

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO
AUDIZIONE PARLAMENTARE PRESSO LA IX COMMISSIONE****Roma, 27 ottobre 2009 ore 14.00****RELAZIONE ILLUSTRATIVA IN COMMISSIONE
del Presidente ANACNA, dott. Bruno Barra**

Buon pomeriggio a tutti. Vorrei innanzitutto esprimere un ringraziamento personale e di ANACNA e di STASA, per questa audizione che ci permette di intervenire su un tema molto delicato e sentito nel nostro Paese. Colgo, inoltre, l'occasione per presentarvi gli esperti che mi hanno accompagnato e le organizzazioni in cui operano:

- Massimo Petrella, Vice Presidente di ANACNA e dirigente ENAV degli aeroporti di Olbia e Cagliari
- Giuseppe Gangemi, Segretario dell'Associazione
- Dott. in Scienze Ambientali Francesco Rossi, che ha curato insieme ad altri esperti di STASA e docenti universitari gli aspetti ambientali

ANACNA costituita 50 anni orsono, ha maturato una grande esperienza nel campo dell'assistenza al volo ed ha fornito un forte contributo d'idee alla modernizzazione dell'Aviazione Civile con studi proposte ed iniziative che hanno concorso a sensibilizzare il legislatore sulle esigenze che il nostro Paese non si discosti dalle organizzazioni aeronautiche più evolute nello scenario internazionale.

STASA è un neonato Centro Studi di cui si è avvalsa la nostra Associazione per trattare problematiche ambientali che non vanno sottaciute e che sono alla base di un corretto sviluppo della rete aeroportuale nel Paese.

Siamo qui a dare testimonianza delle difficoltà di chi quotidianamente opera quale garante della sicurezza del volo, in prima linea, sugli aeroporti e che subisce, in termini di responsabilizzazione, un forte impatto negativo dal disordinato assetto della rete aeroportuale e dell'intero comparto dell'Aviazione Civile.

Abbiamo provveduto a consegnare una relazione (che purtroppo per motivi di stampa non è stato possibile aggiornare al recente annunciato maxi piano di sviluppo di Fiumicino e Milano) che spazia tuttavia da problemi giuridici, tecnici ed organizzativi a quelli ambientali, della cui illustrazione non mi dilungherò, cercando invece di sintetizzare alcuni punti che ci sembrano fondamentali.

1 PREMESSA (ASPETTI NORMATIVI – ORGANIZZATIVI E DI GESTIONE DELLA SICUREZZA SUGLI AEROPORTI)

La realtà aeroportuale italiana è condizionata da un quadro di riferimento normativo ed organizzativo dell'aviazione civile (commerciale e generale) inadeguato.

L'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001 fece gridare allo scandalo.

Come fosse possibile che l'Aviazione Civile e l'Assistenza al volo avessero raggiunto un simile degrado sia nei sistemi operativi sia nella professionalità degli addetti se lo chiesero in molti.

Prima che si concludesse il processo si è lavorato alacremente per adeguare alcuni dei maggiori aeroporti, Linate in particolare, ai requisiti previsti dall'ICAO e revisionare la parte aeronautica del Codice della Navigazione Aerea.

Ma purtroppo la revisione del Codice ha finito con il premiare maggiormente - nel governo delle strutture aeronautiche - il criterio del bilanciamento degli interessi dei soggetti.

Nonostante le buone intenzioni del legislatore, il disordine che investe oggi il comparto dell'Aviazione Civile e, conseguentemente, la gestione degli scali è andato aumentando per alcune delle ragioni che verranno di seguito sintetizzate.

A. INADEGUATA PRODUZIONE DI NORMATIVA TECNICA

La normativa generale da codice si è andata confusamente a mescolare con aspetti organizzativi la cui competenza dovrebbe essere rimessa ad esperti e contenuta negli atti d'organizzazione dell'Ente Regolatore e delle Società di Gestione.

Tutto l'impianto codicistico appare inadeguato ad una realtà aeronautica moderna e fondato ancor oggi su schemi e lessico maggiormente calzanti per la navigazione marittima.

Il Codice della Navigazione ha voluto assegnare al Regolatore il ruolo di **unica autorità di regolazione tecnica in materia di Aviazione Civile**.

