



i Quaderni della Camera



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA

AVIAZIONE GENERALE IN ITALIA: STATO E PROSPETTIVE

Venezia - 11 Maggio 2007



AVIAZIONE GENERALE IN ITALIA: STATO E PROSPETTIVE

Venezia - 11 Maggio 2007

La foto in copertina è stata realizzata nel maggio 2007 dallo studio S&R Engineering di Padova, in occasione dell'inaugurazione dell'Aerostazione Nicelli di Venezia Lido che, costruita tra il 1934 e il 1935, è stata restaurata ed inaugurata lo scorso 12 maggio.

Supplemento al nr. 3/2007 di "Giornale Economico"
Poste Italiane Spa
Sped. in Abb. Postale - 70% DR CB VE

Finito di stampare: Settembre 2007
Produzioni: Arzanà s.r.l.
Stampa: Grafiche Cetid - Venezia - Mestre



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA





Indice

pagina

7

- Saluto Massimo Albonetti**
*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*
- Saluto Giorgio Miani**
Presidente Nicelli S.p.a.
- Saluto Massimo Cacciari**
Sindaco di Venezia
- Saluto Giuseppe Scabro**
*Assessore attività produttive
Provincia di Venezia*

pagina

9

pagina

11

pagina

15

PRIMA SESSIONE - LO SCENARIO ITALIANO

pagina

17

- Coordina Paolo Possamai**
Direttore Nuova Venezia

pagina

17

- Intervento Silvano Manera**
Direttore generale ENAC

pagina

24

- Intervento Nadio Di Rienzo**
Direttore Generale ENAV

pagina

26

- Intervento Cesare De Piccoli**
Vice Ministro dei Trasporti

pagina

32

- Intervento Camillo Bozzolo**
Sviluppo Aviation

pagina

34

- Intervento Massimo Soppani**
*Direttore Generale Aviation
Save*

pagina

37

- Intervento Giuseppe Leoni**
Presidente Aeroclub d'Italia

- Intervento Antonio Pilotto**
Generale Aeronautica Militare

SECONDA SESSIONE - LO SCENARIO INTERNAZIONALE

- Coordina Roberto Papetti**
Direttore Nuova Venezia

- Intervento Ferdinando Flavio Napolitano**
*Vice Presidente Booz Allen
Hamilton Italia*

- Intervento Vincenzo Torrieri**
Università Federico II Napoli

- Intervento Leonardodi Paola**
Università La Sapienza Roma

- Intervento Paolo Pascale**
*Amministratore Delegato
Tecnam S.r.l.*

- Intervento Massimo Levi**
Presidente AOPA

- Intervento Paolo Toniolli**
Presidente ILAN

- Intervento Valerio Bonato**
*Direttore ENAC Aeroporti
Triveneto*

TERZA SESSIONE - PROSPETTIVE DI EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA

- Coordina Ugo Savoia**
Direttore Corriere del Veneto

pagina

41

pagina

48

pagina

49

pagina

54

pagina

60

pagina

64

pagina

68

pagina

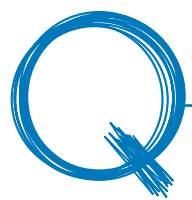
73

pagina

79

pagina

81



pagina

81

Intervento Pierluigi Di Palma

EURICE

pagina

89

Intervento Nadio Di Rienzo

Direttore Generale ENAV

pagina

94

Intervento Silvano Manera

Direttore Generale ENAC

pagina

99

Intervento Alfio Pini

*Direttore Centrale
dell'Emergenza e del Soccorso
Pubblico Ministero degli Interni*

pagina

100

Intervento Fabio Capponi

Università La Sapienza

pagina

107

Intervento Marco Stradiotto

*Sottosegretario allo Sviluppo
Economico Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

CONCLUSIONE

pagina

113

Intervento Andrea Mondello

Presidente Unioncamere

pagina

117

Intervento Massimo Albonetti

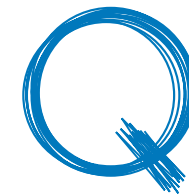
*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Buongiorno a tutti. Un caloroso benvenuto da parte della Camera di Commercio di Venezia. Ho l'obbligo di fare un ringraziamento a chi ha permesso di realizzare questa importante giornata nella quale si parlerà di aviazione generale, ma soprattutto per il livello della partecipazione. Credo che i ringraziamenti prima di tutto vadano al Comune di Venezia che è qui rappresentato dal sindaco, alla Provincia di Venezia, alla Regione del Veneto, all'Aeronautica Militare che un grosso contributo ha dato per poter realizzare questa giornata, all'ENAC e all'ENAV qui presente con i massimi rappresentanti.

