

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

Resoconto stenografico

INDAGINE CONOSCITIVA

Seduta di martedì 22 settembre 2009

Pag. 2

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 12,25.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Unione delle province italiane (UPI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Unione delle province d'Italia (UPI).
Do la parola al presidente della provincia di Varese, Dario Galli, per lo svolgimento della relazione.

DARIO GALLI, *Presidente della provincia di Varese*. Noi ringraziamo per questa audizione e per la possibilità di esprimere il nostro punto di vista sui temi oggetto dell'audizione.
Precisiamo subito che le province non hanno competenza diretta in materia aeroportuale sia a livello costituzionale, in ragione delle riforme degli ultimi anni, sia perché, a parte casi eccezionali, gli aeroporti - anche se molto piccoli - sono

Pag. 3

strutture di trasporto di interesse territoriale molto ampio, quindi sicuramente superiore al comune che le ospita e alla provincia in cui sono situati. Nel sedime catastale della provincia di Varese, ad esempio, c'è l'aeroporto di Malpensa, ma non si può affermare che esso abbia interesse per la sola provincia di Varese. Ritengo di esprimere una posizione di generale buonsenso, probabilmente condivisa da tutti i presidenti e

suffragata dall'esperienza diretta che ho maturato in relazione all'aeroporto di Malpensa e in generale al sistema aeroportuale lombardo, che comprende, oltre a quello di Malpensa, altri due dei quattro più importanti aeroporti italiani, ovvero quello di Milano Linate e quello di Bergamo Orio al Serio, ai quali si aggiungono l'aeroporto di Brescia e quello di Verona, che pur trovandosi al confine, interessa comunque il territorio lombardo.

Ritengo opportuno esprimere una serie di considerazioni strategiche di medio e lungo termine sul sistema aeroportuale. Un aeroporto è una struttura che ha un significativo impatto ambientale, necessita a priori di una porzione di territorio altrettanto significativa, perché, ad eccezione degli aeroclub o degli eliporti, un aeroporto di dimensioni normali, per quanto ridotto sia il traffico regionale o internazionale, richiede comunque dimensioni di pista, cono di atterraggio, cono di decollo assolutamente rilevanti e una predisposizione preventiva del territorio.

In questo senso, considero necessario effettuare una ricognizione generale sulla situazione globale italiana, per verificare l'esistente, sia in termini di aeroporti funzionanti che di aeroporti non funzionanti, come nel caso di quelli che in passato abbiano avuto un utilizzo prevalentemente militare e

Pag. 4

in seguito non siano stati più utilizzati, ma abbiano mantenuto un rispetto urbanistico relativamente al cono di decollo e di atterraggio.

Il nostro territorio è già molto abitato e molto urbanizzato e, come avviene per la maggior parte delle infrastrutture pubbliche importanti, gli interventi da intraprendere anche in futuro devono essere compiutamente previsti, perché realizzare un aeroporto, una strada o una ferrovia in un territorio dove il sedime sia stato salvaguardato per venti o trenta anni, attraverso una pianificazione che lo abbia mantenuto libero da urbanizzazioni, ha un costo diverso da quello necessario in caso di interventi *a posteriori* in aree ormai edificate e urbanizzate, nelle quali ogni minima variante o porzione di infrastruttura nuova comporta opere aggiuntive, che fanno impennare i costi. È quindi necessaria un'attività ricognitoria.

Dall'altra parte, è opportuno elaborare una sorta di strategia preventiva, per individuare un indirizzo del trasporto pubblico italiano nei prossimi decenni. Anche in questo caso le cose possono subire significative modifiche, come per esempio nel caso della tratta Roma-Milano, storicamente annoverata tra le *top five*, le cinque tratte più remunerative d'Europa. Con il completamento della linea ferroviaria ad alta velocità, infatti, nei prossimi anni saranno ridotti ulteriormente i tempi di trasporto, e quindi il trasporto ferroviario eroderà ulteriori percentuali di traffico sulla tratta Roma-Milano, spostando in maniera significativa l'atteso ritorno economico di infrastrutture dedicate a questa tratta. Anche qui, quindi, è necessario individuare l'infrastrutturazione generale da dare al Paese nei prossimi decenni.

