sono state altresì individuate alcune problematiche comuni a tutti gli affidamenti in concessione, che riguardano: la procedura approvativa mediante apposito decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture, dell'economia, della difesa, e così via); l'individuazione della durata della concessione anche in relazione ai piani quarantennali degli investimenti, ai relativi cronoprogrammi e ai piani economici; l'applicazione della delibera CIPE n. 86/2000, con riflessi sulla dinamica tariffaria, che, in particolare, riguarda i contratti di programma; l'approvazione dei progetti e dei collaudi, che, però, non hanno incidenza su questi aspetti, se non in maniera molto marginale.

Il comma 1 dell'articolo 7 del decreto n. 521 recita testualmente: « L'affidamento in concessione della gestione totale (...) è effettuato con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i ministri del tesoro, delle finanze e dei lavori pubblici (...) su istanza da presentarsi da parte delle società richiedenti ». Il comma 2 prevede quanto segue: « Con il decreto di approvazione della domanda di affidamento di cui al comma 1 viene altresì determinato il periodo di durata della concessione ». La dizione « decreto di approvazione della domanda » è stata poi più ampiamente corretta con « decreto che approvi l'affidamento » anziché l'istanza.

Tali disposizioni debbono trovare logica lettura in funzione degli ambiti di com-

petenza attribuiti, rispettivamente, al ministero e all'ENAC dal decreto legislativo n. 250 del 1997. L'ENAC, come è noto, esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite all'ex direzione generale dell'aviazione civile - divenuta poi dipartimento, quindi di nuovo direzione generale - cui sono invece affidate le funzioni inerenti alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale, in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto alle attività di indirizzo, vigilanza e controllo del ministro.

Ancorché il regolamento n. 521 sia successivo a quello di emanazione del decreto legislativo n. 250 del 1997, non si tiene espressamente conto della nascita dell'ente e della ripartizione delle competenze tra questo e l'amministrazione. Tuttavia, il procedimento indicato dall'articolo 7 del regolamento è stato applicato coerentemente con il dettato del decreto legislativo.

L'ENAC ha svolto le funzioni amministrative connesse alla stipula delle convenzioni del contratto di programma, che, a loro volta, presuppongono l'esercizio delle funzioni tecniche di valutazione della domanda, corredata dal programma di intervento che prevede un piano di investimenti e un piano economico-finanziario. Sulla base di tali valutazioni l'ente ha proposto la durata delle concessioni.

Il ministro, con il supporto della direzione generale competente, avendo concordato - come diceva il presidente Riggio - le linee guida per la valutazione dei programmi di intervento, non può che fare proprie le valutazioni tecniche e le proposte dell'ente, anche in ordine alla durata delle concessioni, adottando i decreti con i quali ha accolto le istanze di concessione e di gestione totale.

Nel quadro delle ripartizioni delle competenze, come prima indicato, all'amministrazione spetta solamente l'accertamento della logicità e della coerenza delle proposte formulate dall'ente, rispetto alle risultanze dell'istruttoria tecnica, che viene perciò assunta così com'è. Tali verifiche ed accertamenti hanno, in alcuni casi, com-

portato la modifica dei contenuti delle convenzioni e dei contratti di programma.

Sulla teorizzazione della esatta ripartizione dei compiti si è inserita anche la Corte dei conti, in sede di registrazione dei due decreti: in una prima fase, la sezione di controllo ha ritenuto che i decreti dovessero essere soggetti a registrazione, dopo che i primi tre non lo erano stati. Successivamente, essa ha ritenuto, proprio nell'esame delle concessioni di gestione totale per Olbia e per Bologna, che si dovesse definire esattamente il ruolo e quali parti fossero soggette a registrazione, in quanto emanazione del potere statale, mentre le altre sarebbero rientrate nell'autonomia dell'ente.

In questo senso il consigliere delegato, con il quale ci sarà un incontro domani, ha ritenuto che questo aspetto andrebbe deferito alla sezione del controllo che, in maniera definitiva, dirà esattamente cosa deve fare una parte, cosa deve fare l'altra - fatto che per noi è abbastanza chiaro -, in buona sostanza quale parte va sottoposta a registrazione.

Nell'ambito del suddetto procedimento, si chiede anche l'affidamento in concessione del sedime demaniale. La convenzione, infatti, regola i rapporti con il futuro concessionario aeroportuale, individuando anche il sedime demaniale che costituisce l'ambito aeroportuale da affidare in concessione. Con l'approvazione della convenzione, nell'ambito del procedimento di approvazione della domanda, si provvede al definitivo assentimento della concessione demaniale.

Questa amministrazione ha ritenuto necessario tenere ben distinti e separati l'esercizio del diritto-potere, espressamente conferito ai ministri concertanti, con il potere di vigilanza attribuito dal decreto legislativo n. 250 del 1997. Qualche sfasatura interpretativa c'è stata su un aspetto, che vorrei sottolineare: l'ente esamina la domanda, formula la sua relazione tecnica e adotta una deliberazione, in base all'articolo 11 del decreto legislativo n. 250 del 1997. In effetti, qui si sommano due aspetti: quello del decreto approvativo della concessione e quello

della vigilanza dell'ente in materia di approvazione della delibera. Ora, l'approvazione *sic et simpliciter* della deliberazione, a livello teorico, potrebbe portare a pensare — come diceva il presidente Riggio — che il ruolo del ministero sia, di fatto, un passaggio solo formale, nel senso che, una volta approvata la delibera, la concessione è data.