Grazie a tutti questi interlocutori ed a tutte le altre autorità che sono presenti, oggi si sta parlando di un comparto dell'aviazione civile che spesso non è chiaramente identificato. Solitamente l'attenzione delle autorità, delle organizzazioni internazionali e nazionali è diretta verso l'aviazione cosiddetta "commerciale", che è quella che riguarda il trasporto collettivo di persone e cose, che è un settore ben identificato ed in cui l'aeromobile è usato per servizi molto specifici che sono conosciuti a tutti. Tutto il resto viene definito aviazione generale e quindi riguarda tutte le operazioni aeree che non sono di trasporto commerciale quindi e che non sono neanche di servizi aerei specifici.

Ai vari incontri a cui ho partecipato anch'io, l'associazione piloti, che è qui ampiamente rappresentata a livello nazionale ed internazionale, ci ha chiarito molte cose proprio sulle prospettive importanti che ci sono su questo settore, soprattutto anche alla luce dello sviluppo di nuove tecnologie come i very light jet ed altre tecnologie che sono di facile utilizzo e che determinano un cambiamento radicale nel prossimo futuro, perché non sono tecnologie che devono arrivare, ma sono tecnologie che sono già in produzione e che sono ormai prossime alla fruizione.

In un paese in cui il nodo infrastrutturale fa fatica ad essere risolto ed in cui la congestione delle strade di tutte le linee infrastrutturali è pesante, in un paese in cui fra l'altro ci sono una serie di piccoli aeroporti, qui è presente il Presidente dell'organizzazione dell'associazione dei piccoli aeroporti, che sono quelli che, oltre ai 10 conosciuti ed importanti in Italia, rappresentano un centinaio di superfici che possono costituire una rete importante di supporto per poter alleviare proprio la congestione che anche gli stessi grandi aeroporti hanno, quindi aviazione generale è qui presa dalla Camera



Saluto

Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*



di Commercio proprio come prospettiva di sviluppo in un prossimo futuro, anche alla luce della realtà del Nicelli in cui la Camera di Commercio ma anche con il Comune ha creduto negli anni proprio di poter ripristinare un servizio non certo competitivo con l'aeroporto Marco Polo, perché non è neanche ipotizzabile, ma con un servizio alternativo al sistema territoriale.

Il sistema delle Camere di Commercio in generale ha sempre manifestato un grande interesse per le infrastrutture, e già partecipa spesso come importante protagonista in tutto il settore (la partecipazione delle camere di commercio nelle autostrade, ma anche negli aeroporti, è importante in tutta Italia), perché chi come noi si occupa anche dei problemi delle imprese sa che uno dei problemi principali di queste è la facilitazione logistica, quindi è evidente che nel sistema aeroportuale ci sia un grosso interesse da parte di Camere di Commercio, anche a livello nazionale quindi, e oggi sarà qui presente nella sessione del pomeriggio il Presidente nazionale di Unioncamere Mondello, proprio per testimoniare l'interesse di Unioncamere in questo settore che riguarda un'importante percentuale di imprenditori del territorio nazionale.

Nel caso della provincia di Venezia, a suo tempo noi siamo stati fra i primi promotori del processo di ristrutturazione dell'aeroporto commerciale Marco Polo, e siamo da anni impegnati in prima persona nella riqualificazione dell'aeroporto Nicelli.

Si consideri l'aeroporto Nicelli, non solo come fine a se stesso, ma proprio come area del Lido: chi conosce la zona dove insiste sa che è un'area che ha una grossa importanza all'interno di tutta la superficie del Lido ed abbiamo di recente, al 30 di marzo, presentato insieme all'assessorato del Comune di Venezia, un piano di riqualificazione che fa proprio perno sulla superficie dell'aeroporto ma propone una riqualificazione generale che possa riportare l'intero territorio dove insiste il Nicelli ad un nuovo protagonismo all'interno del territorio di Venezia.

