

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

La seduta comincia alle 9,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'ENAC sulla situazione delle gestioni aeroportuali nazionali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, di rappresentanti dell'ENAC sulla situazione delle gestioni aeroportuali nazionali.

La presente audizione si svolge anche alla luce della recente approvazione della legge n. 265 del 2004, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge n. 237 del 2004, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile, che prevede specifiche disposizioni in materia.

Ricordo, in particolare, che nell'ambito dell'ufficio di presidenza della Commissione, integrato dai rappresentanti dei gruppi, anche alla luce dell'ampio dibattito svoltosi nel corso dell'esame del precitato disegno di legge di conversione, si era convenuto — soprattutto su richiesta dell'opposizione — sull'opportunità di svolgere una audizione di rappresentanti dell'ENAC, al fine di disporre di un quadro conoscitivo aggiornato sulla situazione

complessiva delle gestioni aeroportuali in essere, sullo stato delle istruttorie in corso a seguito delle richieste di concessione in gestione finora pervenute e, infine, sui relativi assetti proprietari, con particolare riferimento alla percentuale della componente privata.

Detto questo, invito i rappresentanti dell'ENAC ad intervenire.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Da quando abbiamo iniziato a percorrere questo tentativo di chiarificazione, sia normativa sia amministrativa, sul versante delle gestioni sono emerse in modo puntuale le perplessità che avevo manifestato inizialmente. In altri termini, l'andamento dell'affidamento in concessione quarantennale è molto discontinuo perché spesso le concessioni sono state assegnate per legge e, quindi, l'ENAC si è limitato a tentare di sottoscrivere una convenzione che accompagnasse una decisione di tipo legislativo. Per la maggior parte degli aeroporti, è stato seguito questo percorso. Mi riferisco, prevalentemente, agli aeroporti del nord-est e del nord-ovest. Due anni fa, un decreto interministeriale un po' anormale ha affidato una concessione quarantennale per gli aeroporti di Napoli, Firenze e delle Puglie, prima ancora che fosse effettuata l'istruttoria sui piani quarantennali di sviluppo. In qualche modo, cioè, si è invertito l'ordine: prima è stata affidata la concessione, poi si è proceduto alla valutazione dei piani. Comunque, questo decreto è stato firmato dai due ministri competenti e capisco anche le ragioni. Come sapete, quella dell'aeroporto di Napoli è l'unica società di gestione non soltanto privatizzata ma addirittura con una maggioranza di capitale straniero, di paesi comunitari. Infatti, la società di gestione dell'aeroporto di Firenze, che si

riapriva dopo molti anni anche a seguito di una forte pressione da parte della comunità locale, in quel momento era interamente di proprietà del comune di Firenze, della provincia e della Camera di commercio, ma con una apertura immediata dei capitali in borsa a favore dell'unico altro gruppo privato, quello dei signori Benetton, che possiede già una quota dell'aeroporto di Torino. Quindi, ad oggi, non solo le concessioni sono state affidate in modo discontinuo, per legge, ma la previsione dell'ingresso dei privati si è realizzata in forme diverse, talvolta attraverso la quotazione in borsa, come nel recentissimo tentativo effettuato a Venezia che, però, ancora non ha dato frutti in quanto, a fronte di una piccola percentuale di partecipazione privata, la maggior parte della proprietà è ancora in mano pubblica.

Complessivamente, il percorso è stato caratterizzato, più che da un processo di privatizzazione, da una liberalizzazione con decentramento, nel senso che c'è stato un passaggio dalla proprietà statale alla proprietà degli enti locali, principalmente dei comuni, delle province e delle camere di commercio. Anche in questo caso, però, l'andamento è stato discontinuo, nel senso che ci sono alcune società di gestione (mi riferisco a casi per i quali ancora non è stata assegnata la concessione), come quella dell'aeroporto di Palermo, alle quali partecipano il comune, la provincia e la camera di commercio e altre, come quella dell'aeroporto di Catania, la cui proprietà è della sola camera di commercio, senza la partecipazione del comune e della provincia. In altri casi, come a Trapani, il comune non partecipa.

L'andamento è fluttuante. Allo stato, tranne i casi di Torino, Firenze e della società Aeroporti di Roma, per la quale è stata effettuata una vendita diretta da parte dello Stato, attraverso l'IRI, in effetti non si può parlare di privatizzazione ma di un trasferimento di questo cespite dallo Stato alle regioni. Probabilmente, ciò spiega anche qualche resistenza che, effettivamente, si registra presso il Ministero dell'economia e delle finanze. Affermo

questo con riferimento alle uniche due concessioni che siamo riusciti ad affidare secondo un percorso di legge, cioè quelle degli aeroporti di Olbia e Bologna, le quali hanno seguito l'andamento di cui abbiamo detto. Fin quando la disciplina di legge non cambierà, noi la attueremo perché il compito dell'ENAC e, parzialmente, del ministero che effettua la vigilanza, è solo quello di attuarla, salvo proporre modifiche, come è sempre possibile. In questo caso, abbiamo prima emanato una delibera quadro all'atto dell'insediamento, lo scorso anno, con la quale sono stati stabiliti i criteri in base ai quali le concessioni avrebbero dovuto essere rilasciate. Interpretando dettagliatamente la norma di legge, cioè, abbiamo ritenuto che, prima dell'affidamento della concessione, come minimo, le società di gestione che avevano un affidamento precario dovessero ottenere il certificato di aeroporto, in modo tale che almeno ci fosse la garanzia che gli aeroporti affidati in concessione fossero già considerati conformi al regolamento di costruzione, regolazione e manutenzione. Questo regolamento non esisteva; lo abbiamo approvato nell'ottobre 2003, recependo, in una versione che considero migliorativa, le normative internazionali. Come sapete, infatti, abbiamo considerato obbligatorie anche le raccomandazioni dell'ICAO. Abbiamo proceduto, quindi, ad istituire alcuni *team* di certificazione e abbiamo posposto l'istruttoria sulla validazione dei piani quarantennali al previo ottenimento del certificato di aeroporto.

Nei casi di Olbia e Bologna, dove questa procedura è stata seguita integralmente, registriamo una resistenza ancora permanente (spero superata in queste ore). Infatti, prima dell'estate era stata emanata una delibera dell'ENAC riguardo a questi due aeroporti e, successivamente, c'è stata una ulteriore istruttoria da parte del ministero vigilante. Quest'ultima è stata determinata anche dall'entrata in vigore di un nuovo decreto-legge, essendo intervenuta una interpretazione, che personalmente considero capziosa, secondo la quale fin quando non siano individuati gli aeroporti di interesse nazionale il processo

di concessione si ferma. Mi sembra un risultato non soltanto non previsto e non voluto dal legislatore, ma anche giuridicamente piuttosto infondato. Però, tutto questo ha obbligato a riscrivere la convenzione che già era stata allegata alle concessioni, perché la concessione quadro era stata redatta in base ad una legge precedente quella attuale. Superato questo passaggio, il ministro delle infrastrutture ha firmato il decreto e lo ha trasmesso al ministro dell'economia e delle finanze, la cui firma è essenziale per il perfezionamento dell'atto. Spero che sia questione di ore perché, altrimenti, devo affermare che c'è una certa resistenza che mi spiego in questi termini (forse ciò potrà servire anche a illuminare qualche dibattito che si è svolto in proposito relativamente al decreto-legge): essendo già stato trasferito il cespite agli enti locali, è chiaro che il processo di privatizzazione sottostante, consistente, in sostanza, nel mettere a gara con evidenza pubblica o con quotazione in borsa la maggioranza delle azioni della società, determina un introito per le comunità locali e non per lo Stato centrale.