In effetti, la norma stabilisce una cosa diversa: è il decreto interministeriale costitutivo della concessione, non la delibera. Secondo la nostra interpretazione, quindi, la delibera dell'ente assolve alla sua funzione di titolarità tecnica, nel merito della quale evidentemente non dobbiamo entrare. La verifica del ministero è incentrata sulla logicità, sulla rispondenza al programma, sulla verifica dell'esistenza dell'accordo di programma previsto dalla norma, o, comunque, dell'eccezione — di cui dirò poi — richiesta al CIPE affinché si possa comunque accedere alla concessione senza il programma, nelle more della stipula.

Questo problema interpretativo fra vigilanza e approvazione ha fatto sorgere il sospetto che ci possano essere non solo duplicazioni di passaggio, ma anche interferenze sotto il profilo dell'autonomia dell'ente. Questo è quanto — e ci tengo a chiarirlo — ha dato adito a qualche problema.

In effetti, oggi siamo nella fase della verifica delle concessioni di gestione totale proposte dall'ente, come il presidente Riggio ha ricordato. Per alcune concessioni vengono richiesti all'ente alcuni doverosi chiarimenti, o integrazioni documentali — posso, tra l'altro, fornirvi tutte le richieste che vengono formulate all'ente —, dopodiché, noi non facciamo altro che predisporre il decreto del ministro, di concerto con il ministro dell'economia e, in qualche caso, come sapete, con il ministro della difesa.

Non avrei altro da aggiungere, se non che esiste un problema di ordine più generale: la norma attuale prevede che la concessione possa essere data se c'è anche il contratto di programma. In proposito, credo sia bene sottolineare che noi tutti

siamo convinti che si debba apportare un correttivo in sede di integrazione delle modifiche del codice della navigazione.

I contratti di programma attualmente sottoscritti e all'esame del CIPE sono quello con la SAVE di Venezia e quello con ADR, mentre è già pronto quello con SEA. È chiaro che questi contratti di programma hanno richiesto tempi tecnici, anche di formulazione, che non sono compatibili con una concessione che, se si dovessero aspettare la sottoscrizione del contratto di programma, il parere del NARS e la validazione, evidentemente si bloccherebbe. Perciò siamo andati in deroga, con deliberazione del CIPE, a questo tipo di impostazione. Il CIPE, peraltro, con una lettera di recente invio, ha sostenuto che quella deliberazione debba considerarsi valida soltanto per Olbia e per Bologna, mentre noi sosteniamo che la deroga deve valere come principio generale, con la concessione che non diviene operativa qualora, alla scadenza del termine stabilito nel decreto, non sia ancora sottoscritto il contratto di programma.

In questo senso abbiamo replicato al ministero dell'economia, fermo restando che, probabilmente, un correttivo normativo si renderà necessario.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non impiegherò molto tempo, signor presidente, perché credo che le relazioni del professor Riggio, presidente dell'ENAC, e del dottor Di Virgilio, capo del dipartimento della navigazione e trasporto marittimo-aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, abbiano chiarito molti dei quesiti sorti negli ultimi tempi in questa Commissione. Voglio ricordare che abbiamo svolto, tutti assieme, un interessante dibattito proprio in occasione della discussione su un atto di indirizzo parlamentare, presentato dall'onorevole Ferro e da altri colleghi.

A me non resta che esprimere qualche valutazione in termini generali, non rispetto alle cose dette, sulle quali concordo pienamente, così come concordo sulla filosofia che sottende l'esposizione degli

amici Riggio e Di Virgilio. Vorrei però dare continuità e fornire aggiornamenti su temi ed argomenti che sono sempre all'attenzione di questa Commissione e, quindi, del paese.

Mi sembra doveroso rimarcare come il settore del trasporto aereo attraversi una fase densa di difficoltà, che nel nostro paese assumono maggiore evidenza. Le difficoltà riguardano, nuovamente, il comparto della sicurezza ma, a differenza del passato, oggi le cause sono per lo più endogene. I reiterati incidenti di questa estate e, forse ancor di più, le cause che li hanno determinati, con la loro sconvolgente banalità, hanno generato un clima di insicurezza e di diffidenza, che unito all'esplosione del prezzo del carburante, all'estrema fragilità dei nostri vettori e al precario equilibrio delle relazioni industriali, determina una situazione che non può essere sottovalutata.

In tema di sicurezza e di gestione aeroportuale, se aeroporti, vettori e controllo del traffico sono efficienti, il trasporto aereo è sicuro. Da questa banale considerazione deriva un corollario: nel trasporto aereo, una qualunque falla, per banale che sia, può mettere in crisi la filiera dell'intero sistema. Da qui l'ovvia conseguenza che quanto più i controlli sono efficienti e rigorosi, tanto più il sistema diventa efficiente, minimizzando il rischio.