Tutto ciò rappresenta un insieme di ragioni per cui la Camera di Commercio di Venezia si è fatta promotrice di questo importante convegno, dal quale speriamo, anche alla luce di recenti momenti di confusione sulla prospettiva dell'aeroporto, spero si possa chiarire che è nostra intenzione restare in un comparto che aspettiamo da voi che ci diciate ha una grande prospettiva futura, ma ormai

ne siamo pienamente convinti, e che possa essere la chiave per poter aprire le porte del futuro del Nicelli e dell'aviazione generale, proprio come punto di riferimento nel territorio nazionale per tutti voi operatori del settore. Io ringrazio, lascio la parola ai saluti di chi mi seguirà, e poi auguro un buon lavoro a tutti quelli che parteciperanno alle tavole di lavoro che sono piuttosto intense. Grazie a tutti.

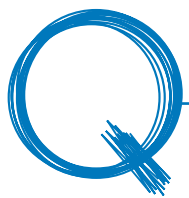
Il programma della giornata è molto denso, quindi la mia introduzione sarà molto rapida perché poi sarete voi i protagonisti di questa giornata. Volevo solo dire alcune parole di introduzione. Il Nicelli è grondante di storia perché ha avuto un ruolo importante prima come aeroporto militare poi come aeroporto commerciale, quindi questa è una realtà "pesante". Ad un certo punto l'aeronautica militare nel passaggio di consegna all'ENAC ha però raccomandato che rimanesse un aeroporto e che qualora loro ne avessero avuto bisogno, lo potessero utilizzare. Questa è di nuovo un'altra indicazione importante ed onerosa, c'è stato tutto un periodo di evoluzione in questo passaggio in cui l'Aeroclub è riuscito a mantenere in vita l'aeroporto finché proprio il Sindaco attuale Cacciari, che allora era al suo primo o secondo mandato, ha posto con forza una domanda sul tavolo rivolgendosi alla SAVE: "Ma questo aeroporto deve rimanere o deve continuare?"

La SAVE, dopo aver analizzato a fondo la questione, e fatto piani industriali, ha realizzato il mercato ed ha detto: "Sì, questo aeroporto ha prospettive nel comparto dell'aviazione generale, le condizioni perché si sviluppino ci sono. Si facciano questi investimenti e che a me sia lasciata iniziativa e responsabilità dello sviluppo". Con questa decisione, rinforzata da un patto sul sedime che nel 2003 è stato sottoscritto in prima persona dal Ministro dei Trasporti, il Consiglio di Amministrazione del Nicelli, che ho l'onore e l'onere di presiedere da 2 mandati (da 6 anni), è partito.

In realtà al Nicelli i soci hanno chiesto due cose: fai questo piano investimento e cerca di far volare, fai volare e quindi fai vedere il campo ed aiutaci a sviluppare una rivitalizzazione dell'area. Chi conosce l'area di San Niccolò sa che è un'area magica però che si è fermata nel tempo, e forse è anche per questo che è magica. Il Comune di Venezia, attraverso un faticoso processo di analisi, ha

Giorgio Miani

Presidente Nicelli Spa



messo a punto uno strumento di piano direttore che è stato approvato due anni fa dal Consiglio comunale e che offre un riferimento importante per lo sviluppo. Le iniziative in questo senso si stanno già individuando nel campo della nautica e, in particolare con l'aiuto della Camera di Commercio, ne stiamo individuando ulteriori.

Siamo in un'area in cui il Sindaco due giorni fa ha firmato un patto, un impegno dopo un lungo percorso, anche faticoso, per il recupero di un'area dell'ospedale e la contestuale nascita del nuovo palazzo del cinema, un'area quindi che ha prospettive importanti di sviluppo. Noi nel segmento dell'aviazione generale abbiamo subito avvertito le difficoltà, le incertezze e le problematiche che si legano allo sviluppo di un'attività che si lega all'individualità, che si lega allo sport. E' un settore povero in cui sbarcare il lunario e portare i conti in attivo è molto difficile. Le dimensioni quantitative dei conti economici sono molto modeste.

