

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCO RAFFALDINI

La seduta comincia alle 14,15.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'ENAC.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia, l'audizione di rappresentanti dell'ENAC, oggi nella persona del comandante Silvano Manera, al quale rivolgo un saluto da parte della Commissione.

Con l'odierna audizione di rappresentanti dell'ENAC prosegue l'indagine conoscitiva sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia, deliberata dalla Commissione il 9 novembre scorso. L'indagine è diretta ad effettuare un'attenta ricognizione della situazione dei collegamenti aerei tra le due isole maggiori e il resto d'Italia al fine di stabilire, in

particolare, quale modello di continuità territoriale aerea debba essere adottato per il futuro. La questione riguarda in modo più urgente la Sardegna, considerato che a dicembre 2004 verranno a scadenza le convenzioni attualmente in essere sottoscritte dal Governo con i vettori aerei per l'esercizio delle rotte di collegamento con tale isola, ma sicuramente anche la Sicilia, per la quale sono in vigore specifiche disposizioni normative.

Ricordo che, su tale tema, nella seduta di mercoledì 17 novembre scorso ha avuto luogo l'audizione di rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana. L'odierna audizione dei rappresentanti dell'ENAC potrà quindi fornire alla Commissione un ulteriore, prezioso contributo di informazione e di approfondimento.

Do ora la parola al comandante Silvano Manera per la sua relazione introduttiva.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Innanzitutto, porto a tutti voi i saluti del presidente Riggio, il quale questa mattina era a Bruxelles per discutere sul decreto ministeriale che prevede il rinnovo delle rotte onerate per la Sardegna. Sono quindi in grado di fornirvi informazioni « calde » sulle ultime posizioni da parte della Comunità.

Noi abbiamo preparato un documento, che consegno alla Commissione, con il quale si ripercorre la storia delle rotte onerate e i provvedimenti di legge che si sono susseguiti dal 1999 al 2003 relativamente alla quantità di aeroporti interessati al tema della continuità territoriale. Ricordo che inizialmente tali aeroporti riguardavano le regioni rientranti nell'obiettivo 1, ma successivamente ne

sono stati aggiunti altri sul territorio continentale che, per motivi geografici, risentivano di condizioni di isolamento rispetto alle altre reti di comunicazione nazionale (fra questi aeroporti minori cito, per esempio, Albenga, Cuneo, Bolzano, Trento, Reggio, Trapani ed altri, in totale una decina circa). Siamo oggi allo scadere dei tre anni di gestione delle rotte onerate per la Sardegna e, in un periodo sfalsato di sei mesi, per la Sicilia e le isole minori.

Per quanto riguarda l'applicazione sia degli articoli di legge, sia del regolamento n. 2408/1992 della Comunità, abbiamo svolto il nostro ruolo su delega del ministro e, quindi, abbiamo agito non solo fornendo i dati tecnici ma anche gestendo la fase di attuazione delle rotte onerate per la Sardegna. In questa fase, invece, abbiamo un ruolo prettamente tecnico, in cui forniamo supporto al dipartimento per la navigazione del ministero, che ha gestito direttamente le ipotesi di rinnovo per il 2005.

Per quanto riguarda la prima fase di applicazione, abbiamo una tabella di costi e rotte che hanno visto l'assegnazione dell'onere di servizio dietro una compensazione, che è variata dai 27 miliardi 500 milioni di lire all'anno per la rotta Cagliari-Roma ai 40 milioni di lire annue per la rotta Alghero-Milano.

Come saprete, relativamente alla Sardegna vi è un contenzioso da parte della società Air One, che ha visto in questa fase l'ENAC soccombente, relativamente alla determinazione dei totali da compensare alla società stessa (è una partita di circa 42 milioni di euro).

Per quanto riguarda la Sicilia, invece, esiste una situazione di concorrenza da parte della regione per cui le compensazioni sono, grosso modo, a metà fra intervento dello Stato da un lato e della regione siciliana dall'altro. Le rotte riguardano i collegamenti fra le isole minori e Palermo, quelli fra Palermo e Catania e gli aeroporti regionali italiani ed europei e quelli da e per Trapani.

La scadenza di queste rotte onerate, la cui copertura è assicurata anche dai bi-

lanci dell'ENAC fino al 31 maggio 2005, salvo proroga, vede un costo attuale globale annuale per la società che svolge i servizi (che per la Sicilia è Meridiana) pari a euro 7.857.555.

Per quanto riguarda l'attuale servizio di rotte onerate per la Sardegna, abbiamo rilevato, oltre al contenzioso con la società Air One, una criticità che è dovuta alla predeterminazione delle tariffe, in base alle specifiche di legge. Essendo queste tariffe determinate antecedentemente all'11 settembre 2001, non si è tenuto conto di quelle che successivamente sono state chiamate *crisis surcharge*, che, nella prima fase, non sono applicate in quanto non previste dalla norma. Pertanto, vi è stato un « attrito » relativamente alle modifiche delle compensazioni - quindi delle tariffe identificate - a seguito dell'evoluzione in senso negativo del mercato del trasporto aereo.

Per quanto riguarda, invece, la continuità della Sicilia, l'unica nota che mi permetto di presentare riguarda la rotta onerata Trapani-Milano (che effettua uno scalo su Roma) relativamente alla disponibilità effettiva di posti sul prosieguo Roma-Milano. A seguito di numerose lamentele, riteniamo che tale disponibilità non sia stata applicata nella maniera più corretta in quanto lo spazio a disposizione era poi preso dalla tratta Roma-Milano direttamente. La rotta Trapani-Milano viene esercita con scalo tecnico su Roma, ma contestualmente lo spazio destinato alla tratta Roma-Milano rende insufficiente lo spazio destinato alla rotta sociale. Questa è la criticità che volevo rappresentarvi.