Tuttavia, all'aggiornamento in relazione al quadro normativo internazionale avrebbe dovuto far seguito un'azione di coordinamento da parte dell'ENAC che in questi ultimi anni non sembrerebbe esserci stata.

In realtà il nuovo Codice della Navigazione ha allargato a dismisura i compiti di ENAC ma nulla ha detto sul come reperire le risorse umane professionalmente preparate.

La riforma del Codice della Navigazione ha finito per creare una situazione di duplicazione di funzioni, dispersione e diseconomie.

B. ASSENZA DI UN'EFFICACE AZIONE DI VIGILANZA E CONTROLLO NEGLI AEROPORTI

La funzione di vigilanza e controllo e di polizia aeroportuale, *da esercitare con maggiore attenzione nelle strutture periferiche (in particolare negli aeroporti)*, è **svanita insieme alla figura del Direttore di Aeroporto**.

E' quindi venuto a mancare un organismo che presieda e coordini direttamente un complesso notevole di funzioni che non possono che essere che pubbliche, vale a dire **un Authority aeroportuale**.

Certamente ha suscitato in noi qualche perplessità l'assegnazione al privato gestore aeroportuale di funzioni tipiche delle *Authorities pubbliche* quale quella di garante della sicurezza nonché di poteri d'interdizione (tipici della funzione pubblica).

In proposito ci si domanda come possa risolversi il conflitto tra interessi privati e pubblici, posto in evidenza anche dal processo di Linate per il disastro aereo del 2001, dove è emerso fin dall'inizio che i soggetti pubblici dell'epoca, preposti a svolgere una funzione di controllo

sulla capacità aeroportuale dello scalo, si sono dovuti piegare ad esigenze commerciali che li hanno indotti a non ridurre drasticamente i movimenti aeroportuali.

Appare opportuno sottolineare in proposito che **in tutto il mondo aeronautico occidentale la natura giuridica delle autorità aeroportuali, anche quando partecipata dai privati, rimane sempre a prevalenza pubblica.**

C. NON EQUILIBRATA DISTRIBUZIONE DI COMPETENZE TRA ENAC ED ENAV

I servizi d'assistenza al volo sono forniti da ENAV ma in conformità ad una regolamentazione emanata da ENAC. In Italia si è voluto dare applicazione al criterio della indipendenza dell'Autorità di regolazione e vigilanza (ENAC) dai fornitori di Servizi di navigazione aerea (ENAV), mediante una netta separazione di Enti, a differenza di quanto avvenuto in molti altri Paesi europei e non, nei quali detta **indipendenza è garantita a livello funzionale** (soluzione anch'essa coerente con la regolamentazione europea).

Scelta scarsamente efficace sul piano operativo ed ancor più sul rapporto costo/beneficio.

D. INOPPORTUNA SOPPRESSIONE DI UNA FUNZIONE DI VIGILANZA E CONTROLLO MINISTERIALE

Altra lacuna per noi preoccupante è la **mancaza di un Organo tecnico ministeriale di supervisione, sovraordinato ad ENAC**. In merito è sintomatico il paragone che viene spontaneo con l'ordinamento aeronautico statunitense, nel quale l'Ispettore generale del *Department of Transportation*, ha il potere di sorveglianza sulla pur indipendente FAA (*Federal Aviation Administration*).

IMPROPRIA GESTIONE DEGLI INCIDENTI ED INCONVENIENTI AERONAUTICI

ANACNA ha più volte segnalato che l'UE ha relegato l'Italia, per sistema legale e just culture, tra gli ultimi 6 dei 27 Paesi dell'Unione.

Sicurezza si fa con la prevenzione incoraggiando il reporting e quindi la costruzione di banche dati su informazioni di sicurezza riservate fornite su base volontaria.

Questi principi ormai condivisi a livello mondiale stentano ad avere una pratica attuazione nel nostro Paese anche per problemi legati – occorre riconoscerlo – ad un ordinamento giuridico ed un sistema giudiziario datato.

ANACNA ha anche recentemente segnalato alla Presidenza del Consiglio (organo vigilante) l'inadeguatezza e la scarsa tempestività con la quale sono state condotte talune inchieste aeronautiche da parte di ANSV.