La liberalizzazione del mercato ha determinato un consistente incremento dell'offerta di trasporto aereo in termini di vettori e di passeggeri, attratti anche dalla forte contrazione del costo dei biglietti. Occorre domandarsi se, e in che misura, a siffatto tumultuoso incremento di voli e di passeggeri sia stato contrapposto un analogo incremento sul piano delle regole, delle strutture di terra e di volo, della capacità di regolazione, di verifica e di controllo.

Le strutture aeroportuali nel nostro paese sono cresciute notevolmente in cifre assolute, per quanto riguarda l'efficienza operativa e organizzativa.

L'ENAC, con indubbio ed encomiabile sforzo organizzativo, sta completando la

complessa operazione di rilascio delle relative certificazioni, nell'ottica di dare sempre più stabilità alle gestioni, come abbiamo anche sentito dall'esposizione del presidente Riggio.

Il piano nazionale aeroportuale, elemento indispensabile per la costruzione di un ordinato sistema infrastrutturale, è però ancora nella fase iniziale del suo *iter* elaborativo, che presuppone l'intesa delle regioni. Occorre, in particolare, accelerare la procedura concertativa e di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, cui faceva anche riferimento il presidente Riggio, che consentirà di indirizzare risorse umane, strumenti e risorse finanziarie adeguate alle effettive esigenze di ciascuna struttura.

Certo, si tratta di una scelta che probabilmente evidenzierà anche ridondanze e duplicazioni, ma ci consentirà di finalizzare al meglio gli interventi e le responsabilità di ciascun livello istituzionale, rispondendo così anche al quesito che poneva il presidente Riggio, cioè se le competenze — fatte salve le differenziazioni tra aeroporti di interesse nazionale e regionale — in materia di concessione per gli aeroporti di interesse regionale siano dello Stato o delle regioni.

In proposito, non si può dimenticare che nel novembre scorso, convertendo il decreto-legge n. 237, è stata emanata una legge di riforma profonda e complessiva dell'aviazione civile, la n. 265 del 2004, di cui è stata protagonista anche questa Commissione. Questa legge ha operato un difficile riassetto di attribuzioni, competenze e responsabilità, sia a livello centrale, con l'elevazione definitiva dell'ENAC ad unica autorità di regolazione, certificazione e vigilanza, sia a livello aeroportuale, con la tanto attesa definizione dei rispettivi compiti di ENAC, ENAV, gestore aeroportuale ed altri operatori.

Dopo ben 63 anni, con il decreto legislativo n. 96 del 2005, si è inoltre proceduto ad una profonda revisione e, quindi, all'aggiornamento ed alla modernizzazione della parte aeronautica del codice della navigazione, al fine di fornire a tutti gli operatori del settore, pubblici e privati, un

quadro moderno ed adeguato di regole, tale di per sé da aumentare il livello di efficienza dei servizi resi.

La commissione di riforma, che proprio ieri mattina ho reinsediato — una volta firmato il provvedimento ne avevo dato contezza a questa Commissione al momento della discussione della mozione Ferro —, potrà occuparsi della definizione di alcuni correttivi e dell'introduzione di disposizioni integrative al codice appena emanato, con riguardo anche alla materia delle gestioni aeroportuali, nello spirito peraltro indicato dalla risoluzione di questa stessa Commissione parlamentare, affrontando alcuni aspetti delicati: i contratti di programma, i sistemi aeroportuali, la sollecita definizione delle procedure di concessione, ancora bloccate anche a causa di eventi e difetti del quadro normativo regolamentare, primario e secondario, di cui abbiamo avuto qualche riscontro attraverso le relazioni che mi hanno preceduto.

Dobbiamo inoltre essere consapevoli che, ancora oggi, non tutti i nostri aeroporti garantiscono livelli di sicurezza ottimali e adeguati ai traffici che vi si svolgono e che l'attuale capacità di verifica dell'ENAC non è ancora sufficiente. Sul piano dei vettori va detto che l'incremento di velivoli e di livree che operano nei nostri cieli, spesso in crescente difficoltà finanziaria, indotta dall'eccesso di capacità e concorrenza che si è determinata, meriterebbe di essere affrontato con crescenti e penetranti controlli di *hangar*. È sul piano della capacità di esercitare un reale e capillare controllo di *hangar* che si misura, infatti, l'efficacia della risposta di sicurezza, che cresce con il crescere del numero dei vettori che si affacciano sul mercato.

Su questo piano riscontriamo ritardi e insufficienze non sempre riconducibili a motivi di natura finanziaria. Probabilmente converrà decidere, in maniera rapida, se non sia il caso di rafforzare ulteriormente le competenze di ENAC, in tema di regolazione, verifica e controllo del settore, in linea con lo spirito dell'ultima riforma legislativa, accompagnando,

però, tale previsione con un rafforzato quadro sanzionatorio che copra l'intero settore, a cominciare dai vettori per coinvolgere poi, ovviamente, tutta la filiera del sistema.

Dobbiamo rendere fortemente penalizzante, anche sotto il profilo economico, ogni inadeguatezza, minimizzando la possibilità di sfuggire ai controlli. Questo è un obiettivo che non possiamo mancare. Mi appare privo di logica che manchi il personale specialistico per eseguire i controlli, non perché non ci siano le risorse — anzi, qualche volta ci dicono che le risorse mancano — ma solo in obbedienza al blocco degli organici pubblici, senza « se » e senza « ma ».