Relativamente alle ipotesi di rinnovo per la continuità territoriale della Sardegna, per il 2005 e gli anni seguenti, esiste una proposta della regione Sardegna, condivisa dalla Conferenza dei servizi e poi approvata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che limita il pacchetto di rotte proposte alla cosiddetta prima fase, quindi alla richiesta ai vettori eventuali concorrenti di aderire alle rotte onerate in un'unica fase e in un unico pacchetto.

È stato presentato un numero considerevole di rotte che allargano la continuità tra la Sardegna e il continente, non solo a Roma e Milano, ma anche a Torino, Bologna, Verona, Pisa, Napoli e Palermo; quindi, il pacchetto totale di rotte sulle quali si chiede l'impegno ai vettori comprende complessivamente 18 rotte.

In riferimento a questa ipotesi, faccio presente che nella riunione di questa mattina la Direzione generale energia e trasporti (DG Tren) della Commissione europea ha espresso i seguenti rilievi: l'imposizione di oneri in blocco su 18 rotte non è compatibile con la norma comunitaria, perché il blocco è ritenuto eccessivo e tale da determinare una situazione di potenziale monopolio rispetto all'intera regione Sardegna; comunque, dietro richiesta del Governo italiano la Direzione generale energia e trasporti si impegna a pubblicare sulla Gazzetta ufficiale europea (GUCE) la richiesta e la pubblicazione di imposizione di oneri, ma ha già preannunciato che chiederà spiegazioni all'Italia in vista di una possibile apertura di un procedimento di infrazione proprio per la quantità di rotte che viene presentata in un unico pacchetto; contestualmente la Direzione generale energia e trasporti ha chiesto quale sarebbe l'atteggiamento del Governo italiano se, dopo l'accettazione degli oneri da parte di un vettore, si presentasse un altro operatore che si dichiarasse disposto ad operare soltanto su una frazione di questo pacchetto. La Direzione generale energia e trasporti ha, inoltre, fatto presente che in caso di risposta negativa e, quindi, nell'ipotesi di mantenimento di una posizione monopolistica in capo ad un solo vettore, aprirà una procedura di infrazione.

Su questi punti i rappresentanti italiani presenti a Bruxelles (sia del ministero sia dell'ENAC) si sono riservati di esaminare il caso approfonditamente e di fornire la loro posizione successivamente.

Relativamente all'ipotesi di rinnovo per gli anni 2005-2007, gli elementi di maggior criticità sono costituiti dal fatto di non prevedere una gara per l'assegnazione

delle rotte in esclusiva; infatti, aderendo solo alla prima fase di ciò che è previsto dalle norme comunitarie si lascia aperta la possibilità di una partecipazione plurima a questa gara, con il rischio di sovracapacità nel caso in cui a questo pacchetto aderisse più di un vettore, determinando probabilmente condizioni di perdita sull'intero servizio.

L'altra questione puntualmente rilevata dalla Comunità è che l'imposizione di oneri e l'accettazione in blocco determinano una procedura di infrazione perché il blocco, di per sé, viene visto come una esclusione dal libero mercato.

Per quanto riguarda i provvedimenti legislativi relativi agli oneri, ricordo che nel 2003 sono stati aggiunti dieci aeroporti minori: Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta, Reggio Calabria, Messina e Foggia, oltre alla riproposizione di Pantelleria e Lampedusa.

All'articolo 36 della legge finanziaria 2005, il cui testo è passato all'esame del Senato, è previsto un finanziamento globale riguardante l'insieme di queste rotte pari a 46 milioni 151 mila euro; a tal proposito faccio presente che nel 2004 le rotte onerate sulla Sardegna non hanno generato compensazione economica perché i vettori aderenti (Alitalia, Air One e Meridiana) hanno convenuto di esercire le rotte onerate senza compensazione economica.

Non mi dilungo sull'argomento, ma sono a disposizione della Commissione per qualunque chiarimento fosse ritenuto necessario.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua relazione. Do la parola ai colleghi per la formulazione di quesiti ed osservazioni.

GIORGIO PANATTONI. Ringrazio il direttore generale dell'ENAC, al quale voglio porre una serie di domande, alcune di carattere generale ed altre emerse dall'audizione precedente. In quella audizione, i rappresentanti dei tre operatori (Alitalia, Air One e Meridiana), con accentuazioni molto diverse, hanno evidenziato una preoccupazione di carattere economico sul

fatto che il pacchetto possa essere diviso fra più vettori non essendo previste compensazioni, cioè hanno manifestato la preoccupazione inversa a quella dell'Unione europea; infatti, giudicando questo un onere piuttosto rilevante, tentano di farvi fronte esercendo l'intero pacchetto, perché in caso di ulteriori suddivisioni gli oneri sarebbero particolarmente gravosi. A questo punto vi chiedo: se ci sono i soldi per finanziare la continuità territoriale, perché il bando non prevede compensazioni, cosa peraltro richiesta in modo formale da Alitalia?

Il secondo quesito è di tipo tecnico e riguarda il bando, nel quale - secondo i vettori - non è previsto che cosa succeda se più di un soggetto risponda affermativamente accettando il pacchetto. Che cosa accade se due vettori accettano entrambi il pacchetto? Come si gestisce questo bando?

Lo stesso vale se un vettore accetta tutto il pacchetto mentre un altro ne accetta solo una parte. In altre parole, quali sono i criteri di aggiudicazione nel momento in cui più di un vettore dovesse dare risposta affermativa?