Probabilmente, in una situazione di finanza difficile come quella attuale, questo può avere ingenerato qualche perplessità e, quindi, per esempio, la richiesta di introduzione della gara pubblica, che sarebbe effettuata da una struttura centrale. Di conseguenza, affluirebbero capitali direttamente dall'esterno che remunererebbero gli investimenti che sono stati compiuti dallo Stato pressoché interamente, fino a questo momento. Infatti, salvo nel caso di Aeroporti di Roma, e con molta lentezza, non abbiamo evidenza di investimenti realizzati direttamente dalla società di gestione.

Naturalmente, se l'investimento è sul cespite statale e con fondi statali, il ministro competente in materia di entrate probabilmente ha qualche legittima aspettativa di realizzare rivenienze attive. Laddove, invece, fosse già in atto il processo di estendimento della concessione quarantennale, i processi di privatizzazione riguarderebbero l'arricchimento delle comunità locali. Questa è una scelta effettuata,

a suo tempo, dalla legge del 1997-1998. Allora, infatti, si poteva prevedere che la gara fosse effettuata prima, cioè che l'individuazione del soggetto privato avvenisse all'atto del rilascio della concessione quarantennale. Invece, è stato previsto l'affidamento provvisorio con la possibilità di estendimento fino a quarant'anni, attraverso una serie di atti che si sono realizzati nel corso di questi anni.

Ad esempio, una direttiva ministeriale favoriva, anzi sollecitava la trasformazione più celere possibile della concessione triennale in una concessione fino al massimo consentito, cioè quarant'anni. In questo modo l'orientamento seguito è stato di considerare, di fatto, gli aeroporti, almeno sotto il profilo proprietario e concessorio, di pertinenza delle comunità locali o di quella quota di capitale privato che, fin dall'atto della costituzione della società, si fosse rinvenuto all'interno della struttura societaria.

In questo momento (lo dico in punta di piedi, senza voler assolutamente interferire sulla funzione legislativa), avendo finalmente approvato uno schema generale di procedimento per il rilascio delle concessioni, che ha funzionato nel caso di due realtà importanti, una con capitale a maggioranza privata, Olbia, ed una, Bologna, con una forte Camera di commercio con possibile ampliamento nei confronti di strutture private, ed avendo già in cantiere le società aeroportuali di Cagliari, Catania, Palermo, Pisa e Verona Villafranca, tutte quasi pronte, riterrei improprio fermare il processo e cominciare nuovamente. Tra l'altro si verrebbe a creare una disparità di trattamento per questi aeroporti, che legittimamente hanno seguito le indicazioni fornite dall'ENAC e che, quindi, hanno prodotto studi e previsioni di sviluppo quarantennale che la struttura sta valutando sotto l'egregia direzione del dottor Londei. Infatti, l'ente ha potuto finalmente contare su un piccolo apporto di nuove forze venute da un concorso a tempo indeterminato (di cui vi è traccia nei lavori della Commissione attraverso la proroga di tre anni che avete concesso) dotandosi di professionalità che non esistevano, come

analisti finanziari, che hanno creato un modello econometrico che consente di affermare se il piano di sviluppo quarantennale sia attendibile. In precedenza era impossibile realizzare ciò per carenze di professionalità di questo tipo, salvo ricorrere a rapporti di consulenza esterna.

Oggi l'ente è in condizione di affermare, con un relativo margine di certezza, trattandosi sempre di previsioni, che i piani quarantennali presentati dalle società sono fondati e che gli investimenti sono conseguenti. Ciò consente di fare affidamento sull'afflusso di capitali diversi da quelli statali. Nel merito apro una breve parentesi: abbiamo comunque l'onere di completare il processo di investimenti già avviato, per il quale, conseguentemente agli investimenti già accesi in base alle precedenti leggi finanziarie, il fabbisogno dell'ENAC, in particolare del ministero che lo trasferisce all'ENAC, ammonta a 59,8 milioni di euro, mentre nel disegno di legge finanziaria ne sono stati previsti soltanto 22. Qualora la situazione rimanesse tale, il problema del pagamento dei ratei di mutuo sarebbe rilevante e costringerebbe l'ente a trovare risorse nell'unico cespite che ha, cioè i residui passivi. Quando si trovano risorse in questo cespite, di fatto si rinvia il pagamento in quanto il volume dei residui passivi è ampio. Mancano all'appello queste risorse. Come è mio dovere, ho sottolineato ciò al ministero vigilante, quello dell'economia e delle finanze, ma anche ai due presidenti delle Commissioni competenti.

Nell'ammontare indicato del rateo semestrale, vi è anche l'investimento in *security*, cioè l'investimento previsto dalla legge finanziaria del 2002, la quale ha predisposto una serie di interventi su determinati aeroporti per migliorare il livello della sicurezza, intesa appunto come *security*, cioè come ordine pubblico. Sono investimenti che riguardano il controllo bagagli, la recinzione ed altro. È presente il dottor Di Bella, che proprio ieri è stato nominato responsabile della direzione generale di sicurezza e che potrà fornire i chiarimenti relativi.

Per concludere, abbiamo un processo che ragionevolmente potrà concludersi nel primo semestre del 2005, secondo lo scadenziario concordato con Assoaeroporti e con le singole società di gestione, per le quali, almeno sotto il profilo dell'istruttoria richiesta dalla legge attuale, l'ENAC è in condizioni di certificare e quindi di deliberare le concessioni quarantennali ai cinque aeroporti citati, cui se ne aggiungono probabilmente altri di minore importanza. I cinque nominati sono ascrivibili all'ambito dei grandi aeroporti, in particolare l'aeroporto di Catania che di fatto è il terzo aeroporto italiano insieme a Venezia. Ciò completerebbe simmetricamente l'estensione a quarant'anni nei confronti anche delle altre società aeroportuali che hanno avuto la concessione per legge o per decreto. A meno che il Parlamento non sia di diverso avviso, non prevediamo di modificare i nostri comportamenti. Stiamo continuando a lavorare per giungere alle delibere e proporre ai ministeri competenti la firma del decreto interministeriale previsto dalla legge. Naturalmente se il Parlamento decidesse diversamente ci atterremo alle sue determinazioni, come è nostro dovere e come abbiamo sempre fatto.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Depositiamo quanto è stato rappresentato dal presidente dell'ente e, anche per dare evidenza precisa degli aeroporti, una nota che aggiorna quella consegnata nell'ultima audizione sul tema, risalente al 1° aprile scorso. Inoltre, ieri abbiamo spedito a tutti i membri della Commissione l'annuario statistico con i dati relativi ai movimenti ed alla situazione proprietaria di tutti gli aeroporti italiani.

Per quanto riguarda l'organizzazione dell'ente e quindi il fatto di rispondere ad una capacità di effettiva vigilanza, pur in assenza di provvedimenti chiari in ordine alle sanzioni che possono essere date, ci stiamo impegnando a rafforzare la vigilanza sui comportamenti amministrativi dei gestori. Stiamo cercando di avere una capacità di analizzare più in dettaglio non

solo i dati finanziari ma anche la determinazione delle tariffe che sono imposte ai vettori o agli *handler* e garantire effettivamente che gli aeroporti, pur in presenza di proprietà potenzialmente monopolistiche, abbiano comportamenti aperti ai nuovi entrati nel mercato e corretti nei confronti di tutti gli acquirenti di servizi all'interno degli aeroporti. La capacità di vigilanza è una condizione che, pur in presenza di specifici provvedimenti di revoca o sanzioni nei comportamenti, ci permette di stare addosso, nel quotidiano, ai comportamenti degli aeroporti per verificare la correttezza.