Voglio dichiarare qui, formalmente, che è sbagliato non ricomprendere l'ENAC nell'area della sicurezza. L'ENAC è un ente che fa sicurezza, che non può essere omologato ad altri enti, importanti e fondamentali ma che non fanno sicurezza. In merito, credo che ci sia una lacuna da parte di una certa gestione del Governo — ogni tanto si può anche non essere d'accordo con i colleghi del Governo — perché è profondamente sbagliato non prevedere questo ente come strumento che si occupa di sicurezza all'interno del nostro paese. Pensare che l'area della sicurezza sia costituita solo dalle forze dell'ordine è sbagliato: esse fanno sicurezza, ma credo che questa vada interpretata come difesa del territorio e dell'uomo, in tutti i campi, in tutte le latitudini e in tutte le sue manifestazioni.

Su questo tema, finalmente, abbiamo varato una norma urgente che consentirà all'ENAC l'assunzione di 139 tecnici. In proposito, so che c'è qualche difficoltà: la Commissione bilancio ha espresso un parere non positivo, dopo che si era concordato, al tavolo del Governo, sull'utilità di queste nuove assunzioni. È inutile parlare di sicurezza dei voli e di controlli, quando l'ENAC non è in condizione, con le sue strutture e con le sue professionalità, di operarli. Di ciò se ne assume le responsabilità chi di dovere. In questo particolare momento e in questa Commissione, sen-

tivo il dovere di dire qual è la situazione, con molta chiarezza e senza infingimenti.

È inutile parlare di liste nere o di liste bianche, quando nel paese c'è, e deve esserci, soltanto una lista di vettori che volano, dal momento che la lista nera è composta dai vettori che non volano. Credo che l'ENAC debba avere la possibilità, le strutture e gli strumenti per potere operare dei controlli, non soltanto cartacei, ma sui mezzi e sugli *hangar*, al fine di determinare l'efficienza e, soprattutto, l'idoneità del vettore. Dico questo per uscire fuori dagli infingimenti, dalle ipocrisie e dagli allarmismi, che vengono diffusi soltanto in determinati momenti, quando accade l'incidente o quando l'incidente viene evitato. Questa è una ipocrisia nazionale, che non accettiamo. E lo voglio dire in questa audizione, per evitare che essa si risolva in una pura comunicazione alla Commissione, dove ognuno si limita a fare il suo « compito ». Ognuno di noi deve assumersi le proprie responsabilità, come maggioranza e come minoranza. Lo deve fare il Parlamento, nel suo complesso, perché in tema di sicurezza non possono esserci né maggioranze, né minoranze.

Certamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti farà tutti i passi, presso il Ministero dell'economia ed anche in sede governativa nel suo complesso, per porre l'attenzione su alcuni concetti che ritengo siano sfuggiti, con nostro grande disappunto.

Sul piano del controllo del traffico aereo, va notevolmente rafforzata l'autonomia capacità dell'ENAV di gestire i propri processi industriali, per migliorare ulteriormente la propria capacità operativa. Va detto, però, che l'attuale criterio di attribuzione delle bande orarie (*slot*), che concentra nello stesso orario un numero di voli largamente spropositato (tutti alle ore 7.30, per esempio) in relazione alla capacità dello scalo, stressa tutto il sistema, determinando inutili e dannosi picchi di attività, che si contrappongono ad altrettante pause di relativa inattività.

Questa distorsione, oltre ad essere un controsenso, non va certamente nella direzione della sicurezza.

Un criterio di assegnazione degli *slot*, che rispetti i parametri di chiarezza, trasparenza e non discriminatorietà previsti dalla vigente normativa europea, non è incompatibile con le accresciute esigenze di sicurezza - come dicevo poc'anzi - che dobbiamo introdurre. Dunque, non si comprende perché l'assegnazione non possa avvenire con procedure di evidenza pubblica, in ossequio alle normative europee, ma in orari credibili, che derivano dalla reale capacità della struttura di riferimento. Ne guadagnerebbe l'aeroporto, che vedrebbe un afflusso di passeggeri più omogeneo; ne guadagnerebbe il vettore, che eviterebbe di bruciare carburante nelle file pre-decollo; ne guadagnerebbero i passeggeri, sotto il profilo della comodità e della puntualità; ne guadagnerebbe, infine, la sicurezza, attesa la possibilità di effettuare controlli più accurati e mirati.

Ritengo che su questi temi, appena sommariamente enunciati in questa sede, e sui quali, peraltro, altre volte ci siamo intrattenuti, occorra, una volta di più, soffermare la nostra attenzione, sì da individuare gli strumenti e le strategie più appropriate per compiere un nuovo decisivo passo in avanti in un settore, quello della sicurezza, nel quale abbiamo investito tante risorse e per il quale non possiamo permetterci il lusso di perdere alcuna scommessa.