Allo stesso modo si è intervenuti a livello di Decreto Legislativo n. 118 attinente "all'attuazione della direttiva 2006/23/CE, relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo" ove ANACNA ha segnalato che l'incongruenza più eclatante rispetto alla stessa direttiva europea è l'istituzione di un nesso automatico tra un singolo evento pregiudizievole per la sicurezza e la sospensione della licenza, dell'abilitazione o della specializzazione.

Un sistema sanzionatorio inconciliabile anche con l'immunità per chi segnala eventi di pericolo garantita all'art. 9 del DLgs 213 e che scoraggia definitivamente ogni operatore aeronautico a segnalare eventi pregiudizievoli per il volo e quindi a fare prevenzione.

Un decreto che – a parer nostro – se applicato, produrrà effetti devastanti sul piano della sicurezza del volo.

Urge in proposito un intervento del legislatore per allineare il Codice della Navigazione (parte Aerea) alle direttive e regolamentazioni europee che incoraggiano i *reporting* volontari ed obbligatori di eventi pregiudizievoli per il volo (DLgs 213/06 senza risultati pratici).

Per attuare ciò sarà necessario probabilmente intervenire anche sul piano dell'ordinamento giuridico nazionale, in particolare avviando un più generale processo di modernizzazione dei codici.

E' necessario fare un inciso per questo delicato aspetto.

ANACNA - unitamente ad altre categorie che svolgono attività a così detto "*rischio autorizzato*" (medici, piloti, forze dell'ordine, militari etc.) ha tracciato un possibile percorso comune per sensibilizzare il legislatore a rivedere – anche nell'ambito della progettata riforma del codice penale – il concetto di colpa in presenza di errore umano.

L'Associazione ha auspicato recentemente con il S.I.C. (Società Italiana di Chirurgia) la condivisione di una strategia comune mirata a far apportare correttivi alle norme che innescano procedimenti penali a carico di tutti quei professionisti (medici, piloti, controllori, forze dell'ordine, militari etc.) che operano in situazioni di rischio non sempre riconoscibile.

La proposta che si andrà ad elaborare tenderà a limitare facili criminalizzazioni e conseguenti sanzioni penali per violazioni involontarie e non intenzionali che possono prodursi nello svolgimento di attività complesse.

Una proposta di correttivi costruiti nella logica di una cultura giuridica più moderna e rispettosa delle indicazioni internazionali volta ad incoraggiare la comunicazione degli errori professionali, per fare opera di prevenzione a tutto vantaggio della salute e dell'incolumità dei cittadini.

Le analogie tra professioni a così detto "*rischio autorizzato*" fa emergere l'esigenza di introdurre nel nostro ordinamento giuridico una **regola generale** (da sottoporre all'attenzione delle autorità governative e degli organi parlamentari) **che faccia andare oltre la cultura della colpa**, per rendere maggiormente efficienti numerosi settori nevralgici del nostro Paese.

Siamo in quest'autorevole sede - come esperti di ANACNA e STASA - per portare il contributo d'idee di coloro che, quali operatori di prima linea, avvertono maggiormente l'esigenza di risposte precise all'inadeguatezza normativa ed organizzativa dalla quale, frequentemente, è derivato oltre che un senso di disagio anche un accrescimento di responsabilità giuridiche in capo ai controllori del traffico aereo e non solo.

Di proposte sul come adeguare il nostro vacillante comparto del trasporto aereo e dei trasporti in genere per ricondurre il tutto a sistema, ne sono state fatte nel tempo, ma si sono purtroppo scontrate tutte con gli egoismi di ciascuna componente e con velleitarie rivendicazioni localistiche.

Necessitano interventi sul piano organizzativo e regolamentare idonei ad allineare la nostra Aviazione Civile e la nostra rete aeroportuale ai Paesi aeronauticamente più evoluti.

