

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

La seduta comincia alle 14.

(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 della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome.

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 della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome.

Ricordo che l'indagine conoscitiva è stata deliberata dalla Commissione il 9 novembre scorso e che abbiamo già ascoltato i rappresentanti di Air One, Alitalia, Meridiana e ENAC.

Avverto che abbiamo poco tempo a disposizione, per cui do subito la parola ai colleghi per la formulazione di quesiti ed osservazioni.

GIAMPAOLO NUVOLI. Colgo l'occasione della presenza del presidente della

regione Sardegna per avere dei chiarimenti, anche sulla scorta delle audizioni già svolte in questa Commissione, che sono state estremamente importanti per avere un quadro più completo dei problemi relativi alla continuità territoriale.

Nell'ultima audizione il direttore generale dell'ENAC ha espresso una valutazione positiva rispetto al modello di continuità territoriale utilizzato in Corsica. Questo tipo di continuità territoriale potrà eventualmente essere percorsa, se ci sarà naturalmente la volontà della regione Sardegna e del Ministero dei trasporti, soltanto nella malaugurata ipotesi che non possa andare avanti il modello di continuità territoriale *in itinere*, per problemi dipendenti non dalla nostra volontà, ma da questioni comunitarie. La continuità territoriale proposta dal Ministero dei trasporti e accolta a livello territoriale è secondo me un passo in avanti positivo rispetto al regime di continuità territoriale ancora vigente. Il mio giudizio è quindi assolutamente favorevole rispetto alla proposta avanzata dalla regione, ma se per qualsiasi motivo questa non fosse perseguibile ritengo che sarebbe opportuno adottare il modello corso.

Il comandante Manera, direttore generale dell'ENAC, ha espresso un giudizio positivo sulla possibilità che il modello corso possa essere applicato in Sardegna, facendo riferimento ad alcuni dati e sostenendo che il quadro economico-finanziario sarebbe assolutamente compatibile con le risorse messe a disposizione nell'ultima legge finanziaria. Mi riferisco ai 45 milioni di euro destinati alla continuità territoriale dalla Camera dei deputati, grazie ad un emendamento del collega Maurandi, votato peraltro da tutta l'Assemblea.

Il numero dei passeggeri che percorrono le tratte da e per la Sardegna è significativo sia per quel che riguarda i residenti sia sotto il profilo turistico. Chiedo al presidente della regione Sardegna quale può essere la disponibilità della regione a valutare anche questo tipo di modello di continuità territoriale, tenendo conto del fatto che, a quanto risulta dalle valutazioni fatte da molti soggetti, il modello corso non si è potuto perseguire per mancanza di fondi. Viste le dichiarazioni di Manera, attesa la disponibilità di 45 milioni di euro, qualora si verificassero le condizioni per modificare l'offerta che è stata avanzata e che comunque rappresenta un fatto positivo, vorrei conoscere l'opinione della regione Sardegna circa l'opportunità di realizzare il modello corso di continuità territoriale.

Innanzitutto, vorrei evidenziare che il problema della continuità territoriale è stato oggetto di una significativa battaglia portata avanti nella scorsa legislatura, nella convinzione che questa fosse - ed è - un diritto di persone sottoposte a vincoli tali che non dovrebbero esistere a livello nazionale. Partendo da questo concetto, riteniamo che la continuità territoriale vada estesa e supportata secondo i modelli ritenuti ottimali sotto il profilo economico ma, soprattutto, sotto il profilo del servizio.

Fatta questa premessa, vorrei formulare alcune domande. In primo luogo, vorrei conoscere il vostro giudizio sull'esperienza in atto che, sia sotto il profilo delle tratte, sia sotto quello delle frequenze, sia sotto quello della gestione dei posti disponibili, non sempre ha riscontrato una fluidità di servizio e una disponibilità del servizio stesso sufficienti a rispondere alla domanda complessiva.

In secondo luogo, chiedo il vostro parere sul livello di concorrenza che, in qualche modo, si è generato con l'introduzione della continuità territoriale. Faccio un riferimento particolare all'esperienza della Sardegna, posto che tale regione ha messo sul tappeto le problematiche esistenti avendo, al contempo, soddisfatto tutti gli adempimenti per rin-

novare e ampliare la convenzione (in scadenza alla fine di quest'anno) ed essere in grado di trattare l'argomento in termini diffusi. Per la Sicilia, invece, ritengo che vi sia un problema di carattere organizzativo, perché ci sono adempimenti che ancora devono essere compiuti affinché il processo in atto possa costituire un elemento chiave per una rivisitazione complessiva di tutta la partita della continuità territoriale e per rimettere a posto tutti gli eventuali paletti, disfunzioni che è opportuno affrontare in questa sede.

Tornando a parlare del livello di concorrenza che si ritiene ottimale, per esempio per la Sardegna è previsto che il pacchetto delle tratte sia unitario e gestito da un operatore. A questo proposito, gli operatori stessi hanno affermato in questa sede che un'eventuale spaccatura del pacchetto costituirebbe un onere molto grande, perché le condizioni economiche disagiate di gestione del servizio richiederebbero una massa critica identificata nell'intero pacchetto, mentre l'Unione europea ha ribadito che l'intero pacchetto potrebbe creare situazioni di assenza di concorrenza e per questo non sarebbe d'accordo. La morale è che, secondo me, la partita è ancora sufficientemente aperta. Ci interessa quindi conoscere la vostra opinione sotto questo profilo.