Dal momento in cui noi, con la giornata di domani, segniamo la prima bandierina del processo di riqualificazione, inaugurando la restaurata aerostazione, abbiamo pensato che si dovesse fare un punto sulla partita dell'aviazione generale. L'aviazione generale oggi è alla vigilia. Questo è oramai un dato oggettivo, ma più che dirlo io ritengo che emergerà, me ne sono reso consapevole in questo percorso di 6 mesi di lavoro in questo comitato scientifico, ed è effettivamente un mercato da cogliere. Se questo è vero e lo confermate dobbiamo anche dire come secondo passaggio che in Italia abbiamo delle imprese pronte a cogliere queste opportunità e che in questo momento, con le difficoltà che ci sono nell'operare in questo settore, stanno operando sui mercati stranieri con grande vigoria, quindi abbiamo rappresentanti ed imprenditori che sono testimonianza e che daranno testimonianza nel pomeriggio di questo fatto.

Ci troviamo di fronte, come dice spesso il professor Di Paola e come dice con molta brillantezza l'avvocato Di Palma, ad una rivoluzione vera e propria: una rivoluzione culturale vera e propria. La modalità "aria" non ha avuto il processo che le modalità "terra" ed "acqua" hanno avuto nel passaggio dal collettivo all'individuale. Noi oggi nel comparto "aria", non avremo alternative: questa operazione si dovrà fare. Ci sono i meccanismi ed i presupposti in termini di tecnologie, in termini di strumentazione e di apparati per poterlo fare. Il problema è non se avverrà, ma

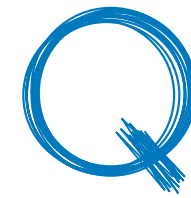
di farlo in tempo, di cogliere per tempo questa opportunità. Dice spesso Pierluigi Di Palma: noi viviamo nel comparto dell'aviazione in un sistema in cui tutto è regolato, salvo qualche eccezione in cui uno può fare, ma tutto è soggetto a regole e l'obiettivo è quello di passare esattamente ad una condizione inversa: tutto è libero, tutto si può fare salvo delle eccezioni di regole.

Un salto culturale di questo tipo è veramente un triplo salto mortale. Spesso il professor Di Paola dice "Un chilometro di strada non ti porta da nessuna parte, un chilometro di pista ti porta dappertutto" e fa riflettere, quindi i costi, anche perché ci sono i costi e le opportunità. Ma non si va da nessuna parte se le regole, i meccanismi, il modo con cui noi affrontiamo l'argomento ingabbia questo tipo di opportunità. E' questa la sfida che noi abbiamo davanti: questa sfida la dobbiamo con forza cogliere, in un quadro di comunità europea che si sta agitando e si sta impegnando in questo, ed in un quadro di soggetti che devono raccordarsi tra loro.

Se continuiamo ad andare sparpagliati, se continuiamo a non essere presenti in ambito europeo questa opportunità sfumerà. Dobbiamo invece riuscire a determinare un processo di coalizione tra noi. La domanda si deve raccordare con l'offerta; le associazioni, invece fare i loro interessi, devono coalizzarsi, favorite da tavoli neutrali come questo, per far sentire con forza le loro esigenze. A questo punto io credo che l'opportunità sarà colta. Buon lavoro e grazie.

Diamo la parola adesso al Sindaco di Venezia, professor Massimo Cacciari per un saluto a tutti i presenti.

L'occasione è molto importante e vorrei davvero poter avere il tempo di seguire tutti i vostri lavori, perché rivestono un significato di particolare rilievo per la città di Venezia e per lo sviluppo di un suo territorio come quello del Lido e quindi permettetemi di porre alcune questioni, alcune domande alle quali spero che questo convegno possa dare risposte chiare, definitive e che possano, queste risposte, orientare anche l'azione dell'Amministrazione.

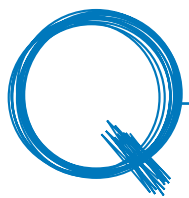


Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Massimo Cacciari

Sindaco di Venezia

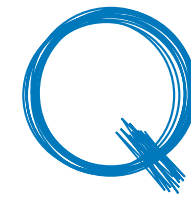


La prima questione è quella che il Presidente Miani sottolineava, e cioè quali sono le prospettive reali dello sviluppo dell'aviazione generale, in particolare per quella fascia dell'aviazione generale (perché credo che anche questa definizione sia molto generale per l'appunto) che può interessare un aeroporto come quello del Lido, tenendo presente le sue dimensioni, tenendo presente la lunghezza della pista che è quella e non potrà essere aumentata. La pista potrà essere asfaltata ovviamente, ma non potrà essere aumentata di dimensioni, quindi in base a tutti i regolamenti, alle norme che voi conoscete, quale tipo di aviazione generale può interessare l'aeroporto del Lido, l'aeroporto Nicelli?