Pag. 5

Un'altra questione riguarda la validità economica e la validità di servizio pubblico. Pur appartenendo a una provincia precisa, cercherò di esprimere considerazioni non campanilistiche, ma oggettive nell'analisi della questione.

Si deve tener conto della questione economica, laddove, al di là delle cordate degli interessi locali, gli aeroporti hanno un proprio significato industriale: alcuni hanno un bacino di utenza e di interesse tale da garantire un certo potenziale economico, mentre altri sono privi di questo potenziale sia nel presente che in un futuro prossimo.

Per quanto concerne il servizio pubblico, è evidente come il trasporto aereo, sebbene non sia il più

economico, rientri in un disegno di copertura di trasporto pubblico globale, che lo Stato deve garantire a tutti i territori. Situazioni quali il collegamento con le isole esulano infatti dalla valutazione di economicità che lo Stato fa rispetto ad aeroporti da fare, da mantenere o eventualmente da eliminare.

Un aeroporto ha fondamentalmente due tipi di bilanci economici: quello diretto, derivante dalla gestione degli aeroporti, e che comprende quindi il costo industriale dell'aeroporto, i costi fisici diretti e la copertura che si riesce ad avere di questi costi, cosa, quest'ultima, che è un indice di validità dell'aeroporto e il costo indiretto, meno conosciuto anche se calcolabile, che, non è in capo alle aziende che gestiscono gli aeroporti, ma che paga lo Stato. Ogni aeroporto ha infatti comunque necessità di forze dell'ordine fisse che lo presidino (tre turni per sette giorni), necessità di controllo passeggeri, ha una dogana, cose per le quali lo Stato sopporta un costo fisso, che non entra nei conti della società di gestione, e questa è un'altra valutazione che occorre fare. In sintesi, lo Stato deve scegliere una strategia, stabilendo quanto traffico merci e passeggeri nei prossimi anni dovrà

Pag. 6

andare su gomma, quanto su ferrovia, e quale dovrà essere il sistema aeroportuale, scegliendo cosa dovrà rimanere e cosa aggiungersi - verificando preventivamente l'esistente, perché realizzare un aeroporto nuovo è un'opera complessa - ed effettuare una valutazione dell'intermodalità di queste strutture.

Gli aeroporti nazionali hanno necessità di collegamenti logistici, anche in relazione alla necessità di stare al passo con gli aeroporti di altre nazioni, per cui è indispensabile l'interconnessione con l'alta velocità ferroviaria. Non garantire agli aeroporti di Malpensa o Fiumicino un passaggio diretto con una fermata dell'alta velocità è un limite grave, per cui è necessario considerare tutti questi aspetti e il potenziale di traffico che gli altri aeroporti potranno mantenere.

Queste considerazioni dimostrano come, nonostante i campanilismi da affrontare, gli aeroporti autonomi, perché dotati del potenziale economico proprio di un affare, debbano essere mantenuti e sviluppati, anche in considerazione del fatto che, a parte la crisi momentanea che stiamo attraversando, negli ultimi anni il sistema di trasporto aereo ha mantenuto un costante *trend* di crescita.

Anche la diatriba su Malpensa e Fiumicino si rivela inutile, perché nei prossimi anni, al di là del campanilismo o delle ragioni dell'uno o dell'altro, entrambi gli aeroporti avranno problemi di saturazione, per cui emergerà il problema di come gestire il traffico aggiuntivo piuttosto che quello di verificare per uno, due o tre anni se un aeroporto abbia 100 voli in più o in meno alla settimana rispetto all'altro.

Con ragionamento analogo ma esattamente contrario, nelle aree con un potenziale economico non in grado di giustificare

Pag. 7

la presenza di più aeroporti, è necessario verificare quale di essi abbia la valenza maggiore per il servizio pubblico e seppur con rammarico puntare solo su quello.

Il sistema aeroportuale deve essere valutato con lo sguardo proiettato in avanti di 15, 20 o 30 anni, perché numerosi istituti hanno studiato e ipotizzato un *trend* di crescita che è valutabile. Non è facile realizzare un aeroporto; la terza pista a Malpensa o la quarta a Fiumicino possono rivelarsi irrealizzabili, se dieci o venti anni prima non sono stati lasciati spazi adeguati.