Infine, quando si parla di continuità territoriale ci si riferisce ad una rete di collegamenti che non necessariamente coprono, da punto a punto, tutte le destinazioni che risentono di una frequenza particolarmente elevata. Riferiva il rappresentante di Alitalia che solo il 30 per cento delle persone che partono dalla Sardegna per arrivare a Roma si fermano in questa città, mentre tutte le altre prendono poi un altro aereo per raggiungere altre destinazioni. Il 30 per cento mi pare una percentuale molto significativa per spiegare e definire quale sia la ragnatela delle tratte. La soluzione prevista per il prossimo anno, aumentando il numero delle tratte da punto a punto, migliora notevolmente questo tipo di situazione.

Ritenete che ciò risponda pienamente all'esigenza di mettere in piedi una con-

tinuità territoriale che copra una percentuale da definire, che sia significativo dei bisogni degli abitanti delle isole, oppure considerate opportuno procedere ad una verifica, in un momento dato, della gestione del pacchetto del prossimo anno per introdurre eventuali correttivi? Insomma, come ritenete possibile realizzare davvero un sistema di continuità territoriale efficiente e rispondente alle effettive esigenze delle persone? In questo senso, sta alla vostra responsabilità di amministratori di strutture così rilevanti capire con quali comportamenti e strumenti sia preferibile affrontare il problema.

MICHELE COSSA. Mi rivolgo, innanzitutto, al presidente Soru. Il presupposto che sta alla base dell'offerta portata avanti dalla regione Sardegna è che un unico pacchetto di 18 rotte possa essere tanto appetibile da rendere più facile per un vettore esercitare i voli su queste rotte. Tuttavia, l'Unione europea ha espressamente escluso che altri vettori possano operare su quelle rotte. Allora, perché nell'offerta messa in piedi dalla regione non si parla di esclusiva? Infatti, se altri vettori possono volare sulle stesse rotte, ovviamente viene meno uno dei presupposti che assicurerebbero una posizione di vantaggio alla compagnia che si aggiudica l'offerta per volare da e per la Sardegna.

Inoltre, poiché mi risulta che l'offerta non sia stata ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, vorrei sapere se il presidente è a conoscenza delle ragioni di questo ritardo.

Mi rivolgo ora ai rappresentanti della regione Sicilia per porre una domanda riguardante non le rotte onerate bensì quelle ordinarie, per esempio Palermo-Roma, Palermo-Milano, Palermo-Catania, per le quali ho notato che esiste una concorrenza piuttosto agguerrita fra le compagnie. Per alcune rotte mi pare che esistano addirittura tre o quattro compagnie, con l'effetto di calmiere fortemente i prezzi. Che valutazione esprimete di questa situazione? Infatti, il flusso di passeggeri da e per la Sardegna viene calcolato in circa 3 milioni 900 mila l'anno

(quindi, stiamo parlando di un flusso notevole). Vorrei allora collegare sotto questo aspetto l'esperienza della Sicilia con quella della Sardegna.

Permettetemi inoltre di domandare qual è la quota di intervento della regione Sicilia sulle rotte onerate, Lampedusa e Pantelleria, posto che la Sicilia partecipa, pro quota, insieme allo Stato al sostegno di queste rotte.

Sotto questo aspetto, un'ulteriore questione che vorrei porre al presidente Soru è se la regione Sardegna abbia preso in considerazione l'ipotesi di una partecipazione finanziaria da parte della regione stessa insieme allo Stato per quanto riguarda la continuità territoriale. Dico questo perché dai calcoli che ho effettuato insieme ad un esperto, con una somma che dovrebbe aggirarsi intorno ai 100 miliardi di lire sarebbe possibile mettere sotto protezione tutti i passeggeri (quindi, non soltanto i residenti ma anche i non residenti, comunque ampliando le categorie che potrebbero fruire della continuità territoriale rispetto a tutti gli aeroporti compresi nell'offerta della regione sarda) in partenza da tutti e tre gli scali sardi.

A parte questo, poiché vi sono risorse nella legge finanziaria, vorrei chiedere al presidente Soru come mai non sia stata presa in considerazione l'ipotesi degli aiuti sociali. Noi stiamo uscendo da una esperienza che nell'ultimo anno ha visto la continuità territoriale a costo zero per lo Stato, perché tutte e tre le compagnie, per forza o per amore, hanno rinunciato ai contributi statali. Utilizzando i fondi presenti nella legge finanziaria, con l'eventuale integrazione di fondi regionali, sarebbe ipotizzabile un regime che garantisca la possibilità a più vettori di volare sulle medesime rotte, garantendo quindi la concorrenza e salvaguardando i livelli di qualità e sicurezza del servizio. Quando si parla di questo argomento credo che ci si debba concentrare non soltanto sul costo del biglietto, ma anche sugli standard di sicurezza e qualità. Un aspetto che credo debba poi essere tenuto nella massima considerazione è quello della salvaguardia di un discreto numero di posti di lavoro

che ruotano attorno al settore aeroportuale, che rischiano di essere messi a repentaglio.