Negli atti convenzionali vi è, a monte, il certificato, che ha una durata di tre anni, e questa è una condizione che ci permette di esercitare pressioni sui comportamenti dei gestori nel breve tempo, a fronte di piani finanziari che, rammento, giungono fino a quarant'anni. Questo non è un tempo fisso, determinato, ma dipende dall'impegno finanziario che prende ogni singolo gestore.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano formulare eventuali domande.

ETTORE ROSATO. Anche alla luce di quello che succede in Alitalia e del percorso che stiamo facendo, credo che la vicenda degli aeroporti nel suo complesso sia alquanto importante. Presidente, il suo intervento sarebbe stato opportuno, magari da parte del Governo, nel momento in cui discutevamo con il Senato sulle concessioni aeroportuali. Infatti, lei ha esposto in maniera chiara e sintetica i motivi per cui quella norma era sbagliata e tali motivi hanno spinto questo ramo del Parlamento a respingere quella previsione, seppur con difficoltà in un atteggiamento del Governo che in quel caso, anche se il viceministro Tassone è sempre cordiale e preciso, aveva elementi discordanti su cui lavorare.

Ho avuto piacere di questa sua precisazione, anche perché qualcuno sosteneva che questa era la posizione dell'ENAC.

VITO RIGGIO, Presidente dell'ENAC. Ripeto, l'ENAC non avrebbe titolo ad avere una posizione, perché la sua posizione è di attuare le leggi che approva il Parlamento.

ETTORE ROSATO. Questo fa parte del suo modo di fare che apprezziamo, ma c'è stata una comunicazione assolutamente sbagliata. Due questioni mi preme sottolineare. In primo luogo, la necessità di avere tempi chiari da parte delle società concessionarie o delle aspiranti tali per chiudere la questione delle concessioni con chi ha i titoli, con chi ha conseguito il certificato di aeroporto e con chi presenta un piano finanziario. Ormai gli aeroporti sono elementi essenziali in un progetto di logistica e di sviluppo di un territorio: questo rende indispensabile avere chiarezza per consentire degli investimenti. Oggi non si può più attendere gli investimenti dello Stato perché le sue due cifre mettono in luce la differenza tra le necessità dell'ENAC e le disponibilità previste in finanziaria. Tali investimenti debbono essere necessariamente effettuati dagli enti locali, dalle regioni e dai privati quando decidono di entrare. Mi sembra quindi che la previsione del primo semestre 2005 più o meno collimi anche con il tempo che il Parlamento ha dato al Governo per la redazione del piano aeroportuale con la classificazione degli aeroporti.

Il secondo punto è un'altra questione centrale rispetto allo sviluppo del sistema portuale nazionale, anche con riferimento all'audizione di Cimoli, dove abbiamo sentito che l'Alitalia punta sui due *hub* e tiene conto della presenza dell'aeroporto di Linate (ho chiesto se lo considerassero come un terzo *hub*, ma Cimoli non mi ha risposto). Comunque, l'Alitalia ha scelto di concentrarsi sia su Malpensa sia su Fiumicino e questo risponde ad alcune richieste di carattere industriale. Sussiste l'altra necessità del sistema aeroportuale di garantire la mobilità di tutti i cittadini di questo paese. A questo spesso l'Alitalia non provvede: altre compagnie stanno entrando nel mercato

e per fare questo occorrono aeroporti funzionanti che abbiano la possibilità di offrire servizi di qualità.

Può darci un quadro di carattere generale sulla classificazione degli aeroporti e sul lavoro propedeutico che state facendo? Siamo nella fase iniziale, esiste una classificazione europea degli aeroporti da cui non possiamo prescindere? State svolgendo un lavoro propedeutico in collaborazione con il ministero su tale questione?

PIETRO TIDEI. La questione delle gestioni aeroportuali è complessa ma, purtroppo, non è omogenea negli aspetti normativi; tra l'altro, i problemi sulle gestioni aeroportuali vengono da lontano. Apprezziamo lo sforzo che l'ENAC sta facendo per contribuire a normalizzare una situazione che è abbastanza farragিনosa e che mette in evidenza anche difficoltà. Tuttavia, voglio partire da due fatti — su cui chiedo che cosa concretamente l'ENAC faccia e che cosa potrebbe fare — che riguardano la gestione aeroportuale degli aeroporti di Roma e di Malpensa-Linate. Voi conoscete la vicenda di ADR, che ha acquisito le quote azionarie attingendo prevalentemente a risorse delle banche e, quindi, ha indebitato la società. Sono anni che stanno ripartendo utili, probabilmente non rimborsano i debiti e, quindi, i proprietari « mungono » l'aeroporto di Roma come una ricca vacca, senza ottemperare agli obblighi nella predisposizione di tutte le opere previste dal piano di sviluppo. La società rimane indebitata e, probabilmente, quei disservizi che costantemente si verificano sono anche il frutto di questa scarsa propensione agli investimenti all'interno dell'aeroporto e di una gestione esclusivamente speculativa che, di fatto, porta risorse nelle tasche degli azionisti ma poi deprime complessivamente gli investimenti fatti dallo Stato sull'aeroporto.

Pochi giorni fa a Milano abbiamo assistito a fatti drammatici che hanno occupato largo spazio sulla stampa nazionale: file interminabili ai varchi per inefficienza della società di gestione legata ai problemi della sicurezza, sbarchi di bagagli e di gente che aveva fatto il *check-in*,

con file interminabili e proteste incredibili. Addirittura, delle persone non sono state fatte partire, sono stati scaricati i loro bagagli e si è dovuto rimettere il biglietto perché non era più utilizzabile. Credo che per un paese moderno siano delle cose allucinanti, tant'è che questo fatto è stato ripreso anche dalla stampa internazionale.

A fronte di questi fatti, che sono la punta di un *iceberg*, l'ENAC che cosa fa come potere di controllo e, quindi, come *authority*? Tali fatti dimostrano in maniera inequivocabile l'inefficienza e la disaffezione del gestore, il quale mira esclusivamente a dare in affitto la *boutique* o il *free-shop*, tenendo addirittura in condizioni disagiate, come all'aeroporto di Roma, chi non paga l'energia (infatti, l'energia non viene più erogata e quindi tali persone usano le batterie, creando disdoro all'interno della stessa aerostazione): per un aeroporto internazionale come quello di Fiumicino, tutto ciò è assurdo. A fronte di questi fatti, l'ENAC che cosa sta predisponendo e, soprattutto, quale controllo mette in atto? Tra l'altro, presidente, in un'audizione precedente lei stesso disse che, al di là della revoca, non avevate altri poteri, per cui, di fatto, purtroppo siete disarmati anche nei confronti di un gestore aeroportuale così totalmente inadempiente.

A fronte di questo, noi non possiamo essere impotenti. Infatti, lo Stato ha investito miliardi e miliardi di lire su questi aeroporti affidati in gestione, praticamente a titolo quasi gratuito, al gestore aeroportuale, il quale non paga nemmeno i debiti che ha contratto con le banche per acquisire le quote ma spartisce il denaro (utilizzo appositamente questo termine), cioè i proventi e, quindi, gli utili, e non investe in infrastrutture per rendere moderno un aeroporto. Tutto sommato, aeroporti come quelli di Roma e di Milano — come affermava anche l'onorevole Rosato — oggi sono elementi strategici nello sviluppo economico e sociale e, quindi, nella logistica complessivamente. Si tenga presente che, tra qualche anno, la logistica assumerà dimensioni enormi, pari ad oltre il 20 per cento del PIL. Perciò, possiamo

immaginare quale funzione strategica potranno avere gli aeroporti. Se noi non poniamo mano, da subito, a queste inefficienze, credo che la situazione non migliorerà, contrariamente a quanto appare nella sua relazione, secondo la quale tutto va bene. Ritengo, invece, che la situazione evolva nel senso inverso, soprattutto nelle realtà più grandi come Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino.