Ho capito che vi sono sviluppi tecnologici importanti, ho capito che vi possono essere, mi pare di aver capito, anche dei jet di nuova generazione che possono atterrare su piste di 700-800 metri. Io ho bisogno di dati, quantità, cifre a questo proposito, ed insieme cifre, dati, quantità riguardanti gli investimenti che sarebbe necessario sostenere per l'adeguamento dell'aeroporto Nicelli, delle piste dell'aeroporto Nicelli e di tutti i servizi collegati ovviamente, della gestione dell'aeroporto, perché avendo fatto il Sindaco, come ricordava Miani, per parecchie volte, ormai ho capito che il valore dell'investimento iniziale è indifferente, in qualche modo si fa sempre fronte all'investimento iniziale, ma sono le gestioni che diventano abissi, baratri, precipizi.

Ho bisogno di sapere quindi quanto costerà la gestione dell'aeroporto Nicelli ristrutturato, riadeguato, per catturare quella fascia dell'aviazione generale che realisticamente può interessare il Nicelli, con i vincoli assolutamente insuperabili che il Nicelli attualmente presenta. Dati, cifre, quantità.

Secondo punto: qual è il mestiere di un'Amministrazione comunale a questo proposito? L'Amministrazione comunale è strategicamente interessata alla rivitalizzazione del Lido e lo sta dimostrando con i fatti. Abbiamo messo in bilancio la modesta cifra di 15 milioni di euro per acquistare tutta l'area dell'Ospedale al Mare ed attraverso quell'intesa che avete sentito, già firmata con il Governo e con la Regione, procederemo rapidamente. Io mi auguro di poter giungere all'appalto entro l'anno o al più tardi entro i primi mesi dell'anno prossimo. Un appalto complessivo per la riqualificazione ed il riuso di tutta l'area dell'Ospedale

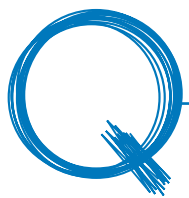


al Mare, non più destinata a scopi sanitari, ed insieme, contestualmente, la costruzione di un nuovo palazzo dei congressi e del cinema del Lido, un investimento complessivo che sarà di 300 milioni e passa.

Un impegno molto importante quindi e non più un'idea ma ormai un progetto operativo, in cui il Governo nazionale è impegnato per 20 milioni. Nel protocollo d'intesa che abbiamo siglato ieri è indicata proprio la cifra di 20 milioni, sottoscritto dal Ministro Rutelli, di 20 milioni come impegno finanziario nei prossimi due anni del Governo per la realizzazione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi. Le cose quindi stanno andando molto concretamente avanti, l'ipotesi di una rivitalizzazione dell'area del Lido è ormai reale e non soltanto per quanto riguarda l'attività della Biennale ma per quanto riguarda tutte le attività congressistiche, ricettive ecc. lungo tutto l'anno. Quindi io ritengo che l'idea di avere al Lido un aeroporto per l'aviazione generale sia un'idea fondata, perché non è che lo mettiamo nel deserto questo aeroporto generale, o in un'isola che vive soltanto per una settimana all'anno quando c'è la Mostra del Cinema, quindi da questo punto di vista l'Amministrazione comunale sta facendo quello che deve fare, mi pare molto concretamente, e l'ipotesi quindi di uno sviluppo e di un rilancio anche del Nicelli in quell'area è un'ipotesi che si fonda su un contesto che si inerisce in un contesto di sviluppo che realmente sta procedendo.

Bene da questo punto di vista quindi Tuttavia voglio essere molto chiaro ed esplicito, avendo seguito poi direttamente da vicino tutte le vicende riguardanti la SAVE e l'aeroporto Marco Polo, perché fu con Pellicani in primis, nominato dal sottoscritto, Presidente della SAVE, e con la SAVE ed altri amici qui presenti che è nato quell'aeroporto, tutto con denaro pubblico. Attraverso giochi, giochetti, trucchi e trucchetti, ora l'aeroporto SAVE è tutto privatizzato. Il bis io non lo faccio, chiaro il concetto? Il bis io non lo faccio, quindi il contesto del Lido è un contesto in sviluppo ed è promosso dall'Amministrazione comunale. L'Amministrazione comunale è interessata allo sviluppo del Nicelli. Lo vogliamo, crediamo che sia un'ipotesi buona, un progetto fondato, se i dati che prima chiedevo sono dati realistici.