Certamente le indicazioni che ho fornito saranno all'attenzione di questa Commissione, chiamata a rivedere e ad aggiornare anche il codice della navigazione. Non c'è dubbio che questa sia la situazione, che ho esplicitato anche quando ci siamo intrattenuti sul documento a firma dell'onorevole Ferro. L'ho nuovamente detto ieri in sede di insediamento della commissione di riforma; ho inteso ribadirlo, anche formalmente, in questa aula così prestigiosa.

Ho voluto proporre queste brevi considerazioni per sottolineare, signor presidente e onorevoli colleghi, se ve ne fosse bisogno, come ancora una volta questa

Commissione abbia dedicato in questi anni, e continui a dedicare oggi, una speciale attenzione alla materia della sicurezza, del trasporto e, segnatamente, del trasporto aereo. Ecco il perché della mia alta considerazione.

Rimango in attesa dei contributi, che certamente non mancheranno, delle richieste, delle domande, alle quali risponderò senza indugio quando ne sarò in grado. Diversamente confesserò le mie lacune, ricorrendo a quanti hanno relazionato prima di me, che sapranno essere più esaustivi.

**PRESIDENTE.** Sarebbe la prima volta, in verità, perché lei ha sempre dato ampia soddisfazione a questa Commissione. Siamo perciò convinti che, per la parte di legislatura per la quale l'avremo come interlocutore del Governo, saprà fornire risposte compiute.

Ringrazio il viceministro Tassone, il presidente Riggio e il dottor Di Virgilio per le loro esposizioni.

Mi pare che ai commissari sia risultato abbastanza chiaro il quadro d'insieme, che è tale da giustificare questa audizione. Nonostante ci dispiaccia avervi disturbato, infatti, il confronto che ha avuto luogo ha dimostrato la necessità di rendere consapevole la Commissione della globalità delle problematiche, affinché possa farsi carico di quelle su cui deve intervenire.

Do la parola ai commissari che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

**MASSIMO GIUSEPPE FERRO.** Associandomi ai ringraziamenti per i contributi offerti, in particolar modo dal viceministro, dal presidente Riggio e dall'ingegner Di Virgilio, vorrei rivolgermi, in modo più informale, ai miei colleghi.

C'è stata una rappresentazione molto puntuale, formalmente ineccepibile. Di fatto, però, nessuna delle concessioni deliberate dall'ENAC ha concluso il suo iter. Inoltre, dalla parte finale dell'intervento del dottor Di Virgilio ho ricavato la sensazione che un ulteriore rinvio - non ho capito se alla Corte dei conti o al Consiglio

di Stato - ci porterà a tempi assolutamente incompatibili con le disposizioni del Parlamento.

Esiste un aspetto, signor presidente, che richiama il suo ruolo. Quando come Commissione abbiamo espresso il parere (all'epoca ero relatore), abbiamo pronunciato anche delle osservazioni, ma ci sono delle condizioni da rispettare. Ho la sensazione - signor presidente, la invito a rileggere attentamente tutti gli atti della Commissione - che la condizione che riguardava alcuni passaggi, specificatamente quello di chi ha la titolarità, non sia stata recepita nella seconda lettura del decreto.

Avevamo sostenuto all'unanimità (fatto politico importante, su una materia così delicata) che non sarebbero state ammesse doppie letture che avessero comportato, come stanno comportando, tempi assolutamente incompatibili con i temi, richiamati dal viceministro Tassone, di *security* e di *safety*. Su questo punto eravamo stati chiari, recependo anche l'invito della Comunità europea a designare un organismo, che noi abbiamo individuato nell'ENAC, proprio in base alla sua costituzione.

A questo punto, cari signori dell'ENAC e del dipartimento, non è possibile che nessuna - dico nessuna - delle concessioni deliberate dall'ENAC abbia avuto esito conclusivo. Non è possibile che nessun contratto di programma sia esecutivo. Signor viceministro, la aspetto quando verrà a parlarci dei requisiti di sistema. Lo sa che, attraverso il contratto di programma, se ci sbrighiamo, forse riusciremo a dare una mano al sistema, recependo anche qualche risorsa? Ci rendiamo conto di che cosa stiamo parlando? Io credo di sì.

Non rendendo operativi i contratti di programma, non stiamo contribuendo ai requisiti di sistema e, contemporaneamente, ci affanniamo tanto alla ricerca di un decreto per trovare quei fondi che, magari, applicando correttamente i contratti di programma, potrebbero essere disponibili.

Quando si è parlato di dipartimento e di ENAC, avevo in mente determinate idee. Gli atti parlamentari, però, sono chiari.

Qualcuno mi chiedeva un'interpretazione autentica, ed io la propongo, signor presidente: approviamo un provvedimento, se c'è l'unanimità dei colleghi, nel quale interpretiamo autenticamente che cosa abbiamo voluto dire. È chiaro che, sulla base dei vari richiami e considerato che siamo al termine della legislatura, le convenzioni e le concessioni non vedranno la luce.

C'è una responsabilità per il ruolo della parte pubblica, che oggi è qui rappresentata. Noi abbiamo chiesto l'immediata applicazione degli obblighi derivanti dalla delibera ENAC, dagli accordi di programma, ma non vorrei che qualche gestore chiedesse la titolarità, minacciando di restituire le responsabilità che da subito gli sono state poste in capo.