FRANCO RAFFALDINI. La documentazione che ci è stata consegnata riguarda tutti gli aeroporti oppure quelli che hanno già ottenuto la concessione? In questo caso, le chiederei di integrarla con una documentazione più completa, relativa a tutti gli aeroporti.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Abbiamo consegnato a questa Commissione una relazione sullo stato degli atti di concessione di gestione — quelle già assegnate e quelle future — con l'indicazione relativa a quando termina questo tipo di *iter*. Nell'aprile 2004 vi avevamo consegnato anche una nota sullo stato delle infrastrutture aeroportuali. Se lo ritenete necessario, posso integrare la nota, aggiornandola ai sei mesi successivi.

PRESIDENTE. L'onorevole Tidei mi ha completamente sostituito nella domanda che volevo formulare. Sottolineo, perciò, che mi interessa molto conoscere la risposta a tale domanda.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Credo anch'io che l'onorevole Tidei abbia evidenziato un aspetto della vicenda aeroportuale che sicuramente merita maggiore attenzione, chiarezza e trasparenza, anche al fine di capire meglio quale sia l'impegno di ENAC in termini di risposta efficace per evitare quegli inconvenienti cui il collega Tidei accennava.

Oltre ad unirmi nella condivisione di quella domanda, però, vorrei aggiungere alcuni quesiti per i quali vorrei delucidazioni e chiarimenti. Innanzitutto, ritengo ci sia attualmente una disparità di trattamento che riguarda, in particolare, le

concessioni totali di alcuni aeroporti, come quelli pugliesi, di Napoli e di Firenze, già affidati in passato, rispetto ad altri, come quelli di Catania, Cagliari e Palermo. Vorrei capire meglio quale sia l'attuale situazione su questo versante e, soprattutto, vorrei capire quale sia l'attività di ENAC rispetto ad una attuazione piena dell'indirizzo del Parlamento.

Il secondo tema riguarda più propriamente i finanziamenti previsti per legge, soprattutto relativamente agli aeroporti che non raggiungono i 600 mila passeggeri l'anno. Vorrei sapere quali siano questi finanziamenti. Mi risulta che ancora non sono stati erogati e chiedo a che punto sia l'attività dell'ENAC in questo senso.

Infine, il professor Riggio accennava che non vi è necessità di utilizzare professionalità esterne rispetto ai compiti. Credo che questo tema rientri propriamente nella sfera di piena autonomia dell'ENAC. Voglio dire soltanto che questa Commissione e l'intero Parlamento hanno posto in una prospettiva diversa la riformulazione del quadro normativo, dei ruoli, dei compiti e delle funzioni di ENAC ed ENAV, attribuendo un importante ruolo proprio ad ENAC, in termini di *authority*. Rispetto a questo ci si attende molto da ENAC. Certamente è indifferente, per questo Parlamento, quali siano gli strumenti; ciò che interessa è che effettivamente siano raggiunti, una volta per tutte, gli obiettivi strategici affidati a tale ente. Vorrei anche capire meglio come quest'ultimo intenda strutturarsi, anche in termini di risorse umane interne. Non si tratta di un tema disgiunto dalla capacità di ENAC di fornire una risposta — ci auguriamo — efficace ed efficiente alle problematiche strategiche del trasporto aereo.

GIUSEPPE GIANNI. Vorrei sapere se abbiate qualche idea su eventuali nuovi aeroporti che possano nascere in Italia, se abbiate un progetto o un programma. Inoltre vi chiedo se abbiate un'opinione in merito allo sviluppo ulteriore degli aeroporti, nel numero, nella qualità e quant'altro. Infine, vorrei sapere se e come interveniate riguardo all'assegnazione degli

slot alle varie compagnie, quali siano le libertà di azione che esse hanno e da chi dipendano.

ETTORE ROSATO. Mi aspettavo di avere un quadro molto più chiaro sugli aeroporti. Mi riferisco a quello di Trieste, la mia città, ma mancano notizie anche di molti altri, come quelli di Treviso, Ancona, Genova e così via (credo che possiamo fare un lungo elenco). Vorrei conoscere lo stato dell'arte rispetto alle concessioni.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Se il presidente me lo consente, vorrei rispondere all'onorevole Rosato che i tempi sono quelli che ho indicato. Noi avevamo preparato uno scadenziario per le istruttorie e per le delibere di ENAC che prevedeva la conclusione dell'*iter* per gli aeroporti maggiori. L'85 per cento del traffico passa per 12 aeroporti; considerando 15 o 16 aeroporti, siamo al 96 per cento del traffico. Oltre ad essi, ci sono gli aeroporti con un movimento di passeggeri inferiore alle 600 mila unità, che non rientrano in questa cifra. Ciò non vuol dire che non bisogna assegnare loro le concessioni, ma abbiamo dato priorità a quelli più rilevanti. Intendiamo concludere l'*iter* relativamente a questo 85 per cento, con concessioni — speriamo — quarantennali o anche trentennali, a seconda dei piani, entro il primo semestre del 2005, lo ribadisco. Questo, infatti, era l'impegno che avevamo assunto nei confronti sia del Parlamento sia, soprattutto, delle società che ci chiedevano certezze sui tempi e sugli investimenti. Come ripeto — forse l'onorevole De Laurentiis ancora non era presente — abbiamo già licenziato Olbia e Bologna e siamo pronti per l'estendimento delle concessioni per gli aeroporti di Cagliari, Palermo, Catania, Pisa e Verona, entro il primo semestre del 2005.

Sono stati presentati piani quarantennali. Per alcuni casi, come per esempio per Cagliari, il riscontro è positivo; per altri, è in corso la valutazione dell'ufficio, che sta per concludersi. È evidente che, se si presenta un piano quarantennale, l'ufficio può essere convinto per i primi trent'anni

ma richiedere spiegazioni per i successivi dieci; vengono forniti nuovi documenti e si instaura un dialogo con le società.

Il quadro complessivo è, come dicevo all'inizio, fortemente disomogeneo. Molti aeroporti hanno avuto una concessione quarantennale per legge; interveniamo soltanto adesso in quanto li abbiamo sottoposti ad un processo di certificazione in base al quale ogni tre anni debbono avere le carte in regola secondo il regolamento di costruzione e gestione degli aeroporti e con la *security*. Però non siamo in grado di proporre la revoca della concessione, salvo casi estremi, né di intervenire sulla valutazione dell'attendibilità dei piani. Questa è una prima questione che si aggancia alla domanda posta dall'onorevole Tidei. Quando ho parlato di tempistica rispettata mi riferivo soltanto alle concessioni, in merito alle quali il processo sta proseguendo secondo quanto previsto.

Aggiungo, come chiarimento, che mi sembra abbastanza irrilevante se la gara pubblica per fare entrare capitale privato debba essere svolta ora o se si stabilisca che entro un biennio le società attuali, a maggioranza pubblica, debbano andare sul mercato. Ciò che conta è giungere rapidamente alla privatizzazione. Probabilmente il processo sarebbe più rapido stabilendo un tetto massimo di tre anni secondo cui tutte le società che hanno avuto la concessione quarantennale, quindi alla scadenza del primo certificato, dovrebbero mettere sul mercato una quota di capitale pari al 59 o al 51 per cento (deciderà il Parlamento su questo, ma personalmente reputo preferibile la scelta del 51 per cento) perché è già previsto dalla legislazione attuale.