Inoltre, è stato sollevato un dubbio - abbastanza fondato, mi pare - sulla possibilità di mantenere la data di scadenza al 1° gennaio 2005. Alitalia ha proposto la data del 1° gennaio 2006, anche traducendo una sua sostanziale scarsa voglia di occuparsi del problema. Meridiana ha proposto il periodo immediatamente successivo all'Epifania, confermando più o meno una risposta favorevole. Air One ci ha detto che la scadenza a quella data sarebbe stata impossibile e che probabilmente sarebbe stato un bene spostare il termine al 1° aprile perché, dato il tempo di programmazione necessario per gli equipaggi, per gli aeromobili, per gli *slot* e via dicendo, sarebbe risultato molto complicato - visti i tempi dell'aggiudicazione, vicini alla fine di dicembre - far partire questo tipo di servizio dal giorno dopo.

Al riguardo, domando se tutto ciò sia vero e quale sia l'atteggiamento dell'ENAC. Come mai i tempi sono così stretti e non

si è partiti prima? Come mai non si è sentita prima l'Unione europea la quale, giustamente, solleva un problema di monopolio?

Queste domande ne innescano un'altra. Se da un aeroporto si effettua una rotta, per così dire, sociale, dallo stesso aeroporto possono partire voli senza onere sociale? Se la risposta è affermativa, il problema, dal punto di vista del monopolio, non esiste. Se la risposta è negativa, vorremmo capire le ragioni. Infatti, un conto è l'onere sociale, un altro è il libero mercato. Poi, magari, le compagnie decideranno di non andare avanti perché non è conveniente, ma non dovrebbe esserci, a mio giudizio, una norma - questa sì che sarebbe contraria ad un libero mercato - che, assegnando la rotta sociale a qualcuno, non consenta, comunque, di operare secondo rotte non onorate (mettendo un vettore in condizione di svolgere la sua normale attività).

Un'altra osservazione è la seguente. Anche se è un problema che non riguarda direttamente l'ENAC, noi saremmo largamente dell'opinione di definire « continuità territoriale » quella che è tale, chiamando in un altro modo le eventuali agevolazioni su rotte che con la continuità territoriale in senso stretto non c'entrano assolutamente nulla (come, per esempio, nel caso di Trento, Bolzano, Cuneo e Aosta). Il problema della continuità territoriale ci sembra una forzatura eccessiva. Sono abbastanza sorpreso che l'Unione europea si occupi delle condizioni di monopolio della Sardegna (data la condizione disastrosa in cui versa tale isola) ma non si occupi di finanziare rotte da Cuneo o da Trento dove, francamente, non riesco a capire perché ci sia questo tipo di problema se non, in sostanza, per una convenienza a rubare soldi allo Stato. Mi sembrerebbe quasi doveroso sottolineare la notevole differenza fra queste due situazioni, magari chiedendo all'ENAC di esprimere un giudizio di carattere tecnico sotto questo profilo.

Infine, vorrei capire perché bisogna fare operazioni di questa natura - a carico di chi e con quali priorità - anche

a fronte delle risorse eventualmente destinate, posto che questo è un problema effettivamente di continuità territoriale, che presenta caratteristiche molto diverse rispetto alla mera sovvenzione di rotte particolari, tipo quelle da Aosta o da Cuneo.

ETTORE ROSATO. Ringrazio anch'io il direttore generale per il suo intervento. Muovo dall'osservazione fatta dal collega Panattoni perché anch'io concordo sulla necessità di distinguere la continuità territoriale con un altro sistema di incentivo - che può anche esserci - da parte dello Stato per aeroporti o rotte che hanno necessità di essere sostenuti.

Rispetto alla problematica della continuità territoriale vorrei invece capire qualcosa di più, in particolare per quanto riguarda le isole minori come Pantelleria e Lampedusa, che su questo problema rappresentano sicuramente necessità imprescindibili.

Passando alla Sardegna, che costituisce l'oggetto principale del nostro lavoro, il decreto, che prevede una serie di rotte, è stato definito - credo - anche in collaborazione con l'ENAC rispetto alle destinazioni. Quali sono, allora, i criteri che hanno portato ad individuare (per Roma e Milano la risposta mi sembra abbastanza evidente) in Bologna, Torino, Pisa, Verona e Napoli gli aeroporti di destinazione a scapito di altri?

Cito questo fatto perché mi sembra che alcune parti del paese in questo senso non siano collegate. Penso, per esempio, alla scarsa funzione baricentrica che può avere Verona rispetto ad una regione come il Friuli-Venezia Giulia. Avrei capito di più la scelta di Venezia, che poteva, in questo modo, risultare più utile rispetto ad un territorio più ampio. Avanzerei, quindi, la richiesta di rivedere queste destinazioni. Mi farebbe molto piacere - anche per la comunità dei sardi della nostra regione - se venisse scelto Ronchi dei Legionari, tuttavia avrei compreso anche la scelta di Venezia. Quella di Verona, però, è una scelta molto scomoda per un collegamento non con un paese molto lontano bensì con

una regione importante del nostro paese. Ritengo che lo stesso ragionamento possa valere anche per altre aree geografiche. Mi colpisce, per esempio, l'assenza di Genova.

Vorrei allora capire quale sia il criterio di scelta e mi domando se su tale criterio si possa intervenire, anche perché il meccanismo con cui è stato costruito il bando di gara è dato dall'unitarietà di questo pacchetto. In altre parole, la convenienza sta nel potere avere rotte in esclusiva su Milano e Roma che, però, compensano evidentemente rotte che possono essere meno convenienti.