Un secondo aspetto, per nulla banale, è quello degli investimenti. Signor viceministro, si parla tanto di sicurezza, ma oggi non troverà nessun gestore che investa su questo aspetto né su altri (ammodernamento, infrastrutture, e via dicendo), se non c'è certezza da questo punto di vista.

Devo dire che le comunicazioni sono state molto corrette e molto eleganti. Tuttavia, ho anche una copia delle lettere che vi scrivete tra di voi: sto parlando di 30-40 lettere al mese tra l'ingegner Di Virgilio e l'ingegner Manera o, a seconda delle situazioni, il presidente Vito Riggio! L'occasione dell'istituzione della nuova commissione è opportuna per chiarirvi tra di voi.

Tuttavia, sia ben chiaro che la nostra posizione - lo dico come relatore - era che quello che state facendo non risponde all'intendimento di questa Commissione né a quanto il Parlamento ha voluto esprimere nel suo parere, motivato all'unanimità.

I contratti di programma, signor presidente, sono soldi che noi diamo principalmente al sistema del trasporto aereo. Nel palazzo accanto, stiamo elaborando un decreto che indichi requisiti di sistema per ottenere 200 milioni di euro per l'Alitalia. Ebbene, queste risorse sono presenti nell'applicazione dei contratti di pro-

gramma. È chiaro che se ci formalizziamo, rimanendo fermi sulle proprie posizioni, il sistema non va avanti.

Signor presidente, signor viceministro, vi ringrazio ancora per aver aderito alla proposta di svolgere questa audizione, ma credo che i colleghi si siano resi conto che, sebbene non per responsabilità di alcuno, il sistema non sta andando avanti.

Saprete sicuramente che, al di là della profonda rivisitazione della parte aeronautica del codice di navigazione, ero tra coloro che ritenevano che si dovesse intervenire per singolo settore, in quanto una normativa chiara esisteva già e bastava solo applicarla. Qui non stiamo parlando delle persone, che sono tutte degne, brave e carissime; il problema è che la parte pubblica del sistema, secondo il mio modesto parere, sta bloccando un percorso importante, che porterebbe, tra i suoi risultati, all'ammodernamento delle infrastrutture.

Vorrei anche sgomberare il campo da un equivoco: le società di gestione, al 99 per cento, sono in mano agli enti locali, province, comuni e camere di commercio, che hanno investito per l'orgoglio del proprio territorio. Essendo oggi di moda una certa forma di federalismo, dobbiamo regolarizzare questa situazione.

I motivi di urgenza che hanno legittimato l'emanazione dei decreti per Napoli, Bologna e Firenze, senza registrazione alla Corte dei conti, oggi non sono più sufficienti. Innanzitutto, non avevo capito questi motivi di urgenza, ma non capisco nemmeno come mai della registrazione prima si potesse fare a meno, mentre oggi essa è necessaria. Questo passaggio dalla Corte dei conti al Consiglio di Stato non so quante volte si è verificato. Di solito, la risposta dovrebbe pervenire entro 60-90 giorni, ma da marzo giace una richiesta del dipartimento, alla quale non è pervenuta risposta.

Per queste ragioni, comprenderete che sono molteplici gli elementi di dubbio rispetto al raggiungimento del risultato finale. Tale risultato dovrebbe far sì che i soggetti siano posti legittimamente nelle

condizioni di fare quello per cui si sono impegnati, con il contratto che hanno proposto.

Signor presidente, signor viceministro, cari colleghi, oggi questa certezza non esiste. Non vorrei che ci fosse un disimpegno, in merito al discorso richiamato dal signor viceministro. In questo caso, la responsabilità è del legislatore che non è stato chiaro; dunque dobbiamo individuare una soluzione, anche valutando l'ipotesi, se del caso, di ricorrere ad un'interpretazione autentica. L'importante è che facciamo chiarezza, in quanto si stanno ripetendo situazioni che si ripropongono dal 1993, dai tempi memorabili dell'ex Civilavia (poi ENAC, fino alla costituzione del dipartimento di navigazione aerea). Ricordo diverse fasi storiche e diversi personaggi, ma il fatto è che, pur spostando qualche persona, il risultato non viene ancora raggiunto.

L'allora ministro Burlando diede un'indicazione chiarissima per il settore del trasporto aereo. Dobbiamo ripartire, a mio avviso, da quella indicazione, pur con gli adeguamenti necessari. La Commissione dovrebbe stabilire le sanzioni e applicarle in modo severo, perché un sistema senza sanzioni è un sistema che non sta in piedi.

Insomma, mettiamo in moto un meccanismo che funzioni, altrimenti la verifica ogni quattro anni non parte e gli investimenti rimangono fermi. Credo che il danno che deriva da tutto questo sia sotto gli occhi di tutti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Ferro per la sua competenza e per avere espresso il pensiero compiuto della Commissione, richiamando il suo ruolo di relatore del parere sul decreto.

**ETTORE ROSATO.** Sarò molto più breve del collega Ferro, che peraltro ha ben rappresentato i dubbi di tutti noi rispetto ad un settore complesso. In quest'ambito, riconosciamo lo sforzo compiuto dal ministero, dall'ENAC, ma ci rendiamo conto che tensioni e aspettative differenti producono una lettura difficile dei percorsi amministrativi.