Il passaggio da una concessione di lungo termine è stato sempre considerato dalle stesse società di gestione come propedeutico per realizzare non solo gli investimenti, ma anche la quotazione per andare in borsa. Considerando il lavoro già svolto, sarebbe un peccato iniziare nuovamente perché, ora che siamo alle soglie della concessione quarantennale, potrebbe imporsi per legge l'obbligo di provvedere alla privatizzazione una volta

ottenuta la concessione di lungo termine. Ciò darebbe certezza anche all'autorità vigilante del processo. Oggi abbiamo una società concessionaria, prevalentemente pubblica, quando non totalmente tale, e sappiamo che secondo la legge dovrà essere privatizzata, ma non abbiamo lo strumento per sanzionare la mancata conclusione del processo: non possiamo togliere la concessione o irrogare sanzioni.

Per rispondere agli onorevoli Tidei e De Laurentiis, la vicenda di Aeroporti di Roma e della SEA è complessa. Pur essendo una completamente pubblica e l'altra privata, si tratta dei due più grandi aeroporti italiani con un potenziale di « resistenza » e di discussione rispetto all'autorità molto più forte dei poteri che l'autorità ha in questo momento. L'ente, almeno da un anno, intrattiene settimanalmente un dialogo con le due società relativamente ai temi che si determinano. La SEA è stata convocata in questi giorni ma è fondamentale capire quale potere abbia l'ente di intervenire: ebbene, l'ente non può irrogare sanzioni come fanno altre autorità. La carenza dei poteri — come ho già detto — è un vero problema. L'immagine data dall'onorevole Tidei è parzialmente semplificatoria.

PIETRO TIDEI. Ho letto la notizia all'estero come esempio di malcostume e di inefficienza. Vi sono stati stranieri che hanno scaricato nuovamente dalla stiva i bagagli dopo aver fatto il *check in*.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. A Parigi è successa la stessa cosa, anzi è crollato addirittura un pezzo di aeroporto, ma i nostri giornali non hanno riportato la notizia. Bisogna fare attenzione a non scambiare una giusta critica ed analisi su una situazione che deve essere migliorata, con una guerra commerciale che, purtroppo, esiste. Affermare che sia preferibile andare a Francoforte rispetto a Malpensa risponde ad un interesse.

PRESIDENTE. Da quando è stata affidata la vigilanza degli ingressi ai privati, il servizio è largamente peggiorato. È un dato di fatto.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Questa è stata una scelta conseguente al fatto che polizia e carabinieri non erano in grado di sostenere il carico di lavoro. A Malpensa ed a Linate è accaduto un fatto specifico: poiché era in corso un'ispezione dell'Unione europea (nel quadro di ispezioni periodiche sulle modalità di funzionamento del sistema), i dipendenti che avevano visto licenziare un operatore che aveva fatto passare un ispettore o comunque qualcuno con una pistola, hanno applicato la *due diligence* ed hanno fatto spogliare integralmente le persone, determinando notevoli perdite di tempo. Tutto ciò nel periodo del ponte di Sant'Ambrogio, il momento di maggior picco. È come se gli orchestrali della Scala, invece di suonare secondo il ritmo stabilito dal direttore d'orchestra, suonassero secondo il tempo previsto dallo spartito. La società avrebbe dovuto aprire nuovi varchi, ma non si era attrezzata a farlo sottovalutando la capacità di reazione. Siamo in una zona di tipo sindacale molto pericolosa.

RODOLFO DE LAURENTIIS. L'onorevole Tidei pone un problema di « efficientamento » del sistema complessivo e soprattutto dei rapporti e del potere di ENAC, chiedendo cosa si intenda fare in termini di vigilanza e di controllo degli adempimenti dei concessionari.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Mi consenta di parlare, onorevole De Laurentiis; stavo rispondendo ad una domanda specifica sull'emergenza.

Tornando alla questione relativa ai poteri, l'ENAC non ha in questo momento nessun potere al di fuori della revoca della concessione. Ho già detto un anno fa che le sanzioni di tipo pecuniario, con un processo articolato con diffida, mancato adempimento, seconda diffida e sanzione economica, sono essenziali perché stiamo considerando rapporti con società commerciali. L'« efficientamento » si fa in tutte le strutture con risorse dal punto di vista sia finanziario sia delle competenze. Ho già detto in Commissione, e lo ripeto oggi, alla vigilia dell'esame del disegno di legge

finanziaria, che sotto il profilo delle risorse per nuovi investimenti siamo « sotto » di 35 milioni di euro, fondi essenziali per completare investimenti già previsti e per avviare provvedimenti fondamentali sulla *security*.

Sotto il profilo delle risorse umane abbiamo chiesto al ministro della funzione pubblica, che ha assentito senza però che ciò si sia già tradotto concretamente in un provvedimento, la deroga per procedere ad assunzioni di soggetti che vigilino o che siano comunque in grado di assolvere a nuovi compiti che il decreto-legge ha attribuito, come ad esempio la regolazione dello spazio aereo. Quanto all'utilizzo delle risorse interne, dato che fin quando non avremo la possibilità di ricorrere all'esterno noi dovremo utilizzare bene ciò che abbiamo, è stata — proprio ieri — definitivamente varata la riorganizzazione dell'ente proposta dal direttore generale ed approvata all'unanimità dal consiglio di amministrazione. Si tratta di un primo passo affinché l'ente sia riorganizzato adottando un nuovo regolamento, distribuendo le risorse, che sono — ripeto — interne, dato che non possiamo né licenziare né assumere in questo momento. L'ente è nella condizione in cui si trovano, purtroppo, gli enti pubblici, non essendo una società per azioni né avendo margini diversi di intervento.

Per quanto riguarda il rapporto con gli aeroporti, proprio ieri abbiamo svolto una riunione con Assoaeroporti e con i maggiori aeroporti italiani, per stabilire di intesa, dato che non abbiamo poteri sanzionatori, un processo di raccolta dei dati relativi alla contabilità analitica ed a quella separata che le società debbono tenere. Su ciò si realizzerà un gruppo di lavoro tecnico e nel giro di due mesi potrò fornire il riscontro su ciò che è stato paventato, anche ufficialmente, ad esempio da Alitalia, in merito ad un certo disordine o ad eccessive forme di discrezionalità nella riscossione delle tariffe (non dei diritti che devono essere sicuramente riscossi). Ad esempio, in materia di *handling*, dove vi è una pluralità di vettori,

vi è una pluralità di comportamenti; il vettore può scegliere se approvvigionarsi dalla società o da altri.

Quando mi chiedete quali siano i poteri che in questo momento ha l'ente per correggere un'inefficienza di cui si è accorto, debbo rispondere che l'unico potere che abbiamo è di avviare un procedimento di revoca. Ciò è stato realizzato nei confronti delle società di gestione degli aeroporti di Trapani e di Reggio Calabria. Ovviamente, avviare questa procedura significa avere anche controdeduzioni e, talvolta, un'improvvisa solerzia, dato che la stessa minaccia determina un miglioramento. Nei confronti delle società di gestione più grandi, questa minaccia di revoca al momento non può essere fondata su dati sufficienti ma, anche ove fosse fondata, incontrerebbe resistenze molto più forti, data la maggiore dimensione delle società.

Per quanto riguarda Fiumicino, vorrei aggiungere, per una questione di oggettività, che il famoso molo C (uno degli investimenti che si protraggono da più lungo tempo) è stato posto a gara dalla società in assenza di una quota di finanziamento statale. Sembra che il finanziamento statale presso il ministero, nell'ordine di 43 milioni di euro, sia stato rinvenuto. Spesso i finanziamenti statali sono rimodulati annualmente. Vi sono stanziamenti per aeroporti minori di tre anni fa non ripetuti nella legge finanziaria dell'anno scorso e nel disegno di legge finanziaria attuale; quindi si tratta di finanziamenti che non hanno copertura nel corso dell'esercizio. I fondi degli aeroporti minori non sono accantonati presso il ministero, ma rimodulati ed utilizzati per altre erogazioni.