Sarebbe allora opportuno inserire una serie di rotte aggiuntive in modo da collegare meglio l'isola con il resto del paese, anche alla luce di ciò che ci ha riferito il direttore *marketing* di Alitalia, il quale sottolineava come appena il 35 per cento dei passeggeri che arrivano su Roma-Fiumicino sia diretto a Roma, mentre la maggior parte prosegue invece con altri voli per il resto del paese. Pertanto, in una logica che ormai vede le compagnie investire in un superamento degli *hub* - perlomeno, questi sono gli indirizzi che emergono per i prossimi anni - ritengo che un collegamento più puntuale potrebbe essere assolutamente utile. Vedrei con molto favore un intervento rispetto al bando di gara predisposto.

La seconda questione riguarda l'avvenuta richiesta - in particolare da Alitalia, ma anche da parte di altri vettori, seppure con delle differenziazioni - di un *timing* diverso rispetto all'entrata in vigore del nuovo gestore, con motivazioni che ritengo abbastanza comprensibili (per esempio, la programmazione già effettuata sui diversi aeroporti con le rotte e gli *slot* acquisiti, la definizione dei programmi di lavoro dei diversi equipaggi e via dicendo). Cosa pensate voi rispetto a questa richiesta? La considerate condivisibile? Come pensate di intervenire? Rispetto ad altre osservazioni abbastanza critiche (ricordo sempre e soprattutto le considerazioni di Alitalia) sull'impostazione complessiva del provvedimento, cosa pensate di quest'ultimo? Vale la pena ricordare che continuiamo sempre ad affermare che uno dei problemi

di Alitalia sta nell'aver una bassa percentuale di traffico interno, ma poi, non essendo presenti su questa partita, evidentemente si avranno alcune ripercussioni. Non dobbiamo tutelare l'Alitalia, ma dovremmo mettere tutti gli operatori nelle condizioni di poter concorrere. Quali sono gli elementi che non consentono questa concorrenza?

Vi è infine una questione riguardante la finanziaria 2005. Lei ha citato una cifra — 46 milioni circa — rispetto alle disponibilità all'interno del capitolo di spesa. Mi domando se, a suo giudizio, questo importo sia sufficiente o adeguato rispetto a tutta la pianificazione citata e alle questioni che — come ho già detto — andrebbero denominate diversamente (così per la continuità territoriale). Vi sono esigenze che si sono manifestate nel paese rispetto a collegamenti non adeguatamente forniti. Secondo lei, la cifra in questione è sufficiente rispetto all'offerta di un servizio adeguato?

GIAMPAOLO NUVOLI. Devo manifestare grande preoccupazione per le informazioni che ci ha fornito il rappresentante dell'ENAC rispetto all'evolversi della vicenda della nuova continuità territoriale; la Direzione generale energia e trasporti della Commissione europea ha ritenuto, infatti, questa normativa incompatibile con quella comunitaria perché essa rappresenterebbe una violazione del principio della concorrenza, cioè costituirebbe un monopolio troppo esteso. Considero assai discutibile questa conclusione della Direzione generale, perché ritengo che non sia omogenea rispetto ad altre situazioni presenti in Europa nelle quali si applica esattamente lo stesso modello di continuità territoriale proposto dalla regione Sardegna.

Questo modello è stato proposto perché mancavano i fondi per perseguire altri modelli di continuità territoriale come quello corso, dove tutte le compagnie che vogliono servire quelle rotte intervengono ottenendo gli aiuti sociali sulla base dei passeggeri che trasportano. Ritengo quindi assai singolare che da un lato non si

finanzi una continuità territoriale che sarebbe stata sicuramente ottimale e dall'altro ci si opponga ad un modello che, in qualche misura, rappresenta un passo avanti rispetto a quello precedente che è stato applicato senza controlli e sanzioni. Adesso, però, siamo di fronte a questa stupefacente risposta dell'Unione europea, che praticamente rappresenta un *requiem* o comunque l'inizio del *requiem* per la nuova continuità territoriale. Su questa vicenda non posso che manifestare il mio disappunto.

A tal proposito vorrei sapere se la determinazione della Direzione generale energia e trasporti sia vincolante oppure consultiva. La determinazione è stata adottata all'unanimità? Chi è il relatore della proposta che poi è stata accolta dalla Direzione generale?

Relativamente a quanto affermato dalle compagnie di volo nella scorsa audizione della Commissione trasporti, vorrei chiedere qualche chiarimento all'ENAC. Che cosa succede se due o più vettori rispondono al bando di continuità territoriale? L'ENAC ritiene tecnicamente fattibile la partenza della nuova continuità territoriale dal 1° gennaio 2005, se si dovessero superare le problematiche che stanno emergendo in sede di Unione europea? Su questo problema, infatti, le tre compagnie si sono divise: Meridiana ha affermato che è pronta a partire; Alitalia ha detto che sostanzialmente non è interessata; Air One ha specificato che può essere interessata se c'è una proroga di quattro o cinque mesi perché la programmazione non consente di partire subito.

Risponde al vero, come è stato detto da alcuni rappresentanti dei vettori nella scorsa audizione, che la maggior parte dei ritardi accumulati dalle compagnie aeree nell'ultimo anno in regime di continuità territoriale siano addebitabili all'ENAC? Come e quando è nato il contenzioso Air One con l'ENAC, che in questo momento vede quest'ultimo soccombente per una cifra di 40 milioni di euro?

Infine, vorrei sapere se l'ENAC abbia avuto qualche ruolo nella proroga che la regione Sardegna ha accordato al vecchio

regime di continuità territoriale alla fine del 2002, quando non convocando la Conferenza dei servizi ha dato di fatto il via libera alla stessa proroga.

MICHELE COSSA. Ringrazio il comandante Manera, che ha svolto un'illustrazione puntuale sulla quale, però, chiederei cortesemente alcune specificazioni.