FRANCESCO CARBONI. Nel mio intervento cercherò di attenermi ai dati storici, perché parlare di modello corso porta soltanto a considerazioni astratte. Peraltro, l'esperienza della Corsica e quella della Sardegna per la continuità territoriale ci insegnano risultati assolutamente differenti. In sostanza il modello applicato in Corsica è utile per i piccoli numeri e non per i grandi. In Corsica con quel modello hanno viaggiato 650 mila passeggeri, mentre in Sardegna con il modello di continuità territoriale hanno viaggiato 3 milioni e mezzo di passeggeri. Applicare il modello corso alla Sardegna significa impegnare risorse dieci volte superiori a quelle che lo Stato ha assegnato alla Sardegna per la continuità territoriale, quindi a mio avviso nei fatti esso non è applicabile alla nostra isola. A mio parere, quindi, occorre discutere essenzialmente del modello che noi abbiamo applicato. Ascolterò comunque con interesse la risposta che darà il presidente Soru alla domanda del collega Nuvoli.

Nelle due audizioni precedenti Alitalia ha comunicato di non avere interesse a partecipare alla gara, Air One ha detto di avere difficoltà ad assumere immediatamente il servizio poiché l'ampliamento delle rotte a loro avviso presupporrebbe una organizzazione che richiederebbe qualche mese, mentre Meridiana ha dichiarato di essere pronta ad assumere l'impegno immediatamente. Il direttore di ENAC ha affermato che, anche sulla base dell'esperienza maturata in questo triennio, per organizzare quel servizio non sono necessari tempi lunghi, posto che nel precedente triennio esso è stato organizzato nell'arco di una settimana, scontando sicuramente delle difficoltà iniziali. Noi dobbiamo, quindi, prendere atto che il servizio è immediatamente attivabile.

La legge finanziaria ogni anno appronta risorse per la continuità territoriale pari a 35 milioni di euro per la Sardegna e a 10 milioni per gli aeroporti delle isole

minori. Il budget che viene finanziato ogni anno nel capitolo indifferenziato «continuità territoriale e servizi ENAC» è di 45 milioni di euro. La finanziaria attuale prevede che il capitolo «continuità territoriale» venga disgiunto dal capitolo «servizi ENAC», quindi dovremmo avere una situazione più chiara su cui ragionare in termini economici.

Vorrei chiedere al presidente Soru se ci possa essere fornita una indicazione sul termine di scadenza delle offerte che le compagnie debbono proporre.

Ai rappresentanti della Sicilia desidero porre alcune questioni. Sono state attivate le tratte di continuità territoriale con le isole minori? Queste tratte riguardano solo la Sicilia o anche altri scali continentali? La continuità territoriale con la Sicilia, disposta con la legge finanziaria del 2000, con oneri per metà a carico dello Stato e per metà a carico della regione Sicilia, è stata in qualche modo attivata? Oppure ad oggi vi è soltanto l'attività derivante dal finanziamento stanziato con la legge n. 144 del 1999, che inizialmente finanziò la continuità territoriale per la Sardegna?

Vorrei rivolgere una raccomandazione al presidente Soru. In questo anno di proroga a costo zero per chi viaggia settimanalmente vi è stata una indubbia caduta della qualità del servizio rispetto ai tre anni precedenti, quando le tratte erano onerate; la regione, insieme all'ENAC, è in condizioni di esercitare una vigilanza più stretta? Noi abbiamo presentato decine di interrogazioni parlamentari sul comportamento di Alitalia, Air One e Meridiana avendo risposte anche confortanti da parte del sottosegretario incaricato, i cui effetti però non si sono sentiti, perché il servizio non è migliorato affatto. È possibile esercitare un controllo più stringente della qualità del servizio? Si possono evitare sovrapposizioni di tratte di voli all'interno delle fasce orarie indicate così come accade adesso? Ci sono spazi all'interno della giornata, specialmente quello compreso tra le 13 e le 20 e 30, desolatamente vuoti. All'interno delle tratte dovrebbe esserci una maggiore attenzione nell'indivi-

duazione degli orari, affinché tutta l'utenza possa avere un servizio compiuto.

ILARIO FLORESTA. Signor presidente, in premessa debbo dire che, riguardo alla continuità territoriale riferita alle isole, non sono molto d'accordo sui servizi che prevedono contributi sia regionali sia statali. Infatti, è il mercato — costituito dalla concorrenza tra le varie compagnie aeree — che deve regolamentare la situazione relativa al trasporto dei passeggeri da e per le isole. In poche parole, non vi deve essere alcun onere per le casse dello Stato o delle regioni (questa opinione l'ho espressa l'altra volta ed oggi la ribadisco) tant'è che, se non vado errato, ultimamente Air One sta offrendo il servizio senza nessun onere né a carico della regione né a carico dello Stato.