Bene, le imprese si facciano avanti con tutto il sostegno dell'Amministrazione comunale e facciano loro tutti gli investimenti necessari per le piste, per quant'altro affinché



l'aeroporto Nicelli diventi un business interessante, con l'appoggio incondizionato dell'Amministrazione comunale di Venezia. Io ritengo che non sia mestiere delle Amministrazioni comunali fare e gestire aeroporti, perché non lo sappiamo fare, io di aviazione generale vi confesso non so niente. Mi pare una buona idea che al Lido ci sia un aeroporto per le ragioni che ho detto; sosterrò incondizionatamente gli imprenditori che si presenteranno a dire facciamo la pista, facciamo quello che vogliamo, gli darò tutto il mio appoggio e l'aeroporto sarà loro, ed io sarò felicissimo perché io sono un liberale sul serio, quindi queste sono cose che fanno gli imprenditori, e non fanno i politici o gli amministratori comunali.

Faccio presente che non è che il Comune finora sia restato assente, il Comune finora ha investito circa un milione di euro e forse qualcosa di più, quindi non è che dica ce ne laviamo le mani, ce le siamo lavate poco in passato perché abbiamo già tirato fuori abbastanza. Gli sviluppi successivi devono essere, io ritengo, sviluppi imprenditoriali basati su piani finanziari che dimostrino che si tratta di un business ecc. ecc., con tutto il rischio d'impresa. Io credo che da questo momento in poi lo sviluppo del Nicelli debba essere uno sviluppo di un'impresa, in un contesto vitale sostenuto dal Comune con le iniziative che vi ho detto ed altre che potrei aggiungere ma non voglio farla lunga.

La prima risposta è una risposta che riguarda dati e quantità sull'aviazione generale, sulla possibilità di usare quella pista per un certo tipo di utenza, i canali aerei ecc. ecc., e la seconda domanda a cui deve dare risposta il vostro convegno è: dove sono gli imprenditori che dicono "io sono qui, pronto, ci sono, presente!", con tutti i rischi d'impresa successivi?

La terza questione, che è inutile che non vi sottolinei - io non so se qui vi sia presente la SAVE, il Presidente non è presente di sicuro - è la SAVE: che dica la sua in questo contesto, che dica la sua con chiarezza, perché se la SAVE, che è il socio di riferimento per questa operazione, ha cambiato idea (qualche anno fa aveva sottoscritto i protocolli che Miani ricordava), lo dica con chiarezza in questa sede, e dica cosa intende fare, perché non è possibile, chiaramente, sviluppare l'aeroporto Nicelli con il socio di riferimento all'interno della società, che non è d'accordo per questo sviluppo. Come facciamo? Bisogna risolverla allora la questione. Che la SAVE ci dica: "mi voglio

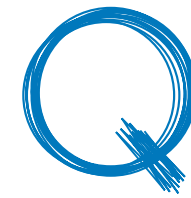
ritirare dalla società" e vediamo che cosa fare e discutiamo di cosa fare, oppure dica: "Sì, ci sto per fare questo o quello", e vediamo se c'è l'accordo su che cosa dobbiamo fare, ma non è possibile continuare in questo equivoco che dura da un anno.

Credo di essere stato chiaro. Credo che questo saluto non rituale sottolinei appunto l'importanza che, come Amministrazione comunale, diamo al vostro convegno, l'importanza alle risposte che ci attendiamo dal vostro convegno, in modo che non dia più adito tra di noi ad alcun fraintendimento. Il punto di vista dell'Amministrazione mi pare di averlo esposto con una certa chiarezza. Grazie.

Dopo questo saluto che ha voluto proprio chiarire anche alcuni aspetti che sono fondamentali sull'argomento Nicelli, io ringrazio prima di tutto il vice Ministro De Piccoli per essere qui fra noi a questa importante giornata sull'aviazione generale e cedo a lui la parola... No, mi chiede... ridò la parola all'Assessore provinciale rappresentante della Provincia di Venezia: l'Assessore alle attività produttive Giuseppe Scaboro.