Prima di entrare nel merito vorrei fare una premessa dicendo che, al contrario del collega Nuvoli, io non sono tanto sorpreso dal giudizio negativo che è stato espresso sull'ipotesi di continuità territoriale formulata dalla regione Sardegna. Credo infatti che, alla lunga, i contraccolpi di un regime del genere sarebbero negativi e la vicenda di Volare deve farci riflettere; legare le sorti della mobilità dei sardi ad un'unica compagnia, con le sue vicende finanziarie e sindacali, potrebbe significare vincolare i sardi alla loro terra e costringerli, in qualche fase, ad utilizzare soltanto la nave, con le conseguenze che sono facilmente immaginabili.

È anche vero, però, che questa scelta è stata in qualche modo indotta dalla mancanza di risorse. Il comandante Manera ha affermato che nel 2004 le compagnie hanno convenuto di rinunciare ai proventi economici che erano a disposizione, anche se mi pare di ricordare che questa non sia stata una scelta completamente volontaria, ma che l'ENAC abbia premuto affinché si rinunciassero a questi finanziamenti. Credo che ipotizzare una continuità territoriale senza nessun intervento pubblico sia stato un fatto negativo che ha portato alla situazione attuale; vorrei un chiarimento su questo: come mai nel 2004 si è giunti ad una situazione in cui c'era una continuità territoriale a costo zero?

A questa vicenda si lega la situazione del lodo Air One, che ha ottenuto 20 milioni di euro rispettivamente per il 2002 e il 2003, per un totale di 40 milioni di euro. A tal proposito gradirei sapere a che punto siamo su questa vicenda e in che misura questo condiziona la disponibilità dei fondi per la continuità territoriale a partire dal 1° gennaio 2005.

Mi associo al collega Rosato che ha posto il quesito della scelta di Verona anziché di Venezia, perché questo è un problema che ci siamo posti in molti. Condivido anche e ribadisco le considerazioni del collega Panattoni circa il fatto che la continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori sia un problema diverso rispetto alla situazione di altri aeroporti dove non esiste l'esigenza di garantire una mobilità, come si pone per la Sardegna e per le isole minori, perché questa è assicurata attraverso diverse modalità di trasporto.

L'ultima richiesta riguarda i tempi. Ritengo irrealistico che si possa partire con un nuovo regime di continuità territoriale dal 1° gennaio 2005 e mi pare di essere in buona compagnia rispetto a questa opinione. Pertanto, anch'io gradirei ricevere un chiarimento sui tempi ma, soprattutto, su che cosa si fa nel frattempo. In altre parole, atteso che dal 1° gennaio è virtualmente impossibile partire con un nuovo regime di continuità territoriale e che nella migliore delle ipotesi si andrebbe ad aprile o maggio, nel frattempo che cosa succede?

FRANCESCO CARBONI. Signor presidente, vorrei — se possibile — che finalmente fosse fatta chiarezza, perché soprattutto noi parlamentari sardi ci affanniamo da anni nello sperticarsi o nel contrastare ferocemente il modello corso, sostenendo che tale modello sarebbe migliore di quello vigente attualmente, che garantirebbe meglio l'utenza e che, soprattutto, consentirebbe allo Stato di lucrare consistenti economie rispetto ai costi che, invece, oggi sarebbero sostenuti con il sistema della continuità territoriale.

Innanzitutto, il modello corso presuppone una pluralità di presenze di compagnie o viene affidato ad un'unica compagnia? Come si sviluppa e come funziona? A chi si rivolge? Vorrei sapere se, come in Sardegna, si rivolge alla totalità e generalità dei residenti, dei nativi oppure se tiene conto di alcune particolari fasce di bisogno sociale nell'utenza.

Sulla questione del contenzioso di Air One ritengo che oggi sia possibile attingere anche dagli atti giudiziari pubblici le informazioni necessarie per capire come si sia svolta la vicenda. Se, comunque, vorrete darci anche la vostra autorevole opinione, ciò non potrà che completare le informazioni che abbiamo.

Similmente, vorrei che si desse una risposta chiara sulla questione della proroga. A mia conoscenza, tale proroga era di un anno rispetto al triennio contrattuale e non vi sarebbe la possibilità di rinnovarla, per un periodo analogo o più breve, rispetto alle compagnie che attualmente esercitano le tratte, o meglio, non vi sarebbe la possibilità giuridica di imporre ulteriormente il servizio, posto che il contratto prevedeva la proroga di un anno.

Mi riallaccio quindi a quanto già affermava il collega Cossa per domandare che cosa accadrà se per qualsiasi ragione - in questa sede non dobbiamo imputare alcunché a chicchessia - non si sarà in condizione di affidare i nuovi servizi dal 1° gennaio 2005.

Inoltre, quali adempimenti devono essere ancora svolti se il tempo a disposizione, di qui alla fine dell'anno, è utile e sufficiente? Soprattutto, vorrei sapere dall'ENAC perché le procedure sono state avviate nel mese di settembre e non, per esempio, ad aprile o a marzo. Quali condizioni hanno impedito al governo regionale in carica *pro tempore* di avviare le procedure di gara?

Per quanto riguarda, poi, la questione dei tempi, già sollevata dai colleghi in precedenza, Air One e Meridiana esprimono due valutazioni assolutamente differenti. Non parlo più di Alitalia perché, a mio avviso, questa compagnia ha già dichiarato di non volere ulteriormente impegnarsi in Sardegna. Non nascondo che trovo questo fatto assolutamente censurabile e deprecabile, soprattutto perché tale compagnia è ancora, in qualche modo, la compagnia di bandiera e non capisco come possa pensare di escludersi dal servizio in una parte di territorio nazionale che, peraltro, ne ha più necessità, così come viene riconosciuto dal Parlamento.