Detto questo, ai rappresentanti della regione Sicilia vorrei chiedere come funziona ad oggi la continuità territoriale per quanto concerne i collegamenti con le isole minori. Al riguardo sottolineo che a suo tempo — pur ricoprendo la carica di parlamentare nazionale — presi coscienza del problema quando quest'ultimo fu trattato dalla presidenza della regione Sicilia.

In secondo luogo, vorrei far presente che si deve smettere di raccontare la favola secondo cui la Sicilia non è svantaggiata nei confronti della Sardegna per quanto concerne il raggiungimento dei vari capoluoghi di regione. Infatti, senza prendere l'aereo, per arrivare dalla Sicilia a Roma o a Milano si impiegherebbero mediamente circa quindici-sedici ore. È questo il tempo che serve per recarsi con il treno da Catania allo stretto di Messina, attraversarlo e recarsi di nuovo in treno da Messina a Roma o a Milano. Vorrei sapere se la regione Sicilia abbia intenzione di permettere ad un individuo di partire da Catania o da Palermo — con le agevolazioni date dalla continuità territoriale — per raggiungere Milano piuttosto che Roma.

Inoltre — in questo caso sono d'accordo anche con i colleghi sardi —, non possiamo parlare di benefici a solo vantaggio dei residenti. Infatti, la continuità territoriale

serve ai residenti, ma anche a sviluppare l'indotto socio-economico del territorio. Quindi bisogna dare la possibilità sia ai siciliani sia ai non siciliani di poter sviluppare i loro affari a Catania; a tutt'oggi infatti una persona che proviene da Roma o da Milano, sempre che non utilizzi compagnie *low cost*, spende circa 400 euro tra andata e ritorno.

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per le risposte ai quesiti posti.

RENATO SORU, *Presidente della regione Sardegna*. L'onorevole Nuvoli vuole sapere se sia preferibile il modello corso, quello attuale o un eventuale nuovo modello. Inoltre sono stati chiesti chiarimenti circa i pregi e i difetti del sistema della continuità territoriale per quanto riguarda la regione Sardegna. Infine mi è stato domandato se sia compito del mercato occuparsi del trasporto aereo o se la politica, ogni tanto, debba ricoprire un ruolo in tal senso.

Partendo dall'ultima domanda, credo che la politica debba svolgere un ruolo che non deve corrispondere a quello di semplice spettatrice del mercato. La maggior parte delle volte, infatti, debbono essere prese in considerazione anche tutta una serie di situazioni che, addirittura, non contemplano l'esistenza di un vero e proprio mercato. Il trasporto aereo per la Sardegna è uno di quei casi in cui non vi è mercato perché la concorrenza non è in grado di sviluppare un preciso ruolo. È per questo che la politica si deve occupare del problema, altrimenti in questo paese si avrebbero dei cittadini in evidente svantaggio rispetto ad altri.

Personalmente mi sono trovato ad operare avendo a riferimento una continuità territoriale che scade il 31 dicembre. Occorreva fare qualcosa, quindi ho aspettato il più a lungo possibile di sapere che cosa fossi in grado di ottenere e con quali mezzi. In tutte le maniere ho chiesto al Governo di comunicarmi se vi fossero dei mezzi per un nuovo bando di continuità territoriale. Infatti, esiste una legge secondo cui per promuovere qualsiasi gara

d'appalto occorre individuare le risorse finanziarie a disposizione. Come ripeto, ho aspettato il più a lungo possibile, ma il 31 dicembre si stava avvicinando molto in fretta. Potevo ancora scegliere se non fare nulla e lamentarmi del Governo - rischiando di far trovare i cittadini sardi in una situazione ancora più disagiata - o fare ciò che era possibile senza fondi. Per questa ragione, non ho scelto tra un modello migliore e un modello peggiore, ma ho scelto in base a ciò che si poteva fare. Ciò che si poteva fare prende spunto, in questo caso, non tanto dalla legge italiana - che fino ad oggi non è stata finanziata - ma dalle norme europee, che affermano che nel settore del trasporto aereo, come in tutti gli altri mercati, la libera concorrenza è un patrimonio dell'Unione europea e come tale va tutelata in tutte le circostanze.

Tuttavia il regolamento CEE n. 2408 del 1992 prevede anche che, per particolari regioni in ritardo di sviluppo o che presentino la caratteristica dell'insularità o dove il mercato non ha dato esiti positivi in termini di qualità dei servizi, di periodicità ed anche di prezzo, su alcune rotte possano essere imposti oneri di servizio pubblico. Quindi, facendo riferimento a questa possibilità, abbiamo pensato che fosse meglio richiedere l'imposizione di oneri di servizio pubblico.

A tal fine abbiamo cercato di comprendere qual era la situazione - considerando anche che tutti noi abbiamo esperienza di viaggiatori - e abbiamo parlato con i direttori dei diversi aeroporti per capire quali fossero le difficoltà emerse fino ad oggi. Una difficoltà era rappresentata dal fatto che il sistema vigente normava le rotte per Roma e Milano, che di fatto soddisfano forse circa il 50 per cento dei viaggiatori, mentre il rimanente deve fare altre tratte, per cui c'è un traffico « non dovuto » verso Roma e verso Milano di persone che devono andare a Pisa, a Bologna, a Torino, a Venezia, a Verona. Quindi tutto questo traffico agevolato in realtà era spurio, perché per metà era rappresentato da persone che in effetti stavano raggiungendo la destinazione e

quindi ne ricevevano un vantaggio effettivo e per metà era rappresentato da viaggiatori che invece ricevevano un vantaggio molto inferiore.

Nei primi due anni di continuità territoriale in effetti la qualità del servizio è stata sufficientemente elevata; nel terzo anno invece, quello di proroga, è andata deteriorandosi. Devo dire che quella proroga è stata uno sbaglio, anche perché la continuità « due anni più uno » dava la possibilità di emettere un nuovo bando subito al terzo anno (e nella finanziaria di quell'anno c'erano ancora 10 milioni di euro a disposizione per un'eventuale nuova gara). La qualità scadente del servizio era dovuta alla totale mancanza di controlli e soprattutto alla mancata previsione di sanzioni sui ritardi, sugli smarrimenti e quant'altro. Un altro fatto particolarmente odioso era che non venivano imposti oneri sull'intera tratta, ma soltanto su un certo numero di posti. Ad esempio, se sulla tratta Cagliari-Milano un aereo aveva 180 posti, si poteva stabilire che i primi 140 erano soggetti ad una tariffa agevolata e gli altri 40 non lo erano e ci si poteva facilmente sbagliare e dire che i posti a tariffa agevolata erano già stati venduti e che erano rimasti soltanto quelli a tariffa piena. È capitato anche a me che, nonostante metà aereo fosse vuoto, io sia stato costretto a pagare una tariffa piena.

Quindi, queste erano le tre questioni che dovevamo considerare: il fatto che la gente non viaggia soltanto per Roma e per Milano, ma l'Italia è più vasta; il fatto che non ci siano controlli e sanzioni; il fatto che occorre sanzionare l'intera tratta e non soltanto un certo numero di posti su quella tratta. Dovevamo risolvere questi tre problemi e non avevamo soldi, per cui il modello ce lo siamo dovuti inventare.

Ciò che abbiamo ritenuto di fare, correndo qualche rischio, è stato guardare con attenzione le norme europee e abbiamo visto che non c'è alcuna disposizione che preveda che gli oneri di servizio pubblico debbano essere imposti tratta per tratta; anzi, tra le righe si capisce che i principi fanno salva la possibilità di im-

porre oneri su blocchi di tratte. E noi verso blocchi di tratte siamo voluti andare, perché per Roma e per Milano in effetti c'è un po' di mercato, quindi sono le tratte più appetibili e sono le tratte che oggi sono state concesse in maniera esclusiva, ma tutte le altre tratte attualmente sono aperte al mercato, nonostante il mercato non si sia sviluppato. Ci sono tratte che sono aperte soltanto in alcune stagioni, oppure soltanto alcuni giorni alla settimana, oppure alcuni giorni alla settimana nelle stagioni più interessanti; comunque poche sono aperte tutti i giorni e, quando questo accade, le condizioni sono onerosissime, eccessive (anche tre volte il prezzo del biglietto della tratta per Roma e per Milano).

Occorreva quindi fare qualcosa soprattutto per queste tratte, che interessano forse la metà dei viaggiatori. Sapevamo che, se avessimo realizzato dei pacchetti, alcune tratte sarebbero risultate interessanti e avremmo avuto dei partecipanti, mentre per altre si sarebbe creato il deserto e quindi avremmo continuato a non fornire servizi ai nostri cittadini. Abbiamo fatto quello che fa qualsiasi agente di commercio quando vende qualcosa (mettendo il prodotto interessante davanti e vicino quello meno interessante) pensando che magari il tutto poteva essere in qualche maniera interessante, non perché una tratta sussidi l'altra - questo è vietato dall'Unione europea -, ma per il fatto che un unico pacchetto consente maggiori sinergie, migliore utilizzo degli aeroplani, dell'organizzazione a terra, di tutto il sistema e questo porta sicuramente ad una maggiore efficienza di cui, in questo caso, si avvantaggiano i viaggiatori.

Abbiamo presentato questa proposta di imposizione di oneri di servizio pubblico e l'abbiamo discussa con l'ENAC e con il ministero. Non era stato mai fatto niente di simile, perché fino ad oggi si era sempre proposta l'imposizione di oneri di servizio pubblico che era andata deserta in sede europea. Il secondo passo è una gara, nella quale viene messa a disposizione una certa quantità di risorse. Abbiamo potuto fare solamente il primo passo e abbiamo pre-

sentato un'offerta che riteniamo accettabile, altrimenti avremmo avanzato un'offerta più interessante per i nostri cittadini, relativa a tariffe ancora più ridotte per la città. Abbiamo fatto quello che riteniamo e speriamo possa essere accettato con il primo passo, cioè con la semplice imposizione di oneri, senza compiere il secondo passo, cioè la gara in cui vengono messe a disposizione delle risorse.

È interessante sapere che Meridiana ha già detto che accetterà e ciò vuol dire che in effetti abbiamo fatto una buona scelta...

GIORGIO PANATTONI. Anche Air One.

RENATO SORU, *Presidente della regione Sardegna*. Sì, anche Air One.

GIAMPAOLO NUVOLI. Air One ha chiesto cinque mesi di proroga, altrimenti avrebbe presentato i ricorsi.

RENATO SORU, *Presidente della regione Sardegna*. Stiamo dando, quindi, ai cittadini sardi la possibilità di usufruire di un servizio migliore di quello attuale, senza alcuna risorsa finanziaria, giacché non ci sono state messe a disposizione.

Queste rotte saranno in esclusiva? No, questo pacchetto di 18 rotte, questi oneri di servizio sono accettabili da chiunque abbia interesse, qualsiasi compagnia straniera o italiana: se per caso Meridiana o Air One vorranno partecipare, tutte e due avranno diritto a fare le 18 rotte. L'esclusività si potrebbe concedere solamente nel passaggio successivo, qualora la prima imposizione di oneri andasse deserta e si dovesse procedere con la gara. In quel caso, per agevolare ulteriormente la partecipazione delle compagnie, si darebbe anche la rotta in esclusiva. Noi abbiamo fatto un pacchetto che non è in esclusiva, chiunque lo può accettare, anche più di due compagnie. Questo probabilmente non succederà. C'è la possibilità che soltanto una compagnia partecipi; c'è anche la possibilità - nessuno lo vieta - che una associazione temporanea di imprese o un

consorzio di imprese si mettano d'accordo e assieme chiedano l'imposizione degli oneri.

Stiamo facendo questo, come ho già detto, senza risorse. Credo sia un diritto della Sardegna quello di avere le risorse, almeno fintanto che esiste una legge nazionale. È colpevole che non siano state messe a disposizione fino ad oggi e per questo siamo stati costretti ad agire come abbiamo fatto. Appena queste risorse saranno messe a disposizione, tra sei, sette mesi, faremo un'altra gara e le utilizzeremo, offrendo una continuità migliore alla Sardegna. Con quale modello? Non lo so, vedremo caso per caso, perché la Corsica è diversa dalla Sardegna, dipende dal numero di persone che viaggia, dal numero di città che si vogliono raggiungere, dipende da molte cose.

Quali altri tipi di vantaggi stiamo offrendo ai cittadini rispetto al passato? Innanzitutto il fatto che l'intera tratta è onerata, quindi non ci potrà essere più nessuno che gioca con i numeri e dice che i posti a tariffa agevolata sono già venduti e che sono disponibili solamente posti a tariffa piena, perché tutto l'aereo dovrà essere messo a disposizione. Inoltre vi è una carta dei diritti dei viaggiatori che è stata discussa ed approvata in sede europea e che dovrà essere recepita anche in Italia (credo che avverrà entro la fine del prossimo anno). Noi chiediamo che chi accetterà gli oneri accetti di rispettare la carta dei diritti del passeggero fin dal primo giorno. La carta prevede una maggiore severità sui tempi e sulla qualità del servizio, ad esempio un rimborso se si superano i 20 minuti di ritardo.

Dove siamo oggi? La nostra proposta è stata già pubblicata nella Gazzetta ufficiale. Si tratta della medesima proposta del Governo italiano e dell'ENAC ed essa è compatibile con le norme comunitarie attuali. Ci eravamo recati a Bruxelles per parlare di questa proposta prima che si concludesse la Conferenza dei servizi e avevamo ottenuto una risposta sostanzialmente positiva. Evidentemente ora, su segnalazione di qualche compagnia, sarà tornato qualche dubbio; però abbiamo

recentemente incontrato i rappresentanti di tali compagnie insieme al presidente dell'ENAC e, al di là dei possibili problemi legali paventati, non vi sono stati rilievi di sorta né sul merito della proposta, né su alcuno di tali aspetti (anche perché, secondo noi, non ce ne sono).

È comunque vero che questo modello non è stato mai utilizzato in Europa perché il primo passo, quello della richiesta di imposizione d'oneri, è sempre stato rifiutato, così passando al momento successivo, cioè alla gara. Abbiamo così ideato un sistema un po' diverso ma che è assolutamente compatibile con i principi previsti dal regolamento europeo e, quindi, pensiamo - il Governo italiano pensa - che non ci saranno problemi. Per questo motivo andremo avanti.

Per rispondere alla domanda sollevata, le traduzioni in 21 lingue sono state già fatte e ci aspettiamo che tale proposta venga pubblicata nella Gazzetta europea entro due settimane (speriamo prima del 10 dicembre). Le compagnie hanno dieci giorni di tempo per aderire all'imposizione degli oneri, quindi dovremo farcela entro la fine dell'anno (se per caso tutto dovesse slittare di una settimana, non succedrebbe comunque nulla). Entro il 10 dicembre è il termine che ci aspettiamo.

È vero poi che, con molta probabilità, la Direzione generale trasporti della Commissione ci chiederà chiarimenti, ma noi saremo pronti a fornirli. Ad oggi, pensiamo che non ci saranno procedure di infrazione a nostro carico. Peraltro, se il Governo impegnerà - così come sembra - delle risorse, saremo pronti e felici di fare una nuova gara fra sei mesi utilizzando quelle risorse: sono sicuro che utilizzandole bene riusciremo a dare un servizio anche migliore.

GIACOMO ROTONDO, *Dirigente del servizio trasporto regionale aereo dell'assessorato ai trasporti della regione Sicilia*. Per quanto riguarda la regione siciliana, la situazione degli oneri del servizio pubblico è leggermente diversa rispetto a come questa è organizzata ed attuata in Sardegna. Innanzitutto, noi abbiamo operato

secondo l'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 (l'oggetto della legge riguarda proprio la continuità territoriale per la Sicilia per il trasporto aereo). Quindi, partendo dal principio fissato dal regolamento n. 2408, sulla base del quale tutti noi abbiamo operato, attraverso le Conferenze dei servizi indette e concluse nel 2001 e nel 2002, sono stati individuati tre macro-pacchetti di rotte da onerare. Uno riguardava i collegamenti da Trapani verso le due isole minori, Lampedusa e Pantelleria, e verso Roma-Milano e Bari-Venezia, oltre ad una rotta Trapani-Catania.

Nella stessa Conferenza dei servizi sono diventate operative le tratte dal 2003 e noi siamo partiti dal 1° giugno di quell'anno (quindi, parecchio dopo il 2001, data in cui si è conclusa la Conferenza dei servizi). Nella stessa Conferenza dei servizi erano stati individuati anche i collegamenti da Palermo e Catania verso le isole di Lampedusa e Pantelleria.

Nonostante ulteriori, notevoli vicissitudini (non ultime, la gara deserta o il fatto che l'ENAC avesse annullato alla compagnia greca che si era aggiudicata la prima gara la licenza di volo in Sicilia) le tratte sono state ufficialmente attivate dal 29 marzo di quest'anno. Quindi, il discorso temporale è ancora *in itinere*, con un contratto biennale per Trapani in scadenza ma, eventualmente, prorogabile ancora per un altro anno.

C'è poi un terzo pacchetto che non trova una via d'uscita nonostante una Conferenza dei servizi conclusasi nel 2002 (siamo nel 2004 e, ancora, non riusciamo a pervenire ad una soluzione). Mi riferisco a otto collegamenti, da Palermo e da Catania, verso scali nazionali ed europei. Per questi collegamenti non si riesce a portare avanti la gara. La motivazione, ancora non ufficiale, sembra quella che, da parte dello Stato, non vi sia la disponibilità economica per attivare queste ulteriori tratte.

Quindi, allo stato attuale, abbiamo certamente assicurati i collegamenti con le isole minori della Sicilia, che rimangono per noi un punto fondamentale dato il problema reale di continuità territoriale,

considerato anche il fatto che, spesso, le condizioni meteo-marine nel canale di Sicilia sono avverse e le navi non riescono a garantire in via costante i collegamenti. Pertanto, in queste condizioni, il trasporto aereo diventa l'unico momento certo per assicurare il movimento. Gli abitanti di Lampedusa, per esempio, si appoggiano alla ASL di Palermo e, quindi, c'è una necessità vitale per essi di avere un collegamento stabile con Palermo. Lo stesso vale per Trapani per quanto riguarda l'isola di Pantelleria.

Queste tratte, dai dati che abbiamo, hanno un'altissima capacità di riempimento degli aeromobili, ancorché attuate con gli ATR42 (tuttavia, nel periodo estivo, Meridiana è venuta incontro ad alcune necessità di Lampedusa mettendo a disposizione, per alcuni giorni, degli airbus, anche per il carico merci).

Il primo di questi contratti andrà a scadere il 1° giugno del 2005, il secondo nel 2006. Per quanto riguarda il terzo (tratta da Palermo e Catania), abbiamo richiesto al ministro un incontro, considerato anche il fatto che il mercato è cambiato in due anni e, probabilmente, le tratte che sono state individuate due anni fa oggi sono forse anacronistiche.

Aspettiamo ora una risposta, anche dal punto di vista economico, perché la regione partecipa al finanziamento dello Stato nella misura del 50 per cento dell'importo dello Stato. In altre parole, se lo Stato mette 100, noi mettiamo 50. Quindi, siamo ora ad un terzo del costo complessivo dell'intervento.

Tutto questo per le tratte già onerate in servizio è un rapporto che già va avanti da sé e continuerà ad essere onerato dalla regione Sicilia che, nel frattempo, con una propria legge, ne ha anche garantito la copertura. Lo stesso discorso vale anche per le altre tratte che, però, non riusciamo ancora a portare ad esecuzione.

Da questo punto di vista, per i collegamenti con le isole minori, anche avendo riguardo ad una prospettiva futura, noi chiederemo anche per il terzo anno la proroga onerata per le tratte attualmente poste in essere che sono in servizio.

Per inciso, rispetto alla Sardegna, da noi non c'è un discorso di divisione degli aeroporti. Per Trapani la gara è stata vinta da Air One su presentazione di offerta plurima, mentre da Palermo e Catania verso Lampedusa e Pantelleria la gara è stata vinta da Meridiana. In ogni caso, per questa gara non c'era alcun discorso di differenziazione con siti aeroportuali. Per Trapani è stato fatto un pacchetto unico di gara. Alla Comunità europea è passato il principio che ci ha consentito di realizzare un unico pacchetto di gara, tant'è che la tratta è garantita tutta da un'unica compagnia aerea.

Chiediamo che lo Stato possa assicurare la copertura finanziaria per il terzo anno, garantendo le tratte onerate attualmente poste in essere. Vedremo, poi, gli sviluppi per le altre tratte, come Palermo e Catania.

In una prospettiva futura, non abbiamo proceduto al collegamento territoriale con Roma e Milano considerati i numeri che la norma ci imponeva da un punto di vista economico: con 150 miliardi complessivi di vecchie lire, messi a disposizione dall'articolo 135, non saremmo riusciti a coprire anche i collegamenti con Roma e Milano, ancorché la quantità territoriale, così come avviene anche per la Sardegna, è principalmente su Roma e Milano perché i punti di snodo sono rappresentati da quei due aeroporti. Si è accettato questo principio perché quella era la somma stanziata su cui si poteva lavorare. In questa maniera il principio della pluralità non viene garantito, ma noi non avevamo alternativa con le isole minori: o bere o affogare. Le compagnie aeree che operavano collegamenti, più o meno regolarmente, da Palermo, Catania e Trapani verso le isole minori operavano nel periodo estivo, mentre come iniziava il periodo invernale abbandonavano le due isole lasciando in seria difficoltà i residenti.

Attualmente le tratte onerate poste in essere non riguardano soltanto i residenti o le categorie protette, ma sono per tutti, quindi chiunque voglia utilizzare questi mezzi aerei usufruisce della tariffazione

sociale. In un modello di sviluppo futuro come quello corso ciò non potrebbe essere garantito a causa dei costi eccessivi, ma anche perché non sarebbe più prevalente il principio dell'aiuto ai residenti in base alla continuità territoriale. Si punta comunque ad insistere sul discorso delle tratte onerate, compresi gli aeroporti di Palermo e Catania verso gli scali nazionali.

MICHELE COSSA. Mi sembra importante avere da lei anche una valutazione sul traffico ordinario tra la Sicilia ed i maggiori aeroporti (Roma e Milano), dove non ci sono oneri, ma un regime di libera concorrenza, per sapere come funziona il tutto.

GIACOMO ROTONDO, *Dirigente del servizio trasporto regionale aereo dell'assessorato ai trasporti della regione Sicilia*. Al riguardo posso confessare che ho scoperto con non poca sorpresa che Alitalia ha calmierato i prezzi del collegamento con Roma; il biglietto andata e ritorno è passato dai 250 euro di due mesi fa ai 150 di ieri, comprese le tasse aeroportuali. Questo consente ad Alitalia, Air One e a Winjet, una compagnia di Catania che opera in *low cost*, di garantire una pluralità del servizio. Sicuramente l'imposizione degli oneri di servizio, considerato che chi vince la gara opera in regime di monopolio con i voli e gli orari predeterminati, avrebbe decisamente svantaggiato la pluralità di collegamenti su Roma, anche perché in determinati orari avrebbe imposto il monopolio di un'unica compagnia aerea. In questo senso l'attuale regime di libera concorrenza potrebbe essere la strada da seguire affinché le compagnie continuino a calmierare i prezzi. In ogni caso il principio della continuità deve essere garantito.

RENATO SORU, *Presidente della regione Sardegna*. Mi sono accorto di non avere risposto a due domande. La regione Sardegna nell'ultimo anno ha registrato un disavanzo di un miliardo e 100 milioni di euro, quindi deve soltanto pensare a ridurre le spese e aumentare le entrate;

pertanto non si pensa ad alcuna spesa aggiuntiva come la compartecipazione alle spese per la continuità territoriale. Peraltro con la legge finanziaria si intendono tagliare ulteriori risorse alle regioni, comprese quelle a statuto speciale.

Circa l'esperienza delle tratte Palermo-Roma e Palermo-Milano, vale la pena di ricordare che la Sicilia ha quattro volte la popolazione sarda: a questo mi riferisco quando dico che il mercato funziona dove esiste la dimensione adeguata. In Sardegna non esistono condizioni di mercato per Alghero, per cui se si fosse realizzato un pacchetto soltanto per l'aeroporto di Alghero nessuno avrebbe partecipato alla gara senza risorse stanziare; stesso discorso vale per Olbia, dove il traffico è rilevante solo l'estate. Avremmo trovato sicuramente qualcuno che avrebbe accettato la linea Roma-Cagliari e Cagliari-Milano, dove un certo traffico è garantito, ma non sarebbero stati accettati i collegamenti con le altre città del continente.

Non essendoci un mercato, rischiavamo di dare un servizio alla provincia di Cagliari e non alla Gallura, alla provincia di Olbia e non all'algherese. Credo che noi abbiamo la responsabilità di garantire un servizio a tariffe uguali per tutta la regione Sardegna. Questo è un ulteriore motivo per cui abbiamo previsto un unico pacchetto dove la qualità ed il tipo di servizio, nonché i costi, siano identici per tutta l'isola.

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

La seduta termina alle 15,05.

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