Presenterò una nota aggiornata ad oggi sullo stato dei finanziamenti e delle realizzazioni, puntuale per le regioni meridionali in cui vi è un controllo da parte della Comunità europea, in quanto fondi comunitari, e gestiamo gli accordi di programma quadro, e solo parziale per i dati relativi agli investimenti propri delle società che solo talvolta sono significativi.

Ribadisco il concetto di fondo, che ho sostenuto fin dall'inizio: se vogliamo pro-

vocare processi reali di efficienza, abbiamo bisogno di risorse umane e di poteri sanzionatori efficaci. Poiché nei confronti delle società gli unici poteri sanzionatori efficaci sono quelli relativi alla applicazione di sanzioni pecuniarie (tutte le autorità « vere » hanno tale potere), se il Parlamento ci metterà nelle condizioni di agire conseguentemente, noi potremo lavorare senza bisogno di ricorrere a rapporti di consulenze esterne che, pur essendo utili, coprono il problema senza risolverlo.

PIETRO TIDEI. Chiedo scusa, presidente, non mi ha risposto alla domanda sugli aspetti finanziari di ADR.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Non le ho risposto perché volevo lasciare la parola al dottor Londei, che è l'esatto responsabile e, quindi, può fornirle il quadro aggiornato.

Tendenzialmente la linea del ministero è di non autorizzare nessun nuovo aeroporto in tutta Italia perché facciamo fatica a gestire l'attuale sistema, che, come diceva un esperto del settore, è troppo « scoriandolato », cioè estremamente frammentato e parcellizzato. Se si crea un aeroporto con una soglia inferiore ad un milione di passeggeri (come la più bassa del Mezzogiorno, cioè Lamezia), non ci si deve aspettare alcun risultato gestionale o risultati in perdita. Infatti, il rapporto tra costi fissi ed entrate dovute a diritti di toccata non è sufficiente a gestire gli aeroporti. Ogni tanto vengono proposti aeroporti che nascono già con una previsione ottimistica ma del tutto inferiore alla cifra di un milione.

L'ipotesi sarebbe di negare ma, siccome tutto ciò significherebbe dire no a territori e comunità locali, prima facciamo il piano generale degli aeroporti, così come previsto dal decreto-legge, prima sarà facile sostenere che questa non è una scelta individuale. Infatti, è una scelta operata dal Parlamento, che ha affidato il compito al Governo, e dal Governo che ha stabilito i parametri per i nuovi aeroporti. Ovviamente, in questo momento gestiamo due

aeroporti piccoli, quelli delle due isole minori della Sicilia, che sono largamente al di sotto della soglia ma che svolgono una funzione ineliminabile perché costituiscono l'unico elemento di collegamento. Ci sono richieste di regioni che non hanno aeroporti, in particolare la Basilicata, che periodicamente chiede un aeroporto vicino Potenza, ma nell'intesa programmatica tra lo Stato e la regione tutto ciò non è stato ancora sancito, e la Sicilia, dove ogni tanto emerge una richiesta di Agrigento, mentre Siracusa non è ancora inserita nel piano regionale dei trasporti.

Personalmente, ritengo che non si tratti di richieste attendibili dal punto di vista dello sviluppo del traffico e della sostenibilità economica. Ovviamente, questa risposta avrà un senso istituzionale nel momento in cui verranno finalmente presentate le richieste ufficiali, altrimenti rimaniamo nell'ambito del dibattito ideologico. Se uno studio ben fatto evidenziasse il traffico e, dunque, la sostenibilità economica, sarei il primo ad essere contento, ma mi sembra che ancora non ci siamo.

Anche per quanto riguarda gli *slot* sussiste un problema. Gli *slot* sono stati attribuiti ad un'associazione (Assoclearance), la quale gestisce la loro assegnazione in tutta Europa e in Italia, essendo composta da vettori e, quindi, in qualche modo autogestita. Se gli *slot* tornassero all'ENAC, cioè alla direzione generale dell'aviazione civile, ovviamente avremmo un elemento in più, ma a suo tempo è stato ritenuto che fosse meglio evitare di darli alla stessa autorità che vigilava. Comunque, noi possiamo intervenire ugualmente, come facciamo, ma dobbiamo migliorare la capacità di informazione perché spesso gli *slot* vengono negoziati all'interno di una dimensione che è di tipo corporativo. Ovviamente, il profilo dell'interesse pubblico dovrebbe essere enucleato da noi: le fornisco le più ampie garanzie per quanto riguarda la riorganizzazione dell'ente in questa direzione.

GIUSEPPE GIANNI. Credo che su quest'ultimo tema occorra una riflessione. Presidente Riggio, la Sicilia è un'isola

vicina all'Italia e può consentirci di entrare in quell'ambito cosiddetto di contiguità o di continuità territoriale. La società Volare, che è fallita, aveva deciso degli *slot* da Palermo a Linate che sono andati momentaneamente perduti.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Gli *slot* della società Volare non sono perduti ma congelati e, addirittura, pignorati.

GIUSEPPE GIANNI. Conoscendo la giustizia italiana e ancor più quella civile, ciò significa che abbiamo peggiorato la situazione. Siccome ci interessa avere questi *slot* e che essi siano utilizzati ad un prezzo che consenta a quest'isola emarginata di poter avere un rapporto più frequente con il nord Italia, non ritiene opportuno sollecitare l'Assoclearance per consentire anche ad una società siciliana di intervenire? Tale società ne ha fatto richiesta e ne ha avuto la concessione per qualche settimana — in questo caso c'è un gioco di *lobby* o quant'altro —, utilizzando anche dei prezzi abbastanza contenuti. In caso contrario, richiameremo i rappresentanti dell'Assoclearance per capire quali sono i meccanismi e le modalità che stanno mettendo in difficoltà e in ginocchio l'isola.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. In questo momento non c'è alcuna disponibilità di *slot* derivanti da Volare perché sono stati congelati a seguito della sospensione della licenza. Potrebbero essere riattivati nel momento in cui la società, eventualmente, presentasse un piano. Il meccanismo che regola l'assegnazione degli *slot* è quello dell'*use it or lose it*, nel senso che se non vengono usati almeno per l'80 per cento in una stagione, in quella successiva vengono perduti. Quindi, al momento Assoclearance non dispone di nuovi *slot* provenienti dalla situazione di crisi di Volare. La società di cui lei parla ha avanzato una richiesta per un volo da Catania e da Palermo su Linate, ma il problema è proprio Linate.

GIUSEPPE GIANNI. No, sono in sostituzione.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. In sostituzione se ci fossero. Intanto, sono pignorati ma, se ci fossero, sarebbe Assoclearance a rimetterli in discussione e a riassegnarli: allo stato degli atti non c'è uno *slot* nuovo.

GIUSEPPE GIANNI. C'erano !

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Sì, ma non sono liberi.

GIUSEPPE GIANNI. Se sono stati pignorati non sono utilizzati e, quindi, significa che c'erano. Non ci sono perché sono pignorati ed allora bisogna sostituirli.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Ma quando saranno disponibili.

ALDO LONDEI, *Direttore del dipartimento economia dell'ENAC*. Nel momento in cui è stata sospesa la licenza a Volare, ovviamente, non ha più esercitato gli *slot*; in quello stesso momento Assoclearance ha cominciato ad assegnarli su richiesta per singoli voli. Questa facoltà è stata inibita dalla decisione del magistrato di Vicenza, cioè di Schio, che ha sottoposto a pignoramento gli *slot*. Quindi, dal giorno di quella sentenza Assoclearance non ha più assegnato gli *slot* resi disponibili da Volare: tecnicamente, questa è la ricostruzione dei fatti.