Gli aeroporti devono essere sempre più inseriti all'interno di un'intermodalità dei trasporti, tenendo quindi conto dell'alta velocità e di tutti le altre modalità di trasporto. È infine opportuno realizzare una mappatura complessiva, in base alla quale le aree con un grande potenziale economico e che hanno un aeroporto devono essere salvaguardate e sviluppate nel futuro, mentre nelle aree prive di grande potenzialità bisogna garantire

il servizio pubblico, ma non pluralità e duplicazioni a un costo ingiustificato solo per garantire l'equilibrio politico locale.

Mi rendo conto di come queste considerazioni si trovino al limite del semplice e puro buonsenso e della banalità, ma in questo momento come Province non avremmo altro da esprimere.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Galli. Abbiamo voluto audire le province d'Italia, perché, anche se non hanno una competenza specifica sul sistema aeroportuale, hanno comunque una competenza forte sulle infrastrutture strettamente connesse alle strutture aeroportuali e in alcuni casi sono azioniste, anche se di minoranza, di alcune società che gestiscono gli aeroporti.

Pag. 8

Le province hanno quindi un'importante presenza anche nel determinare se in futuro un aeroporto possa avere le infrastrutture necessarie per renderlo collegabile, come nei casi di Viterbo e Grazzanise. È chiaro che la provincia, anche se meno rispetto a regioni e comuni, ha comunque un'importante funzione nel sistema aeroportuale, che, come ricordato dal Presidente Galli, nel corso dei prossimi anni sarà un settore strategicamente rilevante e in sviluppo. Anni di crisi come quello appena superato o di flessione del numero dei passeggeri sono fatti ciclici contingenti, mentre il *trend* dei prossimi 10-20 anni è sicuramente di grande sviluppo.

Nel ringraziare i rappresentanti dell'UPI per il loro intervento, dichiaro conclusa l'audizione. Suspendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,40, è ripresa alle 13,10.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI).

Do la parola al sindaco di Cardano al Campo, Mario Nastasio Aspesi, e successivamente a Mario Canapini, sindaco di Fiumicino, per lo svolgimento della relazione.

MARIO NASTASIO ASPESI, *Sindaco di Cardano al Campo*. Questo invito è stato inaspettato ma gradito, perché spesso con i sindaci che hanno aeroporti sul territorio abbiamo sentito la responsabilità e recepito l'esigenza dei cittadini di far conoscere alcuni temi prioritari. Mi auguro dunque che questo incontro non sia solo di forma.

Pag. 9

Sui nostri territori lo sviluppo del sistema aeroportuale è avvenuto in assenza di un piano nazionale trasporti, aspetto che considero prioritario. Non vogliamo essere i sindaci del «no», ma delle regole. Se però queste mancano, se non si conosce la gerarchia degli aeroporti, è evidente che si generino alcune vicende problematiche, vissute anche sulla nostra pelle, come nel caso del mio comune che fa parte dei comuni sul cui sedime è nato l'aeroporto di Malpensa, ovvero la dicotomia Malpensa/Fiumicino o Malpensa/Linate o Orio al Serio piuttosto che Ciampino, che derivano anche dall'assenza di un piano nazionale trasporti, che

deve essere la variabile indipendente dalla quale discendono le infrastrutture necessarie e non quelle da costituire a prescindere dalla pianificazione; voi sapete quanti aeroporti abbiamo nel nord: anche la crescita degli aeroporti minori è avvenuta a causa di questa assenza.

In secondo luogo, un tema sul quale dibattiamo da anni e sul quale non c'è certezza è la valutazione ambientale strategica. Non riusciamo a capire perché, mentre nel fare il piano generale dei trasporti è normale effettuare una valutazione ambientale strategica nonostante questa possa comportare eventuali, piccole modifiche, interventi come l'ampliamento o il potenziamento di un aeroporto non debbano rispettare questo vincolo, che mira non ad evitare l'intervento, ma a garantire che questo avvenga nel rispetto dell'ambiente circostante e delle persone che vi abitano.

Conosco molto bene la storia di Malpensa. Noi siamo inseriti nel parco della valle del Ticino, sito protetto dall'Unesco, ma si vuole realizzare la terza pista. Noi non siamo contrari, ma vogliamo che questo avvenga nel rispetto di queste regole: il piano nazionale di volo, la valutazione

Pag. 10

ambientale e strategica come strumento perché questo intervento venga accettato, la valutazione delle conseguenze sul territorio dal punto di vista ambientale e dei costi.

Dal punto di vista ambientale, vorremmo semplicemente il rispetto delle regole. Quando nacque Malpensa, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 dicembre 1999 (cosiddetto «decreto D'Alema») prevedeva l'abolizione dei voli notturni, ma tutte le notti ci sono da 6 a 24 voli notturni, mentre molti aeroporti europei non prevedono voli da mezzanotte alle 6. Eliminare i voli notturni costituirebbe un grande passo in avanti: sarebbero sufficienti interventi semplici come questo appena descritto.

La legge impone alle compagnie che gestiscono gli aeroporti di accantonare il 7 per cento dei loro investimenti per la mitigazione ambientale, ma normalmente c'è la promessa di farlo, ma non c'è traccia nei bilanci. Per i comuni di modeste dimensioni è difficile intraprendere un'azione legale contro un operatore il cui maggiore azionista è il più grande comune della Lombardia. Sarebbe solo necessario riuscire a far applicare la norma.

I soldi servono sicuramente. Nel 2004, abbiamo ottenuto l'istituzione di un'addizionale per i comuni, concepita perché siamo chiamati a fornire maggiori servizi. Abbiamo infatti dovuto potenziare la vigilanza urbana e garantire servizi tecnici e anonari.

A fronte di questo, è prevista questa addizionale, che nel 2008 complessivamente ha raggiunto i 250 milioni di euro, ma, sebbene sia definita «addizionale comunale», a noi arrivano 9,8 milioni. Gran parte va all'Alitalia, perché è stata destinata alle provvidenze INPS Alitalia, un'altra parte va ad ENAV, un'altra ancora ai Vigili del fuoco.

Pag. 11

È necessario garantire la riscossione di questa addizionale per spese effettivamente sostenute. Chiediamo dunque di delineare una via più precisa perché questi soldi arrivino. Abbiamo inserito queste considerazioni nel documento che depositiamo agli atti con il collega Mario Canapini, sindaco di Fiumicino, aeroporto ancora più importante di Malpensa.

Rimaniamo disponibili per eventuali domande. Grazie, presidente.

MARIO CANAPINI, *Sindaco di Fiumicino*. Non ho molto da aggiungere rispetto a quanto detto dal collega Aspesi.

Desidero solo far notare come in tutti i processi relativi e connessi agli interventi nei sistemi aeroportuali gli enti locali siano sempre esclusi da un coinvolgimento nel momento in cui si va a modificare il codice della navigazione, e dai piani di sviluppo, di potenziamento e di ristrutturazione dei sistemi aeroportuali. Di solito, le società di gestione e l'ENAC prevedono il potenziamento delle proprie infrastrutture solo all'interno del sistema aeroportuale, dimenticandosi di ciò che si trova all'esterno, ovvero non valutando se le infrastrutture viarie e i sistemi di mobilità rispondano alle esigenze dei passeggeri e dei flussi di traffico. Sono uno degli amministratori locali che non hanno innalzato le barricate nel momento in cui è stata avanzata la proposta di potenziamento dello scalo aereo di Fiumicino: ho solo detto che dobbiamo conoscere il progetto sul nascere, perché vogliamo dividerne i contenuti e possiamo essere un tramite di mediazione con la cittadinanza. Come dimostrano i casi della TAV in Piemonte o dell'aeroporto Dal Molin a Vicenza, dove le popolazioni si ribellano diventa difficile attuare i programmi nei tempi prefissati.

Pag. 12

Ritengo quindi che l'ente locale dovrebbe essere maggiormente ascoltato e più coinvolto nei processi di pianificazione, in quelli normativi e di valutazione della gestione. Sulla stampa di questa estate, infatti, abbiamo letto articoli di cronaca che evidenziavano i disservizi ai bagagli allo scalo aereo dell'aeroporto Leonardo da Vinci intitolati «Fiumicino caos». Fiumicino è però un ente locale, che non può essere identificato con lo scalo aeroportuale.

Non si capisce dunque perché i sindaci non debbano avere una competenza nel controllo dei servizi resi all'interno dello scalo, seppure insieme a ENAC e alla società di gestione dei servizi aeroportuali stessi, che hanno responsabilità laddove esistono soggetti terzi per l'*handling*.

Noi siamo dimenticati da tutti. Come ricordato dal sindaco Aspesi, siamo riusciti ad avere quell'addizionale sui diritti d'imbarco, un'inezia rispetto all'importo complessivo introitato ogni anno dallo Stato, ma non riusciamo a ottenerlo e a ripartirlo dall'economia sui singoli comuni in rapporto ai flussi di traffico, perché con la legge finanziaria dello scorso anno è andata a finire in un contenitore non sufficientemente finanziato e, mancando la disponibilità in quel capitolo di bilancio, siamo sempre penalizzati.

Siamo riusciti a far capire che anche gli immobili aeroportuali non direttamente connessi con le attività di volo devono essere assoggettati all'imposta comunale sugli immobili (ICI), ma questa viene trattenuta dallo Stato e non riversata ai comuni. Queste situazioni ci causano difficoltà finanziarie, perché dobbiamo farci carico della vigilanza del sistema aeroportuale, delle infrastrutture viarie e dei servizi connessi con la presenza di un sistema aeroportuale (servizi anagrafici, convocazioni dalla Prefettura per casi di asilo politico, rifugiati, ospitalità nei centri di accoglienza per gli indigenti).

Pag. 13

Questi sono gli aspetti connessi con le difficoltà degli amministratori comunali. Riteniamo dunque che sia mancato un piano del trasporto aereo nazionale. Abbiamo sempre immaginato che la compagnia di bandiera fosse incaricata di fare il trasporto aereo nel sistema Paese. Il Parlamento non ha mai varato un piano del trasporto aereo, indicando quali fossero gli *hub*, in che modo dovesse svilupparsi la regionalizzazione, dove dovessero essere localizzati i *low cost*.

Mi auguro che la Commissione abbia intenzione di proporre un piano del trasporto aereo nazionale a prescindere dalle compagnie di riferimento, che purtroppo incontrano ancora difficoltà a collocarsi adeguatamente nel sistema del trasporto aereo.

Desidero infine richiamare l'attenzione della Commissione e del Parlamento tutto sull'esigenza di un maggior coinvolgimento degli enti locali nella gestione del territorio, almeno nei processi che riguardano i sistemi aeroportuali per le implicazioni che determinano sui territori circostanti, che noi amministreranno.

PRESIDENTE. Grazie, sindaco Canapini. Era doveroso audire i comuni, perché, come avete sottolineato, hanno un impatto notevolissimo dalla presenza di sedimi aeroportuali. Qui abbiamo due comuni che hanno impatti diversi: in entrambi i casi il territorio del comune è interessato dalla presenza di un aeroporto grande, ma l'aeroporto di Malpensa incide anche su altri comuni, mentre quello di Fiumicino ricade interamente sulle spalle del comune di Fiumicino.

I comuni delle grandi città sono inoltre azionisti importanti delle società di gestione aeroportuali, quindi possono dare un contributo polivalente al lavoro che stiamo portando avanti come indagine conoscitiva.

Pag. 14

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIACOMO TERRANOVA. Una curiosità: per quanto riguarda i comuni aeroportuali, che quindi hanno una più forte connessione con il luogo dell'aeroporto, per alcune problematiche collegate alla polizia municipale, al corpo dei vigili urbani o anche all'autorizzazione all'apertura delle farmacie, vicende poste più volte su tutto il territorio nazionale a macchia di leopardo, forse sarebbe opportuno che l'ANCI si facesse promotrice di una revisione delle parti del sistema legislativo che toccano questi aspetti.

Sappiamo infatti come le farmacie aeroportuali, quelle cioè che si trovano all'interno degli aeroporti siano connesse con il comune di riferimento, perché la legge fissa il numero di farmacie esistenti sul territorio rapportato al comune e non esiste un'autonoma considerazione di un luogo quale l'aeroporto.

Si rileva la stessa problematica anche per i vigili urbani, perché comuni piccoli hanno un organico rapportato alla popolazione, che talora però rischia di esplodere per le attività di sorveglianza collegate all'aeroporto stesso. Sotto questo aspetto, potrebbe essere interessante una proposta, in termini di implementazione o di revisione di norme esistenti, proveniente dall'organismo che raccoglie tutti i comuni d'Italia, che consideri la specificità di quelli aeroportuali.

Sarebbe estremamente interessante un eventuale suggerimento o almeno conoscere la vostra opinione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Vorrei porre una domanda di carattere generale: i comuni, sono l'organo amministrativo per eccellenza, cui la Costituzione riconosce centralità.

Pag. 15

Il sistema aeroportuale italiano è nato sulla base di vicende locali e non certamente di una programmazione. Adesso, voi giustamente suggerite un piano nazionale, ma dovete accontentarvi dell'esistente. Ritengo che l'ANCI potrebbe diventare un centro propulsore di proposte innovative perché, avendo i comuni moltissime competenze, potrebbero avanzare una proposta di futura localizzazione degli aeroporti.

Quelli attuali sono nati senza alcun rapporto con la generalità dei comuni, in genere vicino a un comune, per esigenze di più comuni, mentre sarebbe auspicabile una visione complessiva, collegata all'intermodalità del trasporto, in modo tale che l'aeroporto costituisca un punto fondamentale di smistamento e di collegamento soprattutto con i treni e con i viaggiatori su strada e talvolta sul mare.

Se i comuni come associazione avanzassero proposte rispetto ad una programmazione futura, approfondissero l'evoluzione del sistema aeronautico e proponessero di creare aeroporti razionali in grado di servire i cittadini al costo più basso, questo sarebbe un aiuto molto consistente per lo Stato.

I comuni, infatti, sono abituati a fare pressione singolarmente. Potreste invece realizzare un'operazione culturale di ammodernamento, perché, al di là dei sindaci attuali, dovete tragarvi in un orizzonte temporale di venti o trenta anni. Non è detto che ogni comune debba avere il proprio aeroporto. I veri aeroporti risolvono problemi per i cittadini di aree sempre più vaste grazie alle possibilità consentite soprattutto dai treni ad alta velocità, che possono passare sotto gli aeroporti. Mentre avete avanzato numerose proposte su problemi diversi, come ad esempio l'urbanizzazione delle aree aeroportuali, il collegamento infrastrutturale con gli aeroporti, non avete proposto nulla in tema di programmazione e pianificazione complessiva. Per la prima volta vedo che

Pag. 16

chiedete un piano nazionale, ma vorrei capire se auspicate un piano di quello che si muove o di cose da realizzare anche strutturalmente.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti dell'ANCI per la replica.

MARIO NASTASIO ASPESI, *Sindaco di Cardano al Campo*. Grazie presidente. Per quanto riguarda innanzitutto la questione dei servizi. Oggi sono i comuni di sedime ad avere l'aerostazione sul proprio comune. Nel caso di Fiumicino è facilissimo, mentre nel caso di Malpensa è il comune di Ferno, che ha solo 4.000 abitanti e che per l'ampliamento di Malpensa ha dovuto assumere 50 vigili urbani. Ha quindi fatto di necessità virtù siglando un accordo con il comune di Lonate Pozzolo per poter mettere insieme le risorse, ma malgrado ciò c'è stato un rilevante impatto sul bilancio comunale.

Il comune di Ferno è stato infatti uno dei pochissimi a infrangere il patto di stabilità, e questo è successo per ciò che vi ho appena detto, perché ha dovuto presidiare il territorio. Questo è stato l'argomento che abbiamo utilizzato nel dibattito per la tassa sull'imbarco. A quell'epoca, il sindaco di Lonate Pozzolo era presidente dell'Associazione dei comuni.

Se quindi le regole sono queste, chiediamo almeno che questi introiti si siano garantiti. Tutti gli anni, infatti, dobbiamo dedicare tempo per ottenere quello che la legge prevede: la cosiddetta «addizionale sui diritti d'imbarco» che genera per i comuni 9,8 milioni di euro rispetto ai 250 incassati; si tratta di soldi pagati dai cittadini, perché 4,5 euro di ogni biglietto questiono destinati a questa tassa.

Con le regole di oggi ci facciamo carico dei vigili, delle farmacie - oggi il comune di Ferno se ne deve far carico per Malpensa - dei servizi supplementari quotidianamente richiesti. Se

Pag. 17

dunque queste sono le regole, ci devono essere le provvidenze.

Per quanto riguarda il patto di stabilità, abbiamo chiesto di tenere almeno conto di questi servizi, ma questo non avviene, perseverando nel far riferimento alla spesa del passato e non alle esigenze di oggi, tema che però esula dall'odierna audizione.

Cambiare le regole può avere un senso, ma non so se debba essere il comune a proporlo. Possiamo anche metterci d'accordo e come ANCI formulare una proposta. È però importante che almeno i fondi arrivino, perché noi spendiamo.

Per quanto riguarda la seconda questione, i singoli comuni non possono definire il piano nazionale di volo,

ma considero perfettamente coerente un contributo di ANCI, perché è inaccettabile che l'ultimo comune definisca il piano nazionale di volo.

Non sorprende che questa sia la nostra prima richiesta, giacché da qui discendono tutte le ripercussioni sul territorio, le mancate infrastrutture o le infrastrutture inutili, e tutto quello che ne è conseguito. Non posso che accogliere questa sua proposta con estremo favore. Saremmo infatti ben lieti di poter partecipare. Qualche anno fa, ci siamo recati tre volte dal Ministro dei trasporti Bianchi e l'avevamo quasi convinto che il piano nazionale costituisse l'intervento prioritario; questo è successo qualche mese prima della caduta di Alitalia, quando la lotta tra Fiumicino e Malpensa era tutti i giorni sui giornali con le conseguenze sociali che abbiamo subito. Oggi, migliaia di lavoratori di Malpensa hanno perso o stanno perdendo il posto. Li recupereremo, ma il crollo dei voli ha avuto ripercussioni non solo ambientali, ma anche sociali di cui ne risentono i nostri comuni. Ci siamo trovati a passare dall'argomento

Pag. 18

del rumore a quello della cassa integrazione. Se come associazione ci sarà data la possibilità di partecipare, lo faremo volentieri.

MARIO CANAPINI, *Sindaco di Fiumicino*. Grazie, per integrare brevemente quanto detto dal collega, condivido l'esigenza di verificare anche questi aspetti connessi con alcuni servizi resi all'interno del sistema aeroportuale.

Fiumicino non ha vigili urbani sufficienti per garantire il servizio in aeroporto, perché se impiegasse i vigili per il controllo dell'aeroporto scoprirebbe il territorio. Non potendo assumere personale a causa delle limitazioni derivanti dalla legge finanziaria sulle spese del personale, siamo stati costretti a stipulare un accordo con il comune di Roma, che ci «presta» dei vigili per le esigenze aeroportuali. Anche qui sarebbe auspicabile una deroga.

Ai 30.000 addetti all'aeroporto di Fiumicino si aggiungono tutti i passeggeri. Se rapportiamo 1 vigile a 1000 o 2000 presenze, consentiamo in deroga ai comuni aeroportuali di potenziare il loro organico in funzione delle esigenze.

Condivido l'esigenza di sottrarre le farmacie all'interno del sistema aeroportuale dal rapporto tra popolazione e sedi farmaceutiche aperte sul territorio. Si può scegliere se conteggiare all'interno della popolazione che fa da parametro di riferimento anche gli addetti aeroportuali e il numero dei passeggeri o scorporare le farmacie aeroportuali e farle oggetto di una valutazione distinta.

Desidero anche evidenziare come le aerostazioni siano ormai invase da pubblicità. Non c'è muro privo di una pubblicità. Per un impianto pubblicitario all'interno al sistema aeroportuale la società di gestione percepisce diverse centinaia di migliaia di euro all'anno. Per l'imposta sulla pubblicità le amministrazioni comunali ricevono però 500 euro per un

Pag. 19

impianto che garantisce alla società di gestione qualche centinaio di migliaia di euro.

Fermo restando che le imposte sulla pubblicità a livello generale e territoriale sono suddivise in aree per il sistema aeroportuale così come per i sistemi portuali e ferroviari, visto l'interesse da questi suscitato in aziende che intendano promuovere i propri marchi e prodotti, rivedrei anche queste imposte, perché il rapporto tra 200.000 e 500 euro appare inaccettabile.

Condivido la sua proposta, onorevole Misiti, però, se i comuni non vengono messi nelle condizioni di avere un ruolo come per la politica della casa, per la politica sociale, diventa difficile evitare conflitti con le

regioni, enti istituzionali più competenti e delegati a questo.

Se noi enti locali avessimo un ruolo riconosciuto, così come avviene per la politica della casa e dei trasporti sotto il profilo del trasporto pubblico locale, saremmo lieti di proporci anche per il sistema aeroportuale, coinvolgendo tutta la nostra associazione. Non abbiamo titolo, non abbiamo ruolo. L'ENAC ci ignora o ci fa calare tutto dall'alto e poi magari non controlla, perché tutto il caos bagagli deriva dal mancato controllo delle attività svolte all'interno del sistema aeroportuale.

È inutile affrontare la questione solo quando qualcuno urla e assicura di applicare le penali. Negli ultimi dieci o quindici anni, nessuno ha controllato se all'aeroporto di Fiumicino gli impianti di smistamento bagagli fossero efficienti e mantenuti; non è stato effettuato alcun intervento di manutenzione straordinaria. Hanno investito molto nella ristrutturazione e nella manutenzione straordinaria. Dalla privatizzazione della società di gestione si è pensato solo al *business* del commercio e il

Pag. 20

sistema aeroportuale di Fiumicino è ormai diventato un immenso centro commerciale, anche se le strutture cadono a pezzi e mancano gli investimenti. Le società aeroportuali ancora oppongono resistenza all'applicazione della legge quadro n. 447 del 1995 sull'inquinamento acustico e alla successiva normativa del 1997 sul rumore aeroportuale, che prevede che una parte dei fondi destinati al potenziamento e alle ristrutturazioni siano destinati ai piani di risanamento acustico e ambientale di concerto con i comuni aeroportuali.

Le società di gestione hanno fatto ricorso al TAR rispetto a questa norma, hanno perso e si sono appellati al Consiglio di Stato. Dopo circa dieci anni, ancora non accantonano nei bilanci il 7 per cento delle cifre che avrebbero dovuto destinare a questi temi e non li spendono per opere di mitigazione ambientale e acustica che sono necessarie per tutelare la popolazione di quel territorio.

Nessuno controlla il rispetto delle rotte di allontanamento. Fiumicino è una città di 70.000 abitanti, non è solo un aeroporto. Poiché mancano dure sanzioni nei confronti dei comandanti degli equipaggi o delle compagnie, anziché seguire le rotte di allontanamento virano sulla città per accorciare i tempi e risparmiare carburante, provocando rumore e inquinamento su di essa.

Per motivi di sicurezza della popolazione, stavo riflettendo sull'opportunità di ordinare il blocco di una pista, esponendomi alle critiche più diverse, ma l'avrei fatto per sollevare il problema. L'abitato di Fiumicino è infatti continuamente oggetto di sorvolo e il rumore interrompe persino la conversazione tra le persone. I comandanti dovrebbero proseguire diritti e virare 7 chilometri oltre l'abitato di Fiumicino. Questo non avviene, l'ENAC non controlla.

Pag. 21

Auspichiamo dunque un'azione più seria e decisa anche nei confronti di ENAC, affinché illustri a voi e a noi amministrazioni comunali e quindi ai cittadini quali azioni abbia compiuto in questi anni nei confronti delle società di gestione aeroportuale.

PRESIDENTE. Grazie. Oltre a essere una grande città, Fiumicino ha l'intero onere dell'aeroporto, quindi è sicuramente una città complessa.

Ringrazio i rappresentanti dell'ANCI per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,45.