Questa compagnia, al di là di tutti i dissesti, sta però ottenendo dallo Stato, dall'utente - quindi, anche dall'utente sardo - 400 milioni di euro come prestito ponte. Ritengo molto grave che si consenta ad Alitalia di assumere questo atteggiamento. Quindi, vi domando se esistano strumenti per indurre tale compagnia ad una riflessione, ad un ravvedimento operoso.

Circa quanto già affermato dal collega Panattoni, il bando prevede la possibilità di avvalersi di vettori di supporto da parte di altre compagnie. Come si delinea questo intervento? Frequento moltissimo la rotta Alghero-Roma e spesso Air One ha utilizzato aerei ed equipaggi turchi. Non c'è nulla da dire al riguardo perché, a mio avviso, il pilota deve guidare l'aereo e non colloquiare con il passeggero e non mi spaventa il fatto che i piloti siano turchi, finlandesi o americani; però mi domando in ragione di quali accordi le compagnie si avvalgono di altri vettori e supporti. Di questi accordi l'ENAC è a conoscenza? In caso affermativo, come tali accordi vengono governati?

Infine, per quattro mesi ci siamo affannati - anche il ministro Lunardi lo ha ribadito - perché non vi erano risorse per la continuità territoriale. Adesso, invece, scopriamo che nella proposta di finanziaria ci sono 47 milioni di euro che, però, non sono tutti previsti come apporto della finanziaria; vi erano anche somme che risultavano dal precedente bilancio. Che risorse sono effettivamente disponibili oggi? Qual è l'apporto della finanziaria e come quelle risorse vanno o possono essere definite in riferimento alla legge originaria (articolo 36 della legge n. 144 del 1999) la quale prevedeva 35 milioni di euro per la continuità territoriale fra la Sardegna e il continente? Vi domando se quelle somme, che la legge ancora prevede, vengano destinate, comunque, a quel capitolo e per quell'investimento o, in ogni caso, se esista la possibilità da parte del Governo o di ENAC - se è quest'ultimo a gestirle - di utilizzarle diversamente.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Ringrazio, anzitutto, il comandante Manera per la sua relazione.

La mia domanda riguarda quegli aerei che, a volte, i cittadini sardi si trovano ad utilizzare dall'aeroporto di Alghero verso Roma. Può succedere che il bando venga vinto da una compagnia aerea che utilizza velivoli del tipo 737 ma che poi, per ragioni economiche, la tratta venga subappaltata ad una compagnia turca che magari utilizza velivoli del tipo ATR 42 o, addirittura, di minor costo. Quando ciò accade, si tratta di una speculazione che bisognerebbe impedire a quei vettori vincitori di una gara. Mi auguro che l'ENAC, nel controllo che vuole esercitare su questa nuova possibilità di continuità territoriale, stia molto attenta e imponga regole precise che i vettori debbano rispettare.

PRESIDENTE. Non essendoci altre richieste di intervento, do la parola al comandante Manera per la replica.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Cercherò di rispondere velocemente ai numerosi quesiti posti.

L'anno scorso, relativamente alle compensazioni economiche, un vettore ha chiesto il mantenimento delle compensazioni economiche, due vettori hanno offerto contestualmente di fare tutto il pacchetto delle tre destinazioni (sei rotte) senza compensazione, un vettore si è offerto di fare tutte le rotte o parte di esse messe a oneri ad una cifra inferiore rispetto a quella proposta dalla norma. Questo ha fatto sì che sia stata scelta l'offerta senza compensazione avanzata da tre vettori, di cui uno non solo non ha chiesto compensazioni, ma ha proposto una cifra inferiore sulla rotta.

GIORGIO PANATTONI. Era Volare ?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Casualmente sì. Il regolamento n. 2408 del 1992 della Comunità europea prevede un iter abbastanza complesso che richiede circa 4-5 mesi per essere completato. Questo è diretto non tanto ad aiuti

sociali, quanto ad assicurare la continuità territoriale garantendo a tutti i cittadini l'effettuazione di servizi aerei anche laddove non risultino convenienti per le compagnie; quindi, deve stimolare la creazione di rotte che non vengono coperte.

Tale regolamento prevede che la legislazione nazionale istituisca fondi per attivare la procedura; che venga attivata dalla nazione o dalla regione interessata una Conferenza dei servizi; l'imposizione degli oneri di servizio, quindi l'offerta ad una certa cifra di una serie di rotte soggette ad onere.

In questa prima fase ci sono due possibilità: che qualcuno accetti l'imposizione degli oneri e, quindi, dichiarare la sua volontà di accedere dicendo anche quanto chiede come compensativo, oppure che nessuno partecipi a questa prima fase che assomiglia un pochino all'attuale condizione relativa alla nuova proposta del pacchetto delle 18 rotte. Se nessuno partecipa, bisogna attivare la gara d'appalto europea che determina l'assegnazione del pacchetto di esclusiva al vincitore; quindi, la rotta viene data in esclusiva al vincitore della seconda fase perché quella specifica rotta non è coperta. Da ciò deriva la scelta di Verona rispetto a Venezia, perché quest'ultima già possiede due rotte di mercato e, quindi, non si può onerare una linea che già esiste.

Per quanto riguarda la scadenza del 1° gennaio 2005 è chiaro che la « fase uno » rientra nel 1° gennaio; se però questa fase andasse deserta, bisognerebbe andare al bando di gara e sicuramente per motivi tecnici si giungerebbe a febbraio-marzo.