Ed in relazione a ciò ANACNA, formula le seguenti proposte:

- **L'accorpamento di ENAC, ENAV e gestioni aeroportuali sotto un unico organismo simile alla CAA (*Civil Aviation Authority* Inglese) o alla statunitense FAA, mantenendo tuttavia a ciascun ente la propria indipendenza funzionale.**
- **La costituzione di un organo tecnico ministeriale di supervisione, vigilanza e controllo sovraordinato alla CAA nazionale.**

- **La creazione di una scuola unica per tutti gli operatori dell'Aviazione Civile** (in Francia esiste dal dopoguerra) .
- **Lo spostamento dalla Presidenza del Consiglio alle apposite Commissioni Parlamentari dell'attività di vigilanza sull'operato dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo (ANSV).**¹
- **Per la gestione degli aeroporti, lo studio di un sistema simile a quello spagnolo dove c'è una sola società di gestione per tutti gli aeroporti (AENA) ed è pubblica**, come sono pubbliche le società di gestione di tutti gli aeroporti europei.
- **L'inserimento dei principi del DLgs 213/06 "relativi alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile" nel titolo VIII del Codice della N. A., dedicato alle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici**, in un quadro di riferimento normativo unitario anche sul piano internazionale.
- **La rivisitazione – anche nell'ambito della progettata riforma del codice penale – del concetto di colpa in presenza di errore umano commesso da professionisti che svolgono attività a rischio autorizzato.**

E. ASSENZA DI UNA MODERNA PIANIFICAZIONE DI UN SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE

Come già esposto da un esperto in sistemi aeroportuali, ascoltato prima di noi, gli aeroporti italiani sono sicuramente afflitti da mali storici. Si tratta in realtà, per la quasi totalità dei casi, d'aeroporti militari adattati al traffico civile. S'incontrano pertanto delle disfunzioni che derivano proprio dal fatto di essere stati realizzati originariamente per altri scopi. Solo qualche aeroporto è stato realizzato successivamente, ma da enti non aeronautici e con esiti tutt'altro che felici, come nel caso di Malpensa 2000.

In Italia una pianificazione coordinata vera e propria non è quindi mai esistita. Con la liberalizzazione europea, in qualche modo, ogni aeroporto si è fatto carico di una propria imprenditorialità. C'è stato uno sviluppo, a dir poco, un po' disordinato.

Non ci soffermiamo su quest'aspetto in quanto molto è stato detto e compiutamente da chi ci ha preceduto in questa sede. In particolare sul ruolo degli aeroporti italiani e segnatamente sulla devastante tendenza di taluni a volere il proprio aeroporto sotto il campanile. Di questo si dirà più dettagliatamente trattando del sistema aeroportuale romano.

2. CONSIDERAZIONI SUGLI SCALI COMUNITARI, NAZIONALI E REGIONALI

In Italia abbiamo 105 aeroporti di cui appena 37 sufficientemente utilizzati e i rimanenti 68 sono di uso esclusivamente militare o di Aviazione Generale.

Nella relazione consegnata sono riportati gli indici di movimenti aerei e passeggeri elaborati da Assoaeroporti relativi al 2008 ed al primo semestre del 2009.

Gli aeroporti, secondo i criteri di classificazione fissati dall'UE, sono definiti:

- **comunitari** (oltre 10 mln passeggeri anno),
- **nazionali** (oltre 5 mln passeggeri anno),
- **regionali** (fino a 5 mln passeggeri anno).

Con riferimento ai sopraelencati indici 2008 – 2009 **la suddivisione** dei nostri Aeroporti è la seguente:

¹ Tra gli enti vigilati dalla Presidenza del Consiglio oggetto di riordino e razionalizzazione figura anche l'ANSV (Consiglio dei ministri del 15 ottobre 2009)

- 2 aeroporti **comunitari** (Fiumicino e Malpensa)
- 5 aeroporti **nazionali** (Bergamo, Catania, Linate, Napoli, Venezia)
- 30 aeroporti **regionali** (i restanti)

Indispensabile ripensare la politica di sviluppo aeroportuale nel quadro di un sistema europeo intermodale intelligente e maggiormente vicino alle esigenze di mobilità della maggior parte dei cittadini.

ANACNA ed il Centro Studi STASA, in linea con i prevalenti orientamenti dell'U.E., non sono evidentemente favorevoli alla realizzazione di mega aeroporti (nazionali/comunitari) laddove non se ne avverta la necessità senza che sia svolta un'accurata verifica del sistema aeroportuale di riferimento .