GIUSEPPE GIANNI. Presidente, la prego di intervenire perché è estremamente grave che ci sia un blocco della circolazione e quindi del servizio pubblico, ancorché esista l'esigenza da parte di questo magistrato di bloccare non so che cosa.

PRESIDENTE. Potete presentare una risoluzione.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Riprenderei un attimo l'argomento degli *slot* perché è un punto nodale sul tema dello sviluppo aeroportuale ita-

liano. Lo *slot* è un elemento essenziale nel tema della capacità aeroportuale, che è un problema di sistema. La legge n. 265 del 9 novembre 2004 è estremamente positiva perché finalmente individua un regolatore del sistema all'interno del quale vari fornitori di servizi — che siano di *handling*, attinenti alla gestione dell'aeroporto, di assistenza al traffico aereo, di esecuzione di voli attraverso i vettori — insistono su una possibilità di svolgere tutto ciò che ruota attorno all'aeroporto.

Sull'aeroporto si gioca la capacità del gestore aeroportuale di muovere, nelle sue infrastrutture, un certo numero di aeromobili, la presenza di vettori con un numero di aeromobili sufficiente a determinare la possibilità che esso sia o meno un *hub*, la possibilità di far decollare gli aeromobili e, quindi, la capacità e l'efficienza del servizio di controllo del traffico aereo, che deve essere raccordato, altrimenti si creano colli di bottiglia. L'altro elemento essenziale cui fare riferimento sono le direttive sul rumore e i relativi decreti che sono stati licenziati recentemente.

Tutto questo determina la possibilità di svolgere il traffico. Faccio presente che l'aeroporto di Malpensa, pur avendo due piste, subisce una restrizione relativamente agli *slot* perché la magistratura locale ha determinato la mobilità e l'utilizzo delle piste. Come sapete, i decolli sono possibili per tre ore dalla pista di sinistra, per le successive tre ore dalla pista di destra e così via. Questo genera un restringimento della capacità aeroportuale. Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, sia a seguito di interventi della magistratura locale, sia in virtù del fatto che, oggi, i decreti sul rumore ci vedono impegnati in prima linea, si è determinato un utilizzo degli *slot* pari a circa un terzo di quello di un equivalente aeroporto europeo. Pur essendoci problemi di blocco del servizio pubblico per via degli interventi della magistratura, rimane il fatto che la capacità aeroportuale, ovvero la capacità di governare gestore, vettore e fornitore di servizi di traffico aereo, è connessa alla gestione del criterio di allo-

cazione degli *slot*. Allora, la necessità che quest'ultimo diventi un elemento di regolazione della capacità — cosa che, oggi, non avviene — è il tassello mancante, senza il quale la capacità aeroportuale rimane un concetto puramente teorico.

La gestione dello *slot* in maniera non privatistica o affidata ai singoli utilizzatori, cioè ai vettori, è una condizione essenziale per superare gli elementi di criticità che lei ha evidenziato ed è un elemento fondamentale per governare la capacità aeroportuale. Illustrerò un esempio concreto: se lo *slot* non può essere gestito in termini di precisa allocazione anche per bande orarie, non avremo mai la possibilità di governare il problema dei ritardi. Infatti, se lo *slot* è richiesto per fasce orarie, in un determinato momento avremo dieci voli in contemporanea, ovvero nello stesso minuto, mentre un'ora più tardi non ci sarà alcuna partenza per un periodo di un quarto d'ora. Il processo deve essere governato dal centro e non deve essere lasciato semplicemente alle esigenze commerciali dei vettori, altrimenti avremo un eccesso di domanda per le fasce orarie più ricche o più interessanti ed un difetto di domanda per le altre, con un peggioramento della capacità aeroportuale nel suo insieme e con lo scontento dei passeggeri che dovranno sopportare file, dato che tutti vogliono lo *slot* alle otto del mattino e nessuno lo vuole alle undici. In altri termini, alle otto del mattino tutti sono scontenti e tutti partono con un ritardo che, poi, si ripercuote su tutti gli aeroporti, per tutto l'arco della giornata laddove, in realtà, l'aeroporto ha capacità inutilizzate.

GIUSEPPE GIANNI. Da Palermo, però, non vogliono proprio farci partire. Noi abbiamo una società siciliana su cui scommettere.

PRESIDENTE. Onorevole Giuseppe Gianni...

GIUSEPPE GIANNI. Lei vuole impedire lo sviluppo della Sicilia, signor presidente !

PRESIDENTE. Non voglio impedire nulla.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per quanto riguarda gli aspetti finanziari delle gestioni aeroportuali e le note che saranno aggiunte dal dottor Londoni, il presidente ha fatto riferimento al numero di un milione di passeggeri come ad un elemento di sostenibilità economica dell'impresa che gestisce un aeroporto. Devo fare presente che noi valutiamo i piani, sia tecnici, sia finanziari, che ci sono presentati. Non stabiliamo *a priori* se un aeroporto debba essere costruito o meno, ma valutiamo quanto ci è presentato in termini analitici.

Per quanto riguarda l'aeroporto della Basilicata, la sua vicinanza e la quota alla quale dovrebbe essere collocato, non abbiamo ricevuto i dettagli tecnici. Dovrebbe trattarsi di una infrastruttura da ubicare a circa 800 metri di quota, in una zona montagnosa e in una stretta valle. Sicuramente ci esprimeremo quando avremo gli elementi e non *a priori*. Per quanto concerne gli aeroporti che hanno una previsione ventennale di crescita di traffico in ragione di 400 mila passeggeri all'anno (che diviso per 365 giorni e per ventiquattr'ore al giorno significa circa 25 passeggeri l'ora) avremo sicuramente nel merito non alcune riserve ma questioni in ordine alla sostenibilità economica. Infatti, arrivati al punto dei finanziamenti stabiliti per legge che non trovano copertura annuale relativamente agli impegni assunti — normalmente, si tratta di mutui quindicennali — ci troviamo a svolgere, quale ente pubblico, una attività di vigilanza su aeroporti relativamente ai quali il nostro punto debole è quello di non erogare i fondi per i quali c'era un impegno. La sostenibilità economica di un aeroporto, soprattutto a livello regionale, ci preoccupa perché vorremmo avere aeroporti efficienti e grandi.

Devo ricordare che l'aeroporto di Fiumicino ancora non lo è. Rammento la differenza fra Fiumicino e Malpensa. Il primo rientra nella fascia bassa degli aeroporti più grandi. Infatti, nella classifi-

cazione degli aeroporti, a livello europeo, quelli grandi prevedono più di 25 milioni di passeggeri all'anno. Fiumicino ci rientra ma è tra i più piccoli aeroporti europei che rientrano nella prima fascia. Si tratta di un aeroporto di arrivi e partenze ed ha un transito sui voli nazionali. Quindi, non è un *hub lab* ma è un aeroporto intercontinentale, un aeroporto di transito da voli internazionali a voli nazionali. Per quanto riguarda, invece, Malpensa, la metà del suo traffico è di transito pur essendo un aeroporto attrezzato — in proposito, abbiamo fatto un rilievo alla SEA — per gli arrivi e le partenze.