Voglio sottolineare solo alcuni aspetti. In primo luogo - riprendo un concetto espresso dal collega Ferro -, non è possibile che il rapporto tra lo Stato e gli enti locali, che hanno costituito dei consorzi o delle società per la realizzazione di aeroporti al servizio di un territorio, mantenga l'impostazione attuale. Se non risolviamo questo problema, individuando un percorso amministrativo che stabilisca tempi certi per rilasciare le concessioni, il nostro sistema complessivo diventerà sempre più incapace di dare fiducia ad alcuno: agli imprenditori, alle istituzioni e a chi deve operare e trattare con noi.

Non credo che tutti i mali del trasporto aereo derivino dalla mancanza delle concessioni - sarebbe banale affermarlo -, ma sono convinto che la mancata certezza rispetto ai finanziamenti, agli investimenti e al rapporto tra società di gestione e Stato sia un elemento di criticità.

Sembrava che, con i percorsi approvati dal Parlamento, le diverse questioni avessero trovato una composizione. Ritrovarci qui, nella stessa situazione di prima, peraltro dopo aver svolto in Commissione un lavoro unanime su questi particolari aspetti, dimostra il contrario. Certo, il dibattito che si è svolto tra Camera e Senato ha fatto emergere visioni diverse ma, essendo prevalsa la nostra posizione, sembrava che questo percorso potesse dirsi concluso. Così non è, purtroppo, e credo che abbiamo solo poche settimane, rispetto alla vita di questo Parlamento, per trovare una soluzione definitiva.

Accenno brevemente al problema delle risorse. Se è vero che alcune cose non funzionano a causa delle interpretazioni non sempre semplici dei percorsi amministrativi per le concessioni, è anche vero - al riguardo, il ministro Lunardi ha risposto a una mia interrogazione - che siamo passati da uno stanziamento del 2003, per l'ENAC, di 58 milioni 631 mila 351 euro, ad uno stanziamento, per il 2005, di 23 milioni 746 mila euro. Queste cifre si riferiscono a mutui contratti. Mi chiedo, allora, come una situazione del

genere possa consentire il finanziamento certo di opere e il pagamento di debiti già contratti.

Nel ringraziare il ministro per la sua risposta, credo che su questo tema bisogna interrogarsi e capire quali sono gli effetti negativi che questa situazione sta producendo sul sistema. Si tratta di investimenti sulla *security*, non solo sulle infrastrutture; investimenti che, evidentemente, non riuscendo a pagare neanche i mutui contratti, bloccano qualsiasi nuova iniziativa rispetto ad altri investimenti che il nostro sistema aeroportuale richiede a gran voce. Per convincersene, basta fare una passeggiata per gli aeroporti, non occorre certo essere degli esperti del settore.

In conclusione, vorrei avere un chiarimento - probabilmente arriverà nella prossima seduta, se questa audizione avrà un seguito - sulla compagnia Wind Jet. Si tratta di una questione che abbiamo sollevato più volte, sebbene io ritenga che in questi casi bisogna intervenire con delicatezza, in quanto ci sono soggetti privati che vi operano e, soprattutto, gli utenti della compagnia devono essere certi che le cose funzionino bene. Se l'ENAC potesse fornirci qualche chiarimento, qualche assicurazione rispetto ai livelli di sicurezza di questa compagnia (penso ad alcuni episodi che si sono verificati), credo che ciò potrebbe rassicurare tutti.

GREGORIO DELL'ANNA. Signor presidente, signor viceministro, signor presidente dell'ENAC, mi sembra che il problema della sicurezza in questi ultimi mesi sia diventato assillante per tutti gli aeroporti, ma in particolare lo è diventato per quelli italiani.

Vengo da una regione, la Puglia, nella quale il problema della sicurezza, nel mese di agosto, ha creato un forte disagio e una forte preoccupazione nella popolazione. L'ATR che, decollato a Bari, si è schiantato nel mare di Palermo, ha posto sicuramente un problema di sicurezza in volo, ma anche di sicurezza a terra, mettendo in dubbio la capacità di chi gestisce le aree aeroportuali di garantire la sicurezza degli utenti.

L'intervento del viceministro, rispetto a queste problematiche che pongo in evidenza, è stato sicuramente soddisfacente. Tuttavia, sebbene dal punto di vista degli investimenti infrastrutturali gli aeroporti di Bari e di Brindisi registrino delle novità, sul fronte della sicurezza permangono le nostre preoccupazioni. L'aeroporto di Brindisi, infatti, a quanto ci risulta, non è ancora nel pieno possesso della strumentazione necessaria per la sicurezza totale, e lo stesso dicasi per il nuovo aeroporto di Bari.

Ritengo che gli investimenti sulla sicurezza siano più importanti di qualsiasi altra esigenza. A parte il fatto che le istituzioni preposte alla sicurezza e gli enti locali devono fare la loro parte, vorrei sapere, in particolare dal Governo, entro quali tempi si pensa di individuare una soluzione per mettere fine a questo stato di disagio. Mi riferisco, in particolare, alla situazione della Puglia che, essendo una terra marginale rispetto al resto d'Italia, ha sicuramente bisogno di aeroporti attrezzati e sicuri.