Per quanto riguarda la capacità....

GIORGIO PANATTONI. Scusi, comandante, non abbiamo capito. In questo caso che cosa accade ?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Arrivavo al discorso della proroga tra il vecchio e il nuovo.

GIORGIO PANATTONI. Ma la mia domanda è diversa. Se i vettori rispondono nella prima fase, allora si parte dal 1° gennaio.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sì, esatto.

GIORGIO PANATTONI. Ma la domanda era se tecnicamente si possa fare.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Stavo iniziando a parlare proprio di questo argomento.

Alcuni commissari hanno accennato al problema del *timing* domandandosi se sia possibile, realistico o irrealistico e da più persone è stata esemplificata la differenza di posizioni tra Alitalia, Meridiana e Air One; io, invece, cito soltanto la vicenda dell'anno passato, in cui in una settimana è stato messo in piedi il servizio. Quindi, pur comprendendo che in via teorica la pianificazione si attua in circa tre mesi (75 giorni dall'inizio delle operazioni, 60 giorni prima si stabilisce il lotto di equipaggi quantitativi e di macchine necessarie, 45 giorni prima si mettono i cognomi e le sigle degli aeromobili e almeno a 30 giorni dall'inizio il programma è congelato), la storia dell'anno scorso ci dice che in una settimana è stato messo in piedi l'operativo, anche perché sono tre anni che si fa su buona parte di queste rotte; non ci sarebbe un salto o un'innovazione, ma si tratterebbe di prorogare.

Non voglio commentare, quindi, le tre diverse posizioni dei vettori, ma credo dipendano anche dalla volontà di fare; infatti la storia ci dice che l'anno scorso, a fronte dello stesso problema, in una settimana è stato messo in piedi l'operativo. Quindi, se la prima fase va avanti siamo in condizione di far partire l'operazione per il 1° gennaio.

L'esclusività è prevista appositamente dalla « fase due », quindi, dal bando e dall'assegnazione dopo gara del regolamento n. 2408 del 1992, ma esclusività a fronte del fatto che quella rotta non la vuole fare nessuno in condizione di libero mercato; quindi, si tratta di uno stimolo a livello di Governo centrale o locale per l'attivazione di un meccanismo che altrimenti non si avvierebbe. Viene, quindi, assegnata ad un soggetto che accetta gli oneri imposti dallo Stato e l'eventuale

compensazione che viene offerta a fronte di questo.

GIORGIO PANATTONI. Compensazione che in questo bando non è prevista.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. No, non è un bando, è un'offerta; bisogna vedere se questa offerta va deserta o meno; infatti, se va deserta si attiva un bando e, quindi, occorre anche prevedere un eventuale meccanismo.

GIORGIO PANATTONI. Se non andasse deserta non sarebbero previste compensazioni.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. No, non sono previste compensazioni se qualcuno accetta il pacchetto così com'è, alle cifre che sono state proposte alla luce dell'esperienza passata.

GIORGIO PANATTONI. A questo punto, i 46 milioni di euro previsti in finanziaria finirebbero tutti in altre rotte tranne che in quelle sarde.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Presumo in quelle 18 rotte, ammesso che queste non determinino - cosa vietata dal Trattato di Roma - l'istituzione di qualunque forma di aiuto di Stato che possa in qualche modo falsare la concorrenza o che sia idonea a creare una posizione dominante nei confronti di altre imprese in virtù del principio della libera concorrenza.

Questo è dunque il dilemma che abbiamo davanti: un pacchetto che potrebbe falsare la concorrenza ma che, però, non essendo compensato economicamente, non è di fatto un aiuto di Stato. È una disquisizione di non poco conto. È vero, infatti, che si prevede un pacchetto e lo si offre a un vettore, ma non se ne può escludere un secondo perché non siamo nella fase del bando di gara bensì nel corso di un'enunciazione da parte del Governo locale e nazionale (il decreto è

stato emanato dal ministro dei trasporti). Bisognerà, quindi, vedere cosa succede nella prima fase.

FRANCESCO CARBONI. Nell'attuale fase, l'aggiudicazione di tutte le 18 rotte al medesimo vettore non costituirebbe monopolio perché consentirebbe ad altri vettori, comunque, di chiedere di poter operare?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Esatto, questo è il tema che ci ha posto la Direzione generale trasporti della Comunità - quindi, un organo tecnico e non « politico » - quando nella persona del suo direttore ci venne domandato, nel caso in cui più di un vettore avesse chiesto le rotte, che cosa intendesse fare il Governo italiano. Parimenti, ci venne chiesto che cosa intendesse fare il Governo italiano se un secondo vettore avesse avuto intenzione di fare solo tre o quattro o un certo numero delle 18 rotte.

Trattandosi di una fase di offerta e non di gara, che prevede invece l'esclusività, la Direzione generale vorrebbe conoscere la posizione del Governo italiano. Questa è una vicenda sulla quale, come ripeto, abbiamo un ruolo di tipo tecnico che consiste nell'assistere durante l'iter.

Attivare la Conferenza dei servizi non dipende da noi e credo che, relativamente a questa fase di rinnovo, le elezioni per il rinnovo dei seggi regionali in Sardegna abbiano prodotto poi l'attivazione della Conferenza dei servizi nel mese di settembre e non precedentemente.

GIORGIO PANATTONI. A questa domanda chi deve rispondere? Questa è un'offerta del ministero, firmata dal ministro Lunardi. In altre parole, ci sono due vettori: uno accetta il primo pacchetto, mentre il secondo ritiene di accettare tutto o una parte (magari il 70 per cento). A questo punto, l'Unione europea ha domandato al nostro Governo quale fosse la sua posizione; ma a tale domanda risponde il ministro dei trasporti, il Presidente del Consiglio, l'ENAC oppure la regione Sardegna?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Il Ministero dei trasporti.