Illustro un esempio. Se si arriva a Milano, si trovano otto banchi per quanto riguarda i controlli dei documenti in entrata e in uscita. Se si transita nell'aeroporto di Malpensa — transitare significa fare *hub*, cioè si arriva dal volo A e si transita verso il volo C — ci sono due soli banchi per il controllo dei documenti. È evidente che il transito su Malpensa è inibito e lo è maggiormente (siamo intervenuti due volte per questo, sia a Malpensa sia a Fiumicino) perché anche all'interno dell'area Schengen erano stati duplicati i controlli di *security*. Rammento che su tali controlli i gestori aeroportuali riscuotono una tariffa mediamente pari a 1,81 euro, che varia a seconda degli aeroporti; raddoppiando i controlli si raddoppiano anche gli introiti relativamente a questa attività, creando, però — mi riferisco, in questo caso, all'aeroporto di Malpensa — un collo di bottiglia strettissimo. Per questo, i passeggeri che vi transitano più frequentemente hanno imparato a uscire dall'aeroporto di Malpensa per cambiare piano e poi rientrare, perché questa procedura è molto più rapida del transito da una sala all'altra. Questo è un elemento che abbiamo contestato, nella fattispecie, al gestore SEA. Siamo convinti che riusciremo a far girare il flusso di transito verso gli otto banchi e quello di partenze ed arrivi verso i due banchi.

Per quanto riguarda il terzo molo di Fiumicino ed il satellite di Malpensa, gli impedimenti sono dovuti ai ritardi dei finanziamenti pubblici. Per quanto con-

cerne l'evidenza dei cambi proprietari all'interno dei gestori aeroportuali, abbiamo chiesto l'evidenza pubblica anche per cessioni di minoranza, così da non dare evidenza solo di quelle di maggioranza relativamente alla privatizzazione auspicabile delle strutture più grandi. La certificazione aeroportuale, che pretendiamo prima dell'atto concessorio, riguarda le attività aeronautiche, l'*airside*. Per quanto riguarda le attività commerciali, e quindi la non corretta gestione del lato *landside* dell'aeroporto, non abbiamo elementi di controllo diretti, perché sia la certificazione degli aeroporti che insiste sul lato operativo, aeronautico, sia gli atti di concessione agiscono solamente sulle tariffe dei servizi prestati per attività di tipo aeronautico.

PIETRO TIDEI. Chi controllerebbe queste attività? Di fatto non vi è nessun controllo.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sulle attività commerciali diamo un'autorizzazione di tipo infrastrutturale affinché non interferiscano con la gestibilità operativa dell'aeroporto. Il rapporto commerciale non è sotto nostro diretto controllo. Tutto ciò che attiene alla movimentazione dei passeggeri che entrano negli aeroporti, ai fini della partenza, è monitorato.

Sul tema dei finanziamenti lascio parlare il dottor Londei.

ALDO LONDEI, *Direttore del dipartimento economia dell'ENAC*. Nel momento in cui si rilascia la concessione, non solo si pretende che il gestore sia certificato ma, contestualmente alla stipula della convenzione, viene sottoscritto il contratto di programma di durata quinquennale. A tal proposito, sarà necessario « tarare » le scadenze. Abbiamo una certificazione aeroportuale che scade dopo tre anni, un contratto di programma che secondo la delibera CIPE ha cadenza quinquennale ed ora, per effetto della legge recentemente approvata, una verifica quadriennale degli investimenti. Per questioni di

economicità converrà determinare scadenze univoche. Stiamo, quindi, pensando di modificare la scadenza dei contratti quinquennali portandoli a quattro anni, così da allinearli all'obbligo di rendicontazione sul piano degli investimenti.

Il contratto di programma (a tal proposito, rispondendo all'onorevole Tidei, aggiungo che stiamo lavorando sul contratto di programma degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino) contiene tre capitoli. Il primo riguarda gli investimenti che la società concessionaria si impegna ad effettuare nel quinquennio nell'ambito del piano generale quarantennale presentato, che quindi con cadenza di cinque anni informa sui suoi programmi a medio termine. Il secondo capitolo riguarda la qualità che la società si impegna a realizzare nel periodo considerato. Le carte della qualità dei servizi contengono ormai un numero di indicatori nell'ordine di 50 o 60. Ai fini del contratto di programma questi indicatori sono ridotti ai più significativi, quindi siamo orientati a individuarne dai 12 ai 14. Anche in questo caso la società si impegna a realizzare, nell'arco del periodo, miglioramenti della qualità dei servizi a livello generale. Naturalmente ciò non escluderà mai la possibilità che si verifichino fenomeni come quelli denunciati recentemente. La terza parte del contratto di programma è l'applicazione della famosa delibera CIPE n. 86 del 2000, con la quale a fronte degli impegni della società in termini di investimenti e di qualità si determina l'impegno da parte pubblica a garantire alla società determinate dinamiche tariffarie che riguardano — come ha appena detto il direttore — tutte le attività che, essendo fornite in regime di monopolio, devono essere oggetto della regolazione economica da parte dell'autorità.

Abbiamo già predisposto il lavoro che ci ha impegnato per molti anni e si è sbloccato grazie alle assunzioni di personale — di cui ha parlato il presidente — munito di adeguata qualificazione. Il primo caso riguarda l'aeroporto di Venezia attualmente in corso di definizione. Dovrebbe avvenire agli inizi del mese di

gennaio da parte del NARS, il nucleo di valutazione del Ministero dell'economia e delle finanze che fornisce il parere al CIPE. Successivamente vi sarà l'approvazione da parte del CIPE del contratto di programma. Venezia è fondamentale perché consentirà all'ente di individuare la metodologia, d'intesa con gli organi tecnici altamente specializzati del ministero e con il CIPE. Come è stato prima in parte accennato, dal momento che i diritti aeroportuali ed i corrispettivi per le infrastrutture centralizzate erano voci non individuate, ma considerate prelievi di tipo fiscale, esse non erano collegate ai corrispettivi. È stato quindi fatto un grossissimo sforzo per determinare il costo di ciascun servizio.

Non so se lei, onorevole Tidei, nella sua osservazione si riferiva anche alla distribuzione del dividendo di 1.500...

PRESIDENTE. La domanda riguarda il fatto che si distribuiscono gli utili e non si pagano i debiti con le banche.

PIETRO TIDEI. Si distribuisce solo l'utile non avendo investito nulla sull'aeroporto.

ALDO LONDEI, Direttore del dipartimento economia dell'ENAC. La famosa distribuzione del dividendo di 1.500 miliardi di lire, su cui personalmente ho avuto delle perplessità, era prevista ed è stata autorizzata al momento della vendita, trattandosi di un elemento dell'offerta.

PIETRO TIDEI. Come ovviamo a ciò? Se continuano a ripartire utili, a non pagare debiti e a non fare investimenti, l'ENAC che potere di controllo ha?

RODOLFO DE LAURENTIIS. Si evince con chiarezza dalle dichiarazioni del presidente e del direttore generale una sorta di rassegnazione riguardo a temi che sono centrali.

PRESIDENTE. Più sono grandi più siamo impotenti.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Questo è inaccettabile in una Commissione parlamentare.

VITO RIGGIO, Presidente dell'ENAC. Mi stupisco. Onorevole De Laurentiis, ho solo citato la sociologia delle organizzazioni. Ho detto anche che per correggere questo il Parlamento ha lo strumento maestro di attribuire.

PRESIDENTE. Ci viene detto che non abbiamo dato poteri sanzionatori. È scritto nel decreto legislativo n. 250 del 1997 ma è necessaria una norma primaria che preveda il tipo di sanzione: in questo siamo stati carenti come Parlamento.

ALDO LONDEI, Direttore del dipartimento economia dell'ENAC. Presidente, noi abbiamo già messo a punto le norme da inserire in convenzione, così com'è scritto, ed abbiamo già previsto la possibilità di irrogare le sanzioni.

PRESIDENTE. Dove è scritto questo?

ALDO LONDEI, Direttore del dipartimento economia dell'ENAC. Nelle bozze di convenzione che andremo ad attuare, così come, fra l'altro, è detto nella parte conclusiva del documento che abbiamo depositato: infatti, nelle nuove convenzioni istituiremo direttamente queste disposizioni, mentre per le convenzioni vecchie dovremmo riprenderle ed inserirvi la previsione.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
il 27 dicembre 2004.