Parimenti andrebbero attentamente valutate le conclusioni cui pervengono annualmente le commissioni di Eurocontrol in relazione alla “*performance*” dei principali aeroporti europei (PRR).²

Abbiamo tanti piccoli aeroporti e pochissimi sono conformi alle condizioni minime previste dalla normativa sia nazionale sia internazionale. **Un'incontrollata crescita di infrastrutture cui non è corrisposto un intervento sistemico.**

Il documento consegnato alla Commissione è il risultato d'analisi tecnico-operative al fine di determinare i livelli ottimali e le indicazioni programmatiche ritenute indispensabili per un adeguamento alle esigenze a medio e lungo termine del trasporto aereo nazionale nel quadro dell'acquisizione dei necessari coefficienti di sicurezza, funzionalità, sostenibilità ambientale, compatibilità territoriale ed economica, che uno Stato deve poter assicurare.

Anche gli aeroporti comunitari come Malpensa sono stati progettati e sono cresciuti senza un adeguato programma d'utilizzazione e sviluppo creando non pochi problemi per la loro operatività.

A solo titolo d'esempio evidenziamo che a Malpensa si sono verificate buona parte delle "Runway incursions" occorse in Italia negli ultimi 10 anni nonostante l'esperienza catastrofica vissuta nel 2001 a Linate.

La gravità di tale risultato risiede in un progetto definito senza il fattivo contributo di esperti aeronautici in particolare dei piloti e dei controllori di volo che sono i primi veri clienti-utenti della struttura aeroportuale.

E' nostra opinione che le disfunzioni sotto l'aspetto operativo sono frequentemente dipendenti da logiche di localizzazione e progettazione inadeguate sotto il profilo legislativo, programmatico e gestionale.

Nella relazione consegnata è stato approfondito anche l'aspetto relativo ai criteri che devono ispirare la scelta di localizzazione degli aeroporti. Qui ci limitiamo a brevi considerazioni di carattere generale.

Oltre che al riguardo prioritario alle norme ambientali ad iniziare dai parametri fissati dalla VIA e dalla VAS - così come raccomandato anche dall'ANCI in questa stessa sede - una struttura aeroportuale va localizzata in ragione della tipologia di servizio commerciale richiesto, della regolarità del servizio offerto, delle caratteristiche meteorologiche locali, della topografia del terreno, della presenza d'ostacoli e della struttura dello spazio aereo e delle infrastrutture stradali e ferroviarie che devono consentire un adeguato flusso di passeggeri.

² **PRR 2008:** Il *Performance Review Report 2008* è il Rapporto annuale prodotto dalla *Performance Review Commission*, istituita dalla Commissione Permanente di Eurocontrol – *European Organisation for the Safety of Air Navigation* – in ossequio alla strategia decisa dall'ECAC – *European Civil Aviation Conference* – nel lontano 1997.

CONCLUSIONI SU AEROPORTI IN GENERALE

Vi è da osservare che – come recentemente sottolineato anche dal Governo - il nostro è un Paese che dispone mediamente di un aeroporto ogni 70/80 km. e che, non riuscendo a promuovere una scelta sistemica ed intermodale dei trasporti, registra un incolmabile ritardo nel potenziamento dell'unico modo di trasporto "pulito": le ferrovie. La lunghezza della linea ferroviaria dell'alta velocità dell'Italia (km. 562) è infatti circa un terzo di quella di Germania (km. 1.300), Spagna (1.552) e Francia (1.893).

La configurazione orografica e la stessa conformazione geografica del nostro Paese imporrebbe una cura crescente allo sviluppo del traffico aereo come sistema integrato con altri mezzi di trasporto. Sarebbe opportuno classificare gli aeroporti in funzione del volume di traffico attuale e previsto nei prossimi 10-20 anni e completare singoli piani regolatori d'aeroporto, rispettosi dei requisiti tecnici indispensabili e corredati dei servizi operativi adeguati.

Vorremmo evitare che si ripeta quanto è successo all'apertura dell'aeroporto di Malpensa.

Ciò non va assolutamente interpretato nel senso che siamo anche contrari alla creazione ed al potenziamento di una intelligente rete di piccoli aeroporti regionali atti a soddisfare le esigenze di sviluppo locale e a fronteggiare eventuali crisi di capacità degli scali nazionali e comunitari. Per questa tipologia di aeroporti l'Unione Europea prevede anche finanziamenti. In Italia disponiamo di troppi aeroporti inutilizzati o sotto utilizzati. Con interventi meno velleitari e con piccoli investimenti potremmo potenziarne taluni, rendendoli strutture adeguate, per movimenti passeggeri e aeromobili, nonché compatibili con il territorio sotto il profilo ambientale.

Riguardo alle problematiche di tipo ambientale (sostenibilità ambientale effetti e stima delle emissioni) ed alle metodologie articolate che si dovrebbero seguire per localizzare nuovi aeroporti (le analisi multi criterio dal nostro Paese completamente trascurate) vi è una volutamente ampia trattazione scientifica nella relazione consegnata e comunque di queste vi fornirà un brevissimo cenno – al termine del mio resoconto – il nostro esperto Dott. Rossi.

Per dare tuttavia un'idea a questa autorevole Commissione di come si possa svolgere in modo disordinata – a nostro avviso - la scelta di localizzazione di un aeroporto senza che sia preceduta da un'ampia opera di pianificazione basta pensare a quanto in questi ultimi tre anni si è andato proponendo, per risolvere la nota problematica della eventuale chiusura di Ciampino nel quadro di una rivisitazione del sistema aeroportuale laziale.

3. IL SISTEMA AEROPORTUALE ROMANO ED I CRITERI DI LOCALIZZAZIONE DEI GRANDI AEROPORTI

Il dibattito ancora aperto relativo all' opportunità di realizzare a Viterbo il 2° (una volta chiuso Ciampino) o 3° aeroporto del Lazio a noi appare destituito di fondamento e destinato a fallire nel tempo per una molteplicità di ragioni di carattere tecnico, logistico, economico ed ambientale.

Da ultimo il maxi piano di investimenti miliardari (3,6 miliardi in 10 anni dovrebbero arrivare a 10 miliardi entro il 2035) che consentirà a Fiumicino di passare dagli attuali 35 milioni di passeggeri a 60-65 milioni in 10 anni ed addirittura a 100 mln passeggeri nei successivi 20 anni.

A cosa possa servire un altro grande aeroporto distante in linea d'area circa 70 km dal futuro fantascientifico scalo Romano non è dato sapere.

Viceversa per ciascun aeroporto minore regionale va individuata una appropriata e specifica funzione, compatibile con il territorio e con il suo sviluppo sostenibile.

Per l'aeroporto di Viterbo era stata correttamente individuata come naturale vocazione quella di essere un centro interregionale di protezione civile per la sua ubicazione centrale e vicina ai laghi (Bracciano e Bolsena) ed al mare che rendeva ottimale questa sua utilizzazione. Certamente il suo potenziamento infrastrutturale avrebbe comportato poi di poter ospitare un limitato traffico regionale destinato ad incrementare il flusso turistico dell'alta Tuscia e delle Regioni limitrofe.

Anche per gli altri aeroporti laziali alcuni studi avevano prospettato soluzioni in funzione delle loro peculiarità territoriali e condizioni naturali (Latina, Rieti, Frosinone).

La fretta di risolvere il problema di impatto ambientale sulla popolazione di Ciampino e di Marino, originata dalla crescita esponenziale dei movimenti aerei su Ciampino ha per un verso condizionato la politica, sollecitata da velleitari interessi locali e per l'altro verso appiattito le istituzioni aeronautiche ad assentire (per quieto vivere) su di una scelta condivisa nelle esternazioni ufficiali e negata poi nella sostanza dell'agire.

Il processo di localizzazione è stato maggiormente influenzato da spinte localistiche ed interessi particolari che non dalla consapevole e ragionata necessità di risolvere problematiche ambientali e di crisi di capacità ricettiva del sistema aeroportuale romano. Ci si è mossi – a nostro modo di vedere - in modo confuso e contraddittorio.

Al di là di superficiali valutazioni comparative – svolte da ENAC – sul piano prevalentemente operativo e di gestione ottimale dello spazio aereo tra realtà aeroportuali concorrenti a sud ed a nord della Capitale ed un generico documento programmatico ministeriale, non risulta esservi ancora un vero e proprio studio di fattibilità.

Una scelta politica quindi non preceduta dalle indispensabili approfondite valutazioni tecniche di tipo economico, logistico (sistemi di comunicazione viarie/ferroviarie e strutture di accoglienza) **ed ambientale** dalle quali è impossibile prescindere.

La stessa ENAC per bocca di uno dei suoi massimi esperti ha parlato di investimenti necessari cospicui e di tempi realizzativi lunghi, risorse disponibili ed anche di certezze sul modello concessorio (ADR) da verificare in ambito Unione Europea.

A nostro avviso non esistono ancora le condizioni minime per discutere e decidere di realizzare un'imponente e, per certi versi devastante, opera pubblica senza un progetto preliminare corredato di tutti gli elementi tecnico/economici ed i sondaggi/carotaggi necessari.

Si sono inutilmente persi quasi tre anni per dibattere animosamente questioni delle quali non si aveva alcun dato tecnico/economico, né contezza, e quindi, su ventilate e velleitarie ipotesi di fattibilità.

In altre parole nonostante un recente comunicato stampa ministeriale, ci pare di capire che - come asserito qualche mese fa anche dal Presidente di ENAC Riggio - la verifica sulla delocalizzazione dell'aeroporto di Ciampino a Viterbo ancora deve iniziare, se mai inizierà dopo la presentazione del grande piano per lo sviluppo di Fiumicino fatta alla presenza del Presidente del Consiglio meno di 2 settimane fa, nell'ambito del riferito asse Roma - Milano.

Ancor prima poi che la “concessionaria” ADR inizi a svolgere le attività a lei demandate da ENAC, propedeutiche a verificare se, sotto i vari profili sopra indicati, il sito di Viterbo si presti ad essere oggetto di delocalizzazione e quindi in tale direzione si debba procedere per modificare l'esistente sistema aeroportuale romano, sulla base dei regolamenti europei, occorre che i 27 Stati Membri dell'UE e la Commissione Europea ne siano informati e che la Commissione renda pubblica la decisione nella G.U. dell'Unione Europea.

Diversamente, qualsiasi attività svolta in funzione della modifica del sistema aeroportuale romano in violazione delle norme comunitarie e della legge di recepimento è da ritenersi nulla per violazione di legge.

Sempre il Presidente di ENAC Vito Riggio ha sottolineato che i collegamenti dovranno essere potenziati, se si vuol realizzare un nuovo scalo, secondo quanto previsto dall'UE. **“E se non si potenzia la ferrovia – ha riaffermato in più occasioni Riggio – non ci sarà nessun aeroporto, almeno finché sarò io il presidente Enac”.**

Ma allora ci chiediamo, perché buttare soldi pubblici per progettazioni, studi di fattibilità costose verifiche tecniche, carotaggi idrogeologici, etc., se prima non si riscontra con l'ENTE FS la possibilità di realizzare in tempi ragionevoli un collegamento ferroviario rapido Viterbo – Roma – Viterbo?

Ma poi entrando nel merito di questa assurda localizzazione è lecito porsi una **serie di riserve:**

- **Sulla coerenza di questa scelta con la politica seguita dalla Commissione europea** tesa ad incoraggiare e sostenere – anche con finanziamenti – la costruzione ed il potenziamento di piccoli aeroporti regionali
- **Sui tempi ristretti indicati (4 anni)** per completare lo scalo nonché il sistema intermodale di trasporti ad esso connesso.
- **Riserve fortissime sulla possibilità che possa risultare in fase progettuale “sostenibile dal territorio” un aeroporto ubicato a poco più di 2 km dalla città** (il cui sviluppo edilizio è previsto proprio verso l'aeroporto).
- **Sui costi dell'operazione: quasi due miliardi di Euro di sole spese per infrastrutture e logistica di supporto**, cui va sommato il costo dell'Aeroporto stesso che andrebbe verosimilmente ad occupare un'area tra 350 e 600 ettari (piste, piazzale, vie di rullaggio, impianti di assistenza al volo, aerostazione, servizi, uffici, parcheggi, etc.).
- **Sul programmato sviluppo della città termale di Viterbo** (quando 2/3 delle pozze di maggiore importanza cadono nell'area aeroportuale).
- **Sui danni che verrebbero a produrre le emissioni di un mega aeroporto sull'agricoltura di qualità patrimonio, irrinunciabile del viterbese.**
- **Sul piano della convenienza funzionale/economica e temporale** (considerati i decenni necessari in Italia a realizzare grandi infrastrutture) come possa conciliarsi questo progetto con il **futuro imponente ampliamento di Fiumicino** e cosa possa servire realizzare un altro aeroporto comunitario a pochi chilometri dal primo in un'area in cui mancano tutti i collegamenti.

Ed ancora come si conciliano queste decisioni governative - dalle ricadute economiche di tutto rilievo sul piano nazionale ed europeo - nonché la diatriba tra province che ambiscono

ad ospitare il 2° grande aeroporto laziale (una volta chiuso Ciampino), con le parallele attività politiche volte a dare finalmente all'Italia dopo 40 anni una pianificazione ragionata, ordinata e sistemica degli aeroporti

Ci riferiamo ovviamente non solo a questa importante indagine conoscitiva per la quale abbiamo manifestato e manifestiamo il nostro più vivo apprezzamento, che volge ormai al termine, ma anche alle iniziative promosse dallo stesso Ministro Matteoli che ha infatti affidato l'elaborazione di uno studio sullo **“sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale, quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio”** ad un raggruppamento di imprese. (Ci sono pervenute notizie in merito ad una sua probabile pubblicazione entro la fine di questo mese – sarebbe interessante essere riascoltati dopo averne esaminato il contenuto).

Una nobile, se pur tardiva iniziativa fatta quasi in contemporanea alla diffusione di un generico documento programmatico di sviluppo per il nuovo aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate. La maggior parte degli addetti al settore dell'Aviazione Civile hanno tuttavia manifestato perplessità sulla rilevanza giuridica delle iniziative promosse e discusse in Regione Lazio relativamente alla nascita dell'Aeroporto comunitario di Viterbo e degli aeroporti Regionali di Frosinone e Latina, prima ancora che si conoscesse quale sarebbe stato lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale.

Fermamente contrari alla nascita di questo grande scalo a Viterbo sono le compagnie *low cost* ed il Presidente dell'IBAR, il quale, in questa sede, ha fatto alcune affermazioni da noi condivise.

Una scelta di localizzazione che si espone a dure critiche da parte di operatori aeronautici ed anche da parte di larghe fasce della popolazione locale preoccupata per un processo di “Ciampinizzazione” nel tempo di una splendida città d'arte e che, come appena descritto, ad oggi non appare ancora sostenuta da tutta una serie attività ad essa propedeutiche di natura tecnica ed ambientale (imposte da regolamentazione e direttive UE). Una scelta maturata in modo estemporaneo sulla base di indicazioni generiche, spacciate come studi, e non supportata da un'analisi accurata mirata ad individuare nel nord del Lazio un sito ottimale – sotto il profilo costo/beneficio – nell'ambito del quale poter realizzare una grande infrastruttura aeroportuale (nazionale o addirittura comunitaria) destinata nel tempo ad ospitare da 5 a 20 mln passeggeri anno come affermato in numerose sortite ufficiali.

Tuttavia se nonostante tutte le controindicazioni emerse relativamente all'esigenza di disporre di un ulteriore grande scalo laziale, la decisione politica fosse egualmente quella di individuare nella realizzazione di altro nuovo aeroporto internazionale a Nord di Roma la panacea di tutti i mali insiti nel sistema aeroportuale romano e nelle giuste doglianze degli abitanti di Ciampino e Marino, non si comprendono le ragioni tecniche, economiche ed ambientali finora addotte per una localizzazione a Viterbo città, in sedime aeroporto T.Fabbri. Una scelta diseconomica e devastante che ha delle valide alternative che emergono dagli studi fatti dal centro studi STASA che sono allegati alla relazione consegnata (vedi l'allegato n.3 pag.55).

Uno studio che analizza con criteri differenziati ed attraverso comparazioni tra più siti - secondo una metodologia articolata, quale l'analisi multi criterio (seguita dai Paesi aeronauticamente più evoluti) – e che permette di confrontare parametri che coinvolgono gli aspetti ambientali, tecnici, logistici e socio economici e le interazioni che sussistono tra loro.

Mi fermo qui e ringrazio per l'attenzione e passerei la parola al dott. Rossi per un brevissimo excursus su problematiche ambientali e di localizzazione.