GIORGIO PANATTONI. Allora, se così è, il ministero non ha risposto a Bruxelles oggi, ma si è riservato di rispondere. Pertanto, dovremmo audire il ministro dei trasporti per sapere quale sia la risposta in questo caso?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Preciso che, in questa fase di rinnovo, l'ENAC, quale ente tecnico, non ha ricevuto alcuna delega ad occuparsi della materia, che viene gestita direttamente dal Ministero dei trasporti. Noi forniamo il supporto tecnico su richiesta.

GIORGIO PANATTONI. La ringrazio.

GIAMPAOLO NUVOLI. Signor comandante, lei ha parlato della Direzione generale energia e trasporti, quindi di un organo tecnico che non ha una funzione deliberante o decisiva ma, semmai, consultiva: insomma, alla fine chi decide?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sulla base delle mie conoscenze, decide il Governo italiano attraverso il ministro dei trasporti. Dopodiché l'Unione europea attiva una procedura di infrazione che genera poi il contenzioso.

GIORGIO PANATTONI. L'Unione europea decide attraverso il Parlamento.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che è prevista per giovedì prossimo l'audizione di rappresentanti della Conferenza dei presidenti delle regioni - per quella parte che compete ad esse - mentre il 16 dicembre avremo il Ministero che potrà fornire risposte anche sulle questioni relative alle trattative nell'Unione europea.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per quanto riguarda Venezia - rispondo così alla domanda posta dall'onorevole Rosato - non è possibile attivare la procedura perché esistono già dei

collegamenti di linea e, quindi, il caso non rientra nell'applicazione del regolamento n. 2408.

Relativamente all'identificazione del luogo su cui attivare, viene compiuta - credo che sia stata svolta compiutamente dalle regioni - una verifica dei potenziali bacini di traffico. Per esempio, in tutti gli studi non si ipotizza che Genova generi traffico aereo perché evidentemente il servizio via nave risponde alle esigenze della domanda, mentre Verona è stata identificata nell'area di nord-est come una città più idonea.

ETTORE ROSATO. Ritengo sarebbe molto utile acquisire da parte della Commissione questi dati.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per quanto riguarda le criticità di Alghero, che abbiamo monitorato, rispondo facendo presente che la Turchia è un paese aderente alla *Joint aviation authority* e, quindi, presenta standard certificativi identici a quelli del resto d'Europa.

FRANCESCO CARBONI. Non ho posto il problema in questi termini; non era una questione contro le compagnie turche. Vorrei sapere se le collaborazioni, che secondo il bando le compagnie aggiudicatriche possono attivare, vengano regolate o lasciate estemporaneamente alla necessità del momento.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Nel caso dell'Air One era un accordo di *wet lease*, previsto per qualunque tipo di operazione, mentre nel regolamento è prevista la possibilità fra più vettori che intendono accettare gli oneri di concludere accordi di traffico preventivi per esercire insieme la rotta attraverso accordi di *code sharing* del mercato. Questa è una prassi sempre auspicabile nella fattispecie delle 18 rotte offerte (se si raggiunge un accordo fra più partecipanti si può evitare un « bagno di sangue » economico dividendo il mercato per due invece di essere soli). In pratica, si evita di eccedere nell'offerta rispetto alla domanda realistica.

Per quanto riguarda il contenzioso di Air One, questo si è generato dopo il primo anno di esercizio, sia in termini di meccanismi compensativi (che, peraltro, la rigidità della norma non prevede se non nei casi riferiti a *fuel*, ISTAT ed altri fattori), sia relativamente alla previsione di spazio onerato rispetto a quello di libero mercato.

Per quanto riguarda il *timing*, se la prima fase procede in maniera concordata, è possibile partire per il 1° gennaio del 2005.

In realtà il modello corso non è interessato al numero di vettori, quindi consente la presenza di più vettori perché è un compensativo mirato al numero delle persone che viaggiano che sono da stabilire con dettaglio (nativi, residenti, parenti e così via). Lo si può quindi determinare in maniera molto chiara.

Ovviamente questo compensativo dipende dal delta tra ciò che si può finanziare attraverso un fondo (ad esempio 46 milioni di euro) e quello che ragionevolmente è ipotizzabile come prezzo di mercato perché si interpella il vettore che intende accedere a queste rotte onerate per conoscere la richiesta. È un delta molto variabile; quindi, è chiaro che la limitazione economica determina una minore copertura del delta. Bisogna vedere, però, quanto è maturo il mercato e quali sono le tariffe sulla Sardegna - per fare un esempio - che oggi sono ammissibili in regime di libero mercato. Credo quindi che questo delta oggi possa essere piuttosto ridotto perché la capacità sia in termini turistici sia di *business* di volo sulla Sardegna sia soddisfatta anche in condizioni di libero mercato.

Ritengo pertanto che la compensazione, seppur limitata all'interno delle disponibilità finanziarie, determini la copertura di un delta che però va misurato, perché non è predeterminabile a priori senza verifica, anche alla luce del fatto che un anno fa queste rotte sono state offerte a prezzi equivalenti senza generare un delta pari a zero.

GIAMPAOLO NUVOLI. Mi sembra di capire che la strada del modello corso potrebbe essere percorribile anche in Sardegna.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sì, assolutamente. Diciamo che è più flessibile rispetto ad un modello che prevede l'esclusività in cui si va a pre-determinare.

GIORGIO PANATTONI. Ci vorrebbe un Governo per farlo.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Manero per il suo contributo propositivo. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 6 dicembre 2004.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO