

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO SANZA

La seduta comincia alle 13,40.

(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 del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone.

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 del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone.

Con l'odierna audizione del viceministro - al quale porgo il benvenuto a nome della Commissione - giunge a conclusione il ciclo di audizioni previste nell'ambito dell'indagine conoscitiva. Ricordo brevemente che con questa indagine, deliberata il 9 novembre 2004, la Commissione ha inteso effettuare una 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 venga adottare per il futuro.

Al momento della deliberazione, la questione riguardava in modo più urgente la Sardegna, considerato che nel dicembre 2004 sarebbero venute a scadenza le convenzioni sottoscritte dal Governo con alcuni vettori aerei per l'esercizio delle rotte di collegamento con tale isola, ma riguardava anche la Sicilia, per la quale sono in vigore specifiche disposizioni normative in materia di continuità territoriale aerea. Successivamente a tale data, si sono aggiunti anche profili di carattere comunitario, visto che il 4 marzo 2005 la Commissione europea ha avviato un procedimento formale di indagine sugli oneri di servizio pubblico previsti dall'Italia sulle diciotto rotte aeree individuate, al fine di accertarne la conformità alla disciplina comunitaria relativa al mercato interno.

Ricordo infine che nell'ambito dell'indagine conoscitiva hanno già avuto luogo le audizioni di rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana, dell'ENAC, della Conferenza dei presidenti delle regioni e province autonome, dell'ANCI e dell'UPI.

Con l'odierna audizione del viceministro Tassone, la Commissione acquisirà un ultimo, prezioso contributo di informazioni e di approfondimento e potrà quindi procedere alla definizione di un documento conclusivo.

Do la parola al viceministro Tassone.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Oggi finalmente ha luogo questa audizione, più volte rinviata, nella quale mi accompagnano il direttore generale per la navigazione aerea, ingegner Rossi, e il consigliere Mastrandrea.

Fornirò un'illustrazione sulla situazione attuale dei collegamenti aerei attivati ai sensi del regolamento CEE 2408/92 sulle regioni Sardegna e Sicilia.

In applicazione di quanto stabilito dall'articolo 36 della legge n. 144 del 17 maggio 1999, è stato emanato il decreto ministeriale 1° agosto 2000 - poi modificato con il decreto ministeriale 21 dicembre 2000 - con il quale è stata imposta la continuità territoriale della regione Sardegna, mediante i collegamenti aerei onerati sulle rotte Cagliari - Roma, Cagliari - Milano, Olbia - Roma, Olbia - Milano, Alghero - Roma e Alghero - Milano.

Le convenzioni a suo tempo sottoscritte tra i vettori Alitalia, Air One e Meridiana, che hanno esercitato tali collegamenti a seguito di procedura di gara, e l'ENAC, prevedevano una compensazione massima annuale a carico dello Stato pari a euro 24.232.157,00 per gli anni 2002 e 2003.

Allo scadere di tali convenzioni, è stata sottoscritta con i medesimi vettori una nuova convenzione, della durata di un anno e con scadenza 31 dicembre 2004, sulla base della quale i collegamenti citati venivano assicurati alle medesime condizioni, sia di servizio sia tariffarie, ma senza richiedere compensazioni da parte dello Stato, per esplicita rinuncia dei vettori stessi.

All'approssimarsi della scadenza della citata convenzione, con nota n. 6926 del 28 settembre 2004 il presidente della regione Sardegna ha chiesto al ministro delle infrastrutture e trasporti la delega ad indire la conferenza di servizi di cui al comma 3 dell'articolo 34 della legge n. 144 del 1999, delega conferita con nota ministeriale n. 6496/2004 del 5 ottobre 2004.

Tale conferenza di servizi si è riunita nei giorni 11, 22 e 26 ottobre 2004. In tale ambito, sono stati preliminarmente ricercati i parametri su cui costruire la nuova imposizione di oneri di servizio pubblico, parametri individuati nella compensazione finanziaria disponibile, nei principali aeroporti della penisola da collegare con la Sardegna e nelle categorie di passeggeri per le quali prevedere la tariffa agevolata.

Al momento in cui si sono svolte le predette conferenze di servizi non esisteva alcuna certezza sulla somma che la legge finanziaria 2005 avrebbe stanziato sul capitolo 2161 per gli oneri di servizio pub-

blico per la regione Sardegna. Considerata l'urgenza di avviare la procedura di imposizione degli oneri, è stato ritenuto opportuno optare per gli oneri di servizio pubblico senza compensazione da parte dello Stato.

In tale ambito, sono state individuate un totale di diciannove rotte, poi ridotte a diciotto, fra i tre aeroporti della Sardegna e i principali scali italiani. In particolare, tali rotte sono le seguenti: Alghero - Roma, Alghero - Milano, Alghero - Bologna, Alghero - Torino, Alghero - Pisa, Cagliari - Roma, Cagliari - Milano, Cagliari - Bologna, Cagliari - Torino, Cagliari - Pisa, Cagliari - Verona, Cagliari - Napoli, Cagliari - Palermo, Olbia - Roma, Olbia - Milano, Olbia - Bologna, Olbia - Torino, Olbia - Verona.

Per poter assicurare il servizio su tutti i collegamenti sopra individuati, le diciotto rotte sono state raggruppate in un unico pacchetto, in modo che i vettori fossero indotti a valutare il pacchetto stesso nella sua globalità, compensando le maggiori diseconomie generate dall'esercizio delle rotte meno redditizie con i vantaggi prodotti dall'esercizio delle rotte a più alto rendimento.

Le tariffe previste su tali collegamenti ricalcavano in linea di massima, per i passeggeri protetti, quelle determinate con decreto 21 dicembre 2000, attualmente in vigore, mentre le tariffe per le altre categorie di passeggeri sono state soggette ad un aumento medio di circa il 15-20 per cento.

È stata inoltre ampliata la fascia dei passeggeri aventi diritto alla tariffa agevolata, che comprendeva i nati in Sardegna, i residenti in tale regione, il coniuge e i figli dei nati nella stessa, i disabili, i giovani dai 2 ai 21 anni, gli anziani sopra i 70 anni e gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età.

Al fine di eliminare gran parte delle rigidità che caratterizzavano il precedente regime, era stato previsto un numero di voli variabile tra il periodo estivo e quello invernale ed è stata lasciata al vettore la facoltà di aumentare il numero dei voli nei

periodi di maggior traffico. Per tali collegamenti, come ho già evidenziato, non era stata prevista alcuna compensazione finanziaria a carico dello Stato.

Considerato il numero rilevante di collegamenti su cui erano stati imposti gli oneri, il direttore della direzione generale per la navigazione aerea, il presidente della regione Sardegna, l'assessore ai trasporti della regione stessa, alcuni dirigenti dell'ENAC ed altri componenti della conferenza di servizi si sono recati a Bruxelles per prendere contatto con i rappresentanti della competente direzione generale della Commissione europea e valutare assieme le problematiche che il provvedimento avrebbe potuto ingenerare.

Tenuto conto che in Europa non esistono precedenti di imposizione degli oneri di servizio pubblico senza compensazione da parte dello Stato, la Commissione si è vista costretta ad affrontare una problematica nuova, atipica, seppure non vietata dal regolamento comunitario n. 2408 del 1992, in cui si parla esplicitamente della concessione del diritto di effettuare il servizio « per rotte singole o serie di rotte ». Ne deriverebbe, pertanto, che se è possibile bandire una gara per l'affidamento di una serie di rotte dovrebbe essere *a fortiori* possibile imporre anche gli oneri su tale serie di rotte, costituendo questi il *prius* logico, oltreché giuridico, della gara stessa.

È stato in ogni caso messo in risalto da parte della Commissione il notevole numero di rotte interessate dal provvedimento. A tale riguardo, però, è stata prodotta una documentazione da cui risultava che sia la Francia sia il Portogallo hanno in precedenza imposto gli oneri su gruppi di rotte anche più numerosi di quelli proposti per la Sardegna. In particolare, la Francia ha onerato ben 113 rotte e di queste oltre 60 riguardano relazioni interne alla Francia continentale che, come è noto, è un territorio certamente vasto, ma anche sufficientemente infrastrutturato in termini di strade, autostrade e linee ferroviarie.

Pertanto, prima di esprimere perplessità sul numero di rotte onerate da e per

la Sardegna, sarebbe opportuno considerare che tali rotte riguardano sempre e comunque relazioni da e per un'isola sprovvista di valide e comparabili alternative di mobilità e che l'imposizione, così come proposta, andava ad incidere su un mercato che vale meno del 4 per cento dell'intero mercato nazionale e quindi, secondo i parametri adottati dall'Unione, non avrebbe potuto essere considerato mercato rilevante.

I funzionari della Commissione europea, ai quali era inizialmente sfuggito il concetto che la procedura di imposizione si fermasse alla prima fase (senza, quindi, l'espletamento della gara), hanno raccomandato in particolare che le condizioni per l'accettazione degli oneri di servizio pubblico non dovessero consentire di agevolare l'uno o l'altro vettore attraverso la richiesta di specifici ed identificativi parametri.

Sulla base delle risultanze dei contatti di cui sopra e in considerazione che, in assenza di certezze sulla compensazione finanziaria, non erano ipotizzabili alternative, con nota n. 13877 è stata inviata a Bruxelles la prevista comunicazione di imposizione, provvedendo, poi, a predisporre il decreto ministeriale 8 novembre 2004, di imposizione degli oneri, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 20 novembre 2004.

Contemporaneamente, è stata inviata alla Commissione europea la comunicazione di imposizione prevista dal regolamento n. 2408 del 1992, il cui allegato è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. C 306 del 10 dicembre 2004. Su tale base, i vettori interessati ad effettuare i collegamenti sopra individuati, singoli o associati (ATI), potevano presentare formale accettazione dell'intero contenuto degli oneri entro 15 giorni dalla data di pubblicazione della comunicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea.

L'Alitalia, ritenendo di essere stata danneggiata dal decreto di imposizione di oneri di servizio pubblico, ha presentato al TAR del Lazio un ricorso avverso il decreto stesso, insieme ad una richiesta di

sospensiva che il TAR ha accordato fino alla data dell'udienza. Pochi giorni dopo anche il vettore Air One ha presentato ricorso al TAR. Nell'udienza del 17 marzo il TAR ha riconosciuto la fondatezza di due delle argomentazioni contenute nei ricorsi presentati, rigettando tutte le altre, ed ha chiesto all'amministrazione la parziale modifica del decreto.

In particolare, il TAR ha ritenuto fondate le argomentazioni inerenti: la sovracapacità che verrebbe a crearsi in caso di adesione di più vettori agli oneri proposti (in altre parole, nel caso vi fossero più vettori ad accettare la medesima rotta, sarebbe stato necessario prevedere un criterio oggettivo di ripartizione delle bande orarie allo scopo di evitare una nociva sovrabbondanza dell'offerta); il traboccamento degli oneri sul mercato generale (la sentenza richiede cioè di prevedere nel decreto ministeriale uno strumento che eviti che i clienti del vettore concessionario, trasportati con le tariffe ed i voli onerati, continuino a fruire i servizi anche sulle rotte ordinarie e nel mercato non agevolato).

Nel contempo è pervenuta da parte della Commissione europea una formale richiesta di chiarimenti sulle modalità applicative dell'imposizione in argomento. In tale missiva, la Commissione ha richiesto all'Italia di trasmettere entro 30 giorni una serie di approfondite informazioni necessarie per valutare la conformità dell'atto di imposizione degli oneri di servizio pubblico. Tra queste è opportuno richiamare le seguenti: un'analisi giuridica relativa alle ripercussioni sull'esercizio, ad opera di tutti i vettori aerei europei, dei diritti di traffico per le rotte soggette agli oneri di servizio pubblico; un'analisi giuridica, basata sul diritto comunitario, che giustifichi le diverse condizioni contenute nell'imposizione di oneri di servizio pubblico; un bilancio particolareggiato dell'applicazione degli oneri di servizio pubblico; un'analisi particolareggiata delle relazioni economiche tra le zone della Sardegna e gli altri aeroporti italiani soggetti agli oneri di servizio pubblico, comprese le offerte di voli indiretti.

Al riguardo il ministero, in considerazione della possibilità che uno dei vettori presenti appello al Consiglio di Stato, ha ritenuto congruo comunicare alla Commissione europea la decisione di ritirare il decreto di imposizione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte citate, riservandosi di presentare un nuovo provvedimento di imposizione.

È opportuno precisare che fino ad ora i vettori Alitalia, Air One e Meridiana hanno operato le rotte con la Sardegna nel rispetto delle condizioni fissate nel precedente decreto di imposizione, sia tariffaria che di frequenza, senza soluzione di continuità. Occorre inoltre aggiungere che in molti casi le frequenze sono aumentate, sia per l'inserimento del vettore Ryan Air su alcune rotte, sia perché il vettore Meridiana ed il vettore Air One hanno iniziato ad operare collegamenti precedentemente non effettuati.

A far data dal 9 giugno 2005 i tre vettori Alitalia, Air One e Meridiana hanno trovato un accordo su un operativo che comprende l'intero pacchetto di collegamenti previsti dal decreto ministeriale del 21 dicembre 2000, evitando al contempo l'eccesso di capacità ed il traboccamento degli oneri sul mercato generale, criticato dal TAR del Lazio nella sentenza del 17 marzo 2005, che ha sospeso gli effetti del decreto ministeriale dell'8 novembre 2004. Tale operativo avrà la durata prevista di due stagioni IATA (12 mesi).

Nel frattempo è stata rilasciata al presidente della regione Sardegna la delega ad indire una nuova conferenza di servizio per determinare il contenuto di un ulteriore provvedimento di imposizione degli oneri di servizio pubblico sugli aeroporti della Sardegna.

Per quel che riguarda la regione Sicilia, il presidente della regione è, stato, a suo tempo, delegato ad indire la relativa conferenza di servizi, ai sensi della legge n. 388 del 2000. In tale ambito sono state individuate una serie di rotte su cui, con decreto dell'11 gennaio 2002, sono stati imposti gli oneri di servizio pubblico. Tali rotte sono le seguenti: Trapani — Pantelleria, Trapani — Lampedusa, Trapani —

Roma — Milano, Trapani — Bari — Venezia, Trapani — Catania, Pantelleria — Palermo, Lampedusa — Palermo, Lampedusa — Catania.

Per i predetti collegamenti aventi per origine o per destinazione l'aeroporto di Trapani, è stata stipulata tra il vettore Air One e l'ENAC una convenzione che prevede una compensazione massima annuale di euro 24.847.408,33, di cui i due terzi a carico dello Stato e un terzo a carico della regione. Detta convenzione ha avuto la sua scadenza naturale il 1° giugno 2005.

In prossimità della scadenza le convenzioni sottoscritte sono state prorogate dall'ENAC per un ulteriore anno, apportando all'operativo talune correzioni per tener conto della bassa affluenza di passeggeri che si era registrata sulla tratta Trapani — Catania, così come era stato evidenziato da uno studio effettuato dalla competente direzione generale per la navigazione aerea del Ministero delle infrastrutture e trasporti. Su tale base, l'operativo sottratto alla predetta rotta Trapani — Catania è stato spostato sui collegamenti alle isole minori della Sicilia.

È stata inoltre sottoscritta tra la società Meridiana e l'ENAC una ulteriore convenzione per l'affidamento dei servizi onerati tra gli aeroporti di Palermo e Catania con le isole minori della Sicilia. Per tale convenzione è prevista una compensazione annuale massima di euro 7.857.555,00, di cui i due terzi a carico dello Stato e un terzo a carico della regione. Detta convenzione avrà la sua scadenza naturale il 26 marzo 2006, con possibilità di proroga per un ulteriore anno.

Il presidente della regione Sicilia ha, inoltre, richiesto una ulteriore delega per indire una nuova conferenza di servizi, per attuare quanto previsto dall'articolo 1, comma 269, della legge n. 311 del 2004 (legge finanziaria 2005), il quale così recita: « Per garantire la prosecuzione degli interventi per la continuità territoriale di cui all'articolo 82 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, per il triennio 2005-2007, per Trapani, Pantelleria e Lampedusa sono assegnate risorse finanziarie per

complessivi 10 milioni di euro annui ». Detta delega è stata conferita dal ministro in data 9 giugno 2005.

Ho firmato stamattina una lettera con la quale prendiamo atto della proposta avanzata dall'ENAC sull'accordo dei tre vettori per i collegamenti da e per la Sardegna, sulla base di un nuovo piano operativo di ritocco delle tariffe. Ad oggi sono autorizzati diciotto movimenti, con la possibilità di aumentare questo numero, almeno temporaneamente.

Abbiamo avuto numerosissimi incontri con le varie parti interessate. Proprio oggi è in corso una riunione, da me avviata, per potenziare i collegamenti marittimi tra la Sardegna e altre zone dell'Italia. Stiamo facendo del nostro meglio per migliorare la situazione.

Non posso che ringraziare la direzione generale per la navigazione aerea, i nostri uffici e l'ENAC per il lavoro svolto. Adirittura abbiamo svolto un lavoro « *ultra petita* », che non ci competeva, attraverso la nostra presenza mediatrice nelle trattative con alcuni vettori aerei. Abbiamo svolto questo tipo di attività, certamente poco ortodossa, per dare al più presto la risposta che la collettività richiede. Sono stati comunque compiuti dei passi in avanti e si può quindi guardare al futuro con maggiore ottimismo.

Dovremo sicuramente rivedere tutta la disciplina relativa alla continuità territoriale. Abbiamo avuto strumenti più restrittivi rispetto ad altre normative esistenti e occorre quindi una sistemazione organica di questa materia attraverso una normativa certa, nella quale prevalgano le esigenze di servizio pubblico rispetto alle esigenze dei vettori.

Il Governo è interessato a predisporre un testo insieme al Parlamento per superare queste difficoltà.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro per l'ampia e approfondita relazione su una tematica che interessa molto la popolazione di queste regioni e i deputati che da esse provengono.

Do ora la parola ai colleghi per eventuali domande.

MICHELE COSSA. Nel ringraziare il viceministro Tassone per l'ampia relazione svolta, ritengo sia doveroso svolgere alcune osservazioni relativamente ad una situazione che conosco direttamente e personalmente, caratterizzata dall'assenza di una disciplina giuridica di riferimento a fronte dell'avvenuta scadenza del regime tariffario agevolato - già prorogato di un anno - in data 31 dicembre 2004, senza possibilità di ulteriori proroghe.

Dopo un periodo di interregno durato alcuni mesi, in cui - grazie soltanto alla buona volontà delle compagnie aeree - si è continuato a mantenere un servizio accettabile, la lacuna normativa ha progressivamente comportato tre ordini di conseguenze: crescente incertezza negli spostamenti, attesa l'oggettiva difficoltà di reperire un posto aereo da e per la Sardegna; incertezza tariffaria, poiché tutte e tre le compagnie aeree hanno contingentato i voli per i residenti, e quindi a partire dal centoquarantunesimo posto i vettori applicano la tariffa piena, sia ai residenti sia ai non residenti, con costi superiori rispetto a quelli registrati nel 2000, prima che scattassero le misure sulla continuità territoriale; mancata ottimizzazione del servizio, uno dei presupposti essenziali della stessa continuità, in base al quale i voli dovrebbero essere distribuiti in modo omogeneo - conformemente alle esigenze dell'utenza e non a quelle della compagnia - durante la settimana, in tutti i periodi dell'anno e nelle diverse fasce orarie giornaliere.

Quanto all'introduzione, la scorsa settimana, di altre due tratte da parte di Alitalia, mi sembra di capire si tratti di voli a carattere esclusivamente stagionale, che si protrarranno solo fino a settembre, quindi al momento di massima domanda turistica, dopodiché ritorneremo alla situazione pregressa e l'ultimo volo Alitalia da Cagliari a Roma sarà previsto alle ore 19, ipotesi che mi pare inaccettabile.

Dopo l'*early warning* dello scorso anno e la sostanziale apertura di un'indagine da parte europea - non si è trattato di una richiesta di chiarimenti -, il ministero ha ritenuto, a mio avviso opportunamente, di

rispondere ai rilievi comunitari revocando il decreto contestato. Sarei curioso di capire da chi sia scaturita questa idea, se - come sostiene la regione - dal ministero oppure - come io credo - dalla regione; le eccezioni all'impianto del decreto sono state sollevate subito e si sono tradotte nella successiva sentenza del TAR e nelle obiezioni dell'Unione europea.

Il viceministro ci ha comunque informato che è allo studio un altro decreto: in tal senso, sarà interessante capire su quali linee il ministero intenda muoversi. È stata, infine, conferita una delega al presidente della regione per la convocazione della nuova conferenza di servizi. Ciononostante, i tempi della procedura sono tali che, nella più ottimistica delle ipotesi, per almeno altri sei mesi continueremo a versare in condizioni di totale incertezza, senza neppure la garanzia che le procedure previste andranno a buon esito nel 2006.

Alla luce di ciò, signor viceministro, reputo necessario individuare una soluzione urgente per introdurre un minimo di garanzie per i cittadini sardi: in proposito, non vedo altra possibilità che proseguire l'azione politica svolta dal ministero, anche a livello di *moral suasion*, con i soggetti interessati, dando vita ad un tavolo di confronto tra Stato, regioni, ENAC e compagnie aeree, per conseguire i richiamati obiettivi di certezza dello spostamento, certezza della tariffa ed ottimizzazione dei voli.

Prima di concludere il mio intervento, vorrei peraltro farle presente, viceministro, che sono state soppresse anche due rotte marittime, la Cagliari-Napoli e la Cagliari-Palermo che, seppure una volta alla settimana, garantivano i collegamenti tra queste due importanti località.

Vengo, infine, all'ultima delle mie osservazioni. Se il problema affrontato è dovuto in parte alla carenza di un quadro normativo probabilmente da rivedere, esso nasce soprattutto dalla mancanza di risorse adeguate a disposizione. Badate, non stiamo parlando di risorse enormi, soprattutto se paragonate a quanto lo Stato e la regione Sicilia complessivamente spendono

per le isole minori (per un totale di 15 mila cittadini, rispetto ad un milione e 600 mila cittadini sardi); si tratterebbe di una cifra che abbiamo quantificato in 40, 50 milioni di euro, somma sufficiente a « coprire » le esigenze dei 4 milioni di passeggeri, residenti e non, che volano verso la Sardegna: si otterrebbe, così, il risultato di risolvere definitivamente il problema che ci affligge.

La strada intrapresa nella prima fase della continuità territoriale è stata quella degli oneri di servizio pubblico: ve ne è, però, un'altra — che il regolamento n. 2408 consente, anzi privilegia, per le regioni svantaggiate ultraperiferiche dell'Unione —, quella degli aiuti sociali, la quale non comporta gare né contenziosi e salvaguarda la concorrenza. Infatti, le compagnie che decidono di volare verso rotte garantite dagli oneri sociali devono semplicemente assicurare un certo servizio, coprire le tratte interessate durante tutto l'anno e per tutte le fasce orarie della giornata. La regione, però, anziché sfruttare una simile opportunità, ha preferito trincerarsi, motivando la propria posizione con una lamentata mancanza di risorse. Personalmente, credo invece che la strada da percorrere sia quella appena indicata e che il problema delle risorse possa essere risolto. Non è una questione che potrà risolvere lei, signor viceministro, lo comprendo, ma ci sono altri ministeri interessati ed è rispetto ad essi che intendiamo intervenire.

LUIGI MURATORI. Ringrazio il viceministro Tassone per la sua relazione, che mi ha fatto ricordare il passato, quando nel 2000 — ero membro del consiglio di amministrazione dell'ENAC — varammo per la prima volta nella storia di questo paese il bando per gli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale con la Sardegna, bando regolato da una legislazione di carattere europeo che aveva parametri certi, rappresentati da una prima fase seguita da una seconda con oneri a carico dello Stato.

La prima attuazione di quegli oneri è stata un esempio di ciò che l'Italia avrebbe

dovuto intraprendere, anche per recuperare spazi nei confronti di altri paesi, tra cui la Francia, la quale nel frattempo aveva posto gli oneri di servizio pubblico addirittura sulla tratta Parigi-Lione.

Scaduto quel bando, abbiamo assistito, a mio avviso, ad un susseguirsi di errori di interpretazione e di regolamentazione, con successive attuazioni di bandi che contrastavano con la legislazione europea. Mi rendo conto dell'attività svolta dai suoi uffici per far fronte alle numerose *gaffes* internazionali gestite dall'ENAC e non posso dimenticare che la nostra *authority* per il trasporto aereo ha assunto una posizione di totale ostruzionismo nei confronti di una compagnia straniera, la Ryan Air, per poi dover fare « Caporetto », a testa bassa, di fronte ad un decreto del Consiglio di Stato che dava ragione a quella compagnia. Questo sistema è da criticare comunque, perché in quel periodo siamo stati lo zimbello di tutta l'Europa dal punto di vista normativo e regolamentare.

Viviamo in un paese che ha accettato il principio della liberalizzazione del trasporto aereo e se questo principio è stato accolto va poi applicato pienamente. Pensare di poter portare avanti « all'italiana » mezzi attraverso i quali si garantiscano realtà più o meno esistenti è un errore e un danno per le realtà che si tende a salvaguardare.

Mi auguro quindi che ciò che è stato fatto non venga ripetuto. L'ipotesi di inserire delle rotte verso la Sicilia non mi trova contrario, ma come spesso dice il mio Presidente — mi riferisco a Silvio Berlusconi — occorre seguire la politica del buon padre, per cui bisogna fare il passo proporzionato alle proprie disponibilità. Mi risulta che ad oggi l'ENAC abbia difficoltà nel mantenere fede agli impegni sottoscritti relativi ai mutui per le società di gestione dello sviluppo degli aeroporti. Mi domando quindi dove troverà ulteriori risorse per poter potenziare altre rotte con oneri sociali. Auspico pertanto che tutta questa materia, come lei ha sottolineato, sia rivista al più presto e in maniera più coerente.

PIERGIORGIO MASSIDDA. Credo di poter sottoscrivere quanto già è stato detto dal collega Cossa. Ringrazio il viceministro, al quale però ricordo che la continuità territoriale fu organizzata e gestita da una amministrazione di centrodestra, che dava finalmente una risposta ad una richiesta da parte della popolazione sarda. Faccio presente a chi sta ascoltando che un volo aereo da Cagliari a Bari ha un costo di 200 euro superiore ad un volo da Cagliari a New York. Questo paradosso peraltro sembra violare il principio di proporzionalità del costo alla lunghezza della tratta.

La continuità territoriale da noi attuata a suo tempo aveva dato un minimo di respiro all'economia e ai collegamenti tra la Sardegna e il continente. Successivamente, in Sardegna è subentrato un Governo di centrosinistra, il quale, nel tentativo di dimostrare che chi lo aveva preceduto aveva mal governato, ci ha portato a questa situazione.

Come parlamentari vorremmo avere il piacere di contribuire a questo dialogo, ma troppo spesso veniamo a conoscenza degli incontri tra le parti interessate soltanto dalla stampa, nei giorni successivi e sentiamo affermare dagli assessori interessati (che stanno boicottando la continuità) che tutte le colpe sono del Governo.

La risposta del viceministro ci dà qualche speranza, ma dovremo lavorare meglio perché ciò che ha detto l'onorevole Cossa è un dato di fatto. Nonostante il grande sforzo, viviamo sotto la minaccia della spada di Damocle e per sei mesi vi sarà per gli stessi parlamentari una notevole incertezza nel ricercare posto sugli aerei. Spesso noi parlamentari ci troviamo in difficoltà, siamo costretti a ricorrere alle amicizie per trovare posto sugli aerei e comunque in molti casi non abbiamo a disposizione più di due posti per ogni tratta. Se è impossibile per noi trovare posto, mi immagino cosa avviene per il comune cittadino. Occorrono maggior controllo e vigilanza nei confronti delle compagnie, le quali in realtà destinano alla continuità territoriale una piccola quota di

posti, che comunque non sono disponibili nemmeno a settimane di distanza dalla partenza.

Il mio è semplicemente un allarme che intendo lanciare al Governo ed in particolare al viceministro, persona di grande sensibilità e straordinario attivismo politico, pienamente consapevole del problema della continuità territoriale, non solo per aver frequentato gli aeroporti, ma per aver utilizzato tutti i mezzi di trasporto. Comprenderà pertanto molto bene quanto la situazione attuale sia difficile, addirittura drammatica, per un sardo, privo dell'alternativa che può avere un cittadino siciliano di spostarsi con traghetti, usare la propria autovettura, oppure muoversi con un treno. A noi non è data nessun'altra possibilità che quella aerea. Addirittura — per citare un fatto avvenuto alcuni giorni fa, utile a descrivere il disagio in cui versiamo —, ho personalmente assistito al dramma di due genitori che, dovendo portare il proprio bambino al di fuori dei confini nazionali in seguito ad un'emergenza sanitaria, non riuscivano a trovare posto in aereo per accompagnare il figlio.

Sto portando questi fatti all'attenzione del viceministro e dei colleghi, per sovrapporre alle osservazioni più tecniche del collega Cossa il grido di allarme e di preoccupazione dei cittadini sardi, rendendomi conto di come vivranno per i prossimi sei mesi. Se non ci adoperiamo per garantire loro certezze future, ci troveremo in una situazione disastrosa per l'isola, con tutto ciò che ne conseguirà, perché — sebbene comprenda le ragioni di bilancio, o quelle sottese all'impossibilità di concedere risorse all'ENAC — vorrei far presente che nella nostra regione una circostanza simile potrebbe aprire la strada — sta già accadendo — a qualcosa che avevamo debellato, cioè ad una certa violenza, come dimostrano i desideri di indipendenza affiorati nuovamente sul territorio e che spesso a questa stessa violenza si accompagnano. Non a caso, nelle ultime tre settimane sono già sette gli ordigni esplosi; né è un caso che nei mesi scorsi, a dimostrazione del timore nutrito nei confronti delle istituzioni, il ministro

dell'interno, ovunque si sia recato, abbia trovato ad accoglierlo una bella bomba.

Dico questo per evidenziare che quando investiamo in attività essenziali alla crescita del territorio preveniamo anche il verificarsi di certi preoccupanti fenomeni futuri, risparmiando risorse che, diversamente, saremmo in seguito costretti ad impiegare per risolvere problemi estremamente gravi. Ecco perché ringrazio il viceministro per l'impegno che sta ponendo, ma soprattutto per l'impegno che vorrà assicurare ancora, invitandolo amichevolmente a lavorare assieme. Forse anche una semplice telefonata ai parlamentari sarebbe sufficiente per tutelarci e tutelare l'impegno reciproco e difendere almeno il grande lavoro che il viceministro sta svolgendo, sovente offuscato da dichiarazioni di personaggi che fanno esattamente il contrario di ciò che affermano.

GIOVANNI MARRAS. Signor presidente, nell'associarmi ai ringraziamenti rivolti al viceministro Tassone, sarò sintetico, atteso che molte delle questioni da affrontare sono già state esposte in modo chiaro dall'onorevole Cossa, il quale da tempo segue con grande attenzione il problema della continuità territoriale. Cercherò, conseguentemente, di toccare problemi sfiorati ma non precisamente affrontati dai colleghi che mi hanno preceduto.

Nell'ultimo periodo si è riscontrata una grandissima difficoltà — approfittando della presenza del direttore generale per la navigazione aerea per manifestare questa problematica, peraltro già evidenziata in occasione di alcune interrogazioni parlamentari —; da mesi, come evidenziava l'onorevole Massidda, è divenuto particolarmente disagiata viaggiare e addirittura effettuare prenotazioni di voli da e verso la Sardegna. Non parlo con riferimento specifico a noi parlamentari, ma in generale, senza distinguere noi dai cittadini comuni. Tra l'altro con Air One e Meridiana non esiste neppure la possibilità di riservare posti a deputati e senatori — lo dico per chiarire la nostra posizione — mentre con i vettori Alitalia (credo ancora

compagnia di bandiera) per i voli Roma-Cagliari tale opportunità è tuttora offerta.

LUIGI MURATORI. La informo che Alitalia non è più compagnia di bandiera.

GIOVANNI MARRAS. Considerando, però, i proventi economici di tanto in tanto garantiti alla compagnia con leggi *ad hoc*, questa dovrebbe essere piuttosto attenta alle esigenze del Parlamento...

In ogni caso, mentre la tratta Roma-Cagliari prevede la possibilità di posti riservati, per quella inversa ci è stato risposto dal personale competente che sarà il capo scalo — a cui dunque dovremmo rivolgerci — a decidere chi potrà salire o meno. Come l'onorevole Massidda ha sottolineato, anche come parlamentari incontriamo, dunque, innumerevoli disagi negli spostamenti verso Roma, raggiungibile sostanzialmente solo in aereo, visto che arrivare in nave, per i tempi di traversata, appare del tutto improponibile. Ad ogni modo, reputo necessario innanzitutto tener conto delle istanze dei cittadini comuni, soprattutto quando — come avviene per ragioni di salute — siano costretti a spostarsi dalla regione, ad esempio verso Roma o Milano: è inaccettabile che, oltre ad essere penalizzati dall'assenza di certi servizi nel territorio di origine, non abbiano neppure la possibilità di spostarsi per trovarli altrove.

Tornando al primo decreto del 1999, poi attuato nel 2001, ricordato anche dal collega Muratori, ritengo abbia rappresentato una grande vittoria del Governo nazionale come pure di quello regionale, dunque del centrodestra in generale, e credo quindi vada ricordato come un intervento di importanza storica. Purtroppo sono stati commessi vari errori ed è altresì indubbio che il decreto fosse perfettibile; ciononostante, quel provvedimento è stato espressione di un grande atto di coraggio. Ritengo che quella disciplina possa essere rivista e che le tratte — in principio esclusivamente da e per Roma e Milano — dovranno essere incrementate, per soddisfare la nuova domanda, originata anche dai numerosi studenti che si recano a

Bologna, Parma, Verona e che incontrano grandi difficoltà a spostarsi. In tal senso, sono convinto che quel decreto sia obsoleto e che vada rivisto. Come evidenziava bene anche il viceministro Tassone, sarà necessario emanarne uno nuovo, diverso, veramente più vicino alle esigenze dei sardi.

Vorrei rivolgere anche un appello. In questo periodo, chiedo di lavorare insieme, con l'aiuto del Parlamento, anche in vista delle potenzialità che, in un'ottimizzazione dei servizi di trasporto aereo, potrebbero essere liberate, soprattutto in questo periodo, in campo turistico, atteso che il settore sicuramente rappresenta l'industria principale di tutta la Sardegna. Ritengo essenziale che l'incremento del traffico passeggeri determinato dall'arrivo dei turisti sia coperto completamente dall'offerta. Allo stato, infatti, ciò non avviene; lo stesso viceministro mi pare abbia sottolineato l'esistenza di due soli voli in più...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di due tratte Alitalia in più, onorevole.

GIOVANNI MARRAS. Esattamente. Sarà dunque necessario pensare al notevole incremento del traffico dovuto alla presenza turistica; bisognerà porsi il problema anche sotto questo punto di vista. Credo che sarà importante lavorare insieme — senza gravare il ministro di tutte le responsabilità, come ha evidenziato giustamente il collega Massidda — e vigilare costantemente affinché gli obiettivi auspicati siano raggiunti. Peraltro, confido nell'impegno assunto dal viceministro Tassone, persona assolutamente attenta alle problematiche affrontate, come anche in quello del presidente Sanza: sono convinto che riusciremo a trovare la soluzione più adeguata per assolvere a questo compito.

In conclusione, vorrei porre l'attenzione su una questione a mio parere estremamente importante. Non voglio negare che la regione sia stata in questo periodo completamente assente, tardiva, creando il vero problema rispetto alla continuità territoriale, come ha appena

evidenziato l'onorevole Cossa; tuttavia ritengo che probabilmente una parte della responsabilità sia stata anche nostra, nella misura in cui non siamo riusciti a far capire che le competenze andavano ripartite. Certamente è mancata la comunicazione. Tuttavia, disponiamo ancora del tempo per poter intervenire in modo adeguato e portare avanti gli impegni assunti. Nel ringraziare il viceministro per il suo intervento, confermo, pertanto, la nostra disponibilità a collaborare al riguardo.

PIERO TESTONI. Rivolgo un ringraziamento particolare al viceministro per lo stile della sua relazione, che secondo me andrà ripreso nel documento conclusivo di questa indagine, ricca di incontri molto interessanti; lo dico come capogruppo di Forza Italia e come sardo di nascita e quindi fruitore di collegamenti con la Sardegna. Lo dico perché, anche se il problema posto riguarda la Sardegna e la Sicilia, come hanno detto tutti i miei colleghi, il lavoro svolto dal 2000 in poi è stato in parte mortificato dall'attuale maggioranza politica della regione Sardegna.

Vorrei cogliere uno spunto fornito dall'onorevole Cossa e sottoporlo al viceministro: la proposta di creare un tavolo tra Stato, regione, ENAC e compagnie, che consenta anche al Governo di svolgere un ruolo di « *moral suasion* », ruolo che vada a vantaggio della corretta comunicazione nei confronti dei cittadini e dei sardi in particolare. Lo dico come esponente della maggioranza e mi dispiace per l'assenza di tutti i componenti dell'opposizione, che pure in questa vicenda hanno avuto qualche intelligente intuizione, prima che fosse il centrodestra sardo a portare a termine questa riforma.

LUIGI MURATORI. Intervengo nuovamente per una brevissima integrazione. In relazione a quanto detto dall'onorevole Cossa, di cui condivido l'analisi e le problematiche, vorrei ricordare ai colleghi della Commissione che quando venne emanato il primo decreto sugli oneri di servizio pubblico fu valutata la possibilità di prevedere gli oneri sociali; allora pre-

sidente della regione Sardegna, l'onorevole Pili, si oppose a questa ipotesi, non in quanto contrario agli oneri sociali, ma perché si rendeva conto che, mentre gli oneri sociali sono finalizzati ad un sussidio a favore dei residenti sardi, gli oneri di servizio pubblico garantiscono al territorio e alla regione la possibilità di sviluppare il settore turistico. Egli pretese quindi dal Governo dell'epoca, anche supportato dall'ENAC, che non si parlasse di oneri sociali ma di oneri di servizio pubblico, per permettere alla regione di sviluppare maggiormente alcune aree commerciali legate al turismo.

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

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio i colleghi deputati intervenuti. L'onorevole Muratori ha richiamato le vicende del passato, legate ad un modo approssimativo di affrontare tale questione, che a mio parere è tempo di superare.

Il problema della mobilità non è un dato su cui ci si può soffermare in termini fantasiosi: tale dato è fondamentale per un paese civile. Possiamo parlare di corridoi, di grandi impegni infrastrutturali che stiamo portando avanti, ma non ci possiamo permettere il lusso di isolare né le isole grandi né le piccole, anzi, dobbiamo assicurare dei collegamenti che abbiano una certa stabilità.

Devo richiamare l'attenzione dei colleghi su un mio disagio: più volte, attraverso normative preesistenti, l'agire pubblico è stato condizionato da situazioni locali o

privatistiche e il Governo ha avuto difficoltà ad attuare un intervento cogente per la serie di passaggi che vanno seguiti e che complicano la sua azione. Debbo purtroppo sottolineare che non c'è una evidenziazione forte dell'interesse generale e pubblico.

Consegno comunque alla Commissione un testo in cui è riportato il numero di voli che sono alla base dell'ultimo accordo raggiunto con le compagnie aeree, con il relativo prospetto tariffario.

Vorrei fare semplicemente una battuta: il lavoro svolto per giungere a questo accordo ci permette di stare tranquilli almeno per i prossimi 12 mesi. Ci attiveremo per migliorare la situazione e credo che comunque questa audizione debba avere un seguito. Sono ovviamente a disposizione della Commissione e valuterò la vostra proposta relativa alla creazione di un tavolo di confronto con tutte le parti interessate, soprattutto con gli enti locali.

PRESIDENTE. Dopo la replica del viceministro Tassone, che apprezzo anche per il confronto positivo con i colleghi della Commissione, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
il 28 giugno 2005.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