Sicuramente l'ENAC non ha competenze in questo ambito, ma ci sarebbe da interrogarsi anche sul monopolio di alcune società di navigazione rispetto ai collegamenti, in Italia e all'estero.

Il problema della sicurezza è certamente connesso anche agli orari e al numero dei voli, come ha affermato giustamente il viceministro. Tuttavia, è proprio necessario che la Puglia - sono un pugliese fortemente convinto delle potenzialità di questa regione - debba essere considerata sempre in coda, dal punto di vista degli investimenti e delle scelte assunte a livello nazionale, anche in questa materia?

Quello che chiedo, oltre ad alcune delucidazioni, è di avere la certezza che, in questa direzione, l'ENAC, ma anche l'ENAV e tutte le strutture preposte alla gestione aeroportuale, tengano nella debita considerazione realtà importanti del territorio nazionale, anche dal punto di vista economico.

EUGENIO DUCA. Signor presidente, premesso che condivido ampiamente gli interventi dei colleghi Ferro e Rosato, vorrei utilizzare questa audizione per avere alcuni chiarimenti sulle questioni relative al decreto legislativo.

Vorrei sapere, in primo luogo, se sia stato risolto il problema delle risorse economiche e di quelle umane, che sembrava potesse trovare soluzione, almeno per la seconda parte, nel corso dell'iter di conversione del decreto-legge, attualmente al Senato. Mi preme soprattutto avere notizie sui ratei dei mutui già accesi, nonché sui mutui da accendere in base al programma e ai provvedimenti legislativi approvati, che hanno indicato una serie di aeroporti sui quali concentrare gli interventi.

Vorrei capire, insomma, se si sia individuata una soluzione, se questa significhi scippare i fondi della regione Sardegna, destinarli ad altro, e se tutto questo sia sufficiente o meno. Diversamente, come intende il Governo far fronte a questi impegni? Come si intende pagare i ratei dei mutui, in alcuni casi già accesi, in altri da accendere, relativi anche a lavori già eseguiti?

Vorrei sottoporre all'attenzione del Governo un'ulteriore questione. La risoluzione n. 700682 del 19 luglio 2005, circa l'impegno del Governo, recita come segue: « [...] ad intervenire quanto prima, ai sensi del predetto articolo 2, comma 2, della legge n. 265 del 2004, al fine di assicurare piena attuazione ai rilievi formulati nel citato parere espresso dalla IX Commissione, approvato nella seduta del 4 maggio 2005, il cui recepimento era stato evidenziato nel parere come imprescindibile, ai fini di una valutazione favorevole da parte della IX Commissione, con particolare riguardo [...] ». In sostanza, la Commissione fa notare al Governo che nel decreto legislativo non ha rispettato la delega, in alcuni casi è stato omissivo, in altri addirittura ha ribaltato l'orientamento previsto nella legge di delega.

Consideriamo, in particolare, i punti n. 5 e 6, che riguardano le gestioni. Non si tratta di avere un interesse per le

gestioni; come ricordava l'onorevole Ferro, esse sono in mano, per la stragrande maggioranza, ad enti pubblici. Tra l'altro, le gestioni per cui dovrebbe scattare la durata quarantennale sono tutte pubbliche. Mi fanno notare che Olbia è esclusa da questo discorso, ma in quel caso non siamo più nella fase per cui, per presentare la domanda, si ha un anno di tempo dall'approvazione del decreto. Dico questo anche perché, ad esempio, l'aeroporto di Bologna ha un programma che prevede investimenti per milioni di euro, che sono bloccati, nell'attesa della concessione.

Si parla tanto di agevolare l'attività d'impresa, ma i fatti sembrano dire il contrario. Non nascondo, signor presidente e signor viceministro, che nel leggere i documenti che ci avete consegnato sono rimasto disorientato. Non era vero, dunque, quello che ci eravamo detti quando abbiamo varato la legge sulla riforma del trasporto aereo? Allora, è necessario riprendere quella legge. In quell'occasione, era stato assicurato che la legge definiva in maniera chiara competenze e attribuzioni, evitando ogni sovrapposizione, ossia i mali che avevamo individuato già da tempo. Invece, nella fase attuativa della delega, gli ingranaggi si sono inceppati di nuovo.

I tempi che si stanno allungando ci portano a chiedere che almeno sia prolungata la decorrenza di un anno dall'approvazione del provvedimento. Se consideriamo i precedenti, l'ENAC ha emesso la proposta di affidamento per l'aeroporto SAB di Bologna il 12 luglio 2004 e il 27 ottobre 2004 per l'aeroporto di Olbia. Nel primo caso, è già passato più di un anno. Leggendo la documentazione apprendo che i decreti di affidamento sono, da dicembre, presso la Corte dei conti per la registrazione.

In questo quadro, è facile dedurre che le quattro proposte di affidamento deliberate adesso e le altre sedici domande presentate non potranno essere regolarizzate entro il luglio del 2006. A mio avviso, il primo atto normativo dovrebbe essere quello di modificare i termini temporali.

Nel ribadire questo giudizio critico all'unanimità, noi abbiamo indicato anche