Massimo Cacciari è stato estremamente chiaro, credo che per quanto ci riguarda come Provincia non abbiamo capacità di intervento e probabilmente neanche disponibilità finanziaria per intervenire su un momento importante di cui si discuterà oggi che riguarda il Nicelli. Io devo ringraziare la Camera di Commercio per l'attenzione che ha posto, assieme alla presidenza del Nicelli stesso, ad un problema vero che non si può far finta che non esista in città ed in Provincia e cioè quello di essere interessati ad un'operazione di rivalorizzazione piena di un'entità quale quella del Lido che merita sempre più un'attenzione particolare e che già si sta avviando proprio ad una sua rinascita.

Il Nicelli può rappresentare un altro strumento di questa rinascita. Sotto il piano economico, urbanistico, paesaggistico ed anche ambientalistico, c'è una forte riqualificazione di quell'area, ed è questa un'occasione, credo unica, anche per il recupero pieno di quell'area.

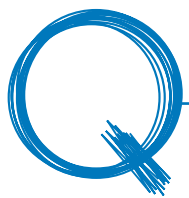


Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Giuseppe Scaboro

*Assessore Attività Produttive
Provincia di Venezia*



Dobbiamo tenere presente che tra le altre cose noi stiamo preparando il piano territoriale di coordinamento provinciale, nel quale poi per grandi linee tracciamo anche lo sviluppo dei nostri, tra virgolette, 44 Comuni della provincia, ed all'interno di questo con particolare attenzione guardiamo le linee che riguardano i singoli Comuni e quindi è anche per questo che noi siamo a questo tavolo. D'altronde già nel lontano 1994 avevamo posto l'attenzione sul recupero di quest'area all'interno del piano territoriale di coordinamento, che poi non è stato fatto proprio dalla Regione e quindi è andato in dimenticatoio.

Ora invece, a fronte della legge le cose non saranno più così e quindi saranno recuperate le nostre vecchie idee, ma mi viene da pensare che in un momento in cui dobbiamo rilanciare il Nicelli, con tutto quello che comporta, dovremmo anche ricordarci che c'è qualche Sindaco in giro per questa provincia, di qualche città turistica che per un certo periodo ha chiesto che ci fosse un aeroporto fra il generale (e non si è capito bene) ed il commerciale, proprio per portare i turisti dalla Germania direttamente su questa. Poi per fortuna (credo per fortuna) la cosa è andata a perdersi.

Io credo d'altronde che stiamo lavorando bene con la Camera di Commercio e lo stesso Comune ed stiamo anche lavorando per quanto riguarda il mare dei veneti - perché questo è il vero: noi siamo la provincia che ha il mare di tutto il Veneto, da San Michele del Tagliamento fino a Chioggia - per tentare di improntare un piano di servizi nel campo della nautica un po' più robusto di quello che finora c'è stato in questa provincia. Io credo che siamo sottostimati rispetto a porticcioli, ecc. ecc. pur salvaguardando le due lagune che esistono nella realtà veneziana e nella realtà di Caorle.

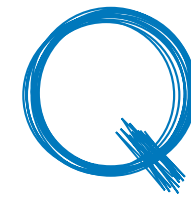
Credo che accanto a questo lo sviluppo di un ulteriore strumento, quale potrebbe essere il Nicelli, potrebbe far fare un ulteriore salto di qualità e potrebbe in qualche modo anche invertire lo sviluppo economico: che sia più incentrato sul nuovo che non sulle vecchie economie. E quindi io ringrazio ancora una volta la Camera di Commercio per questo convegno, assolutamente non posso entrare nel merito dell'aviazione, perché sono forse ancora peggio di Cacciari, non ne capisco assolutamente niente. C'è l'impegno della Provincia a sostenere quindi questo lavoro di riqualificazione di un'area che consideriamo importante. Grazie mille.

Ringrazio dell'intervento l'Assessore Scabaro e vorrei iniziare la prima sessione e chiedere al dottor Possamai di prendere il tavolo ed iniziare. Questa sessione dovrebbe consentire alle persone che conoscono poco la partita dell'aviazione generale, come lo stesso Sindaco ci ha ricordato, a disegnare lo scenario italiano attuale.

Lascerei la parola al dottor Possamai ed inviterei i relatori ad accomodarsi sul tavolo. L'onorevole De Piccoli credo che abbia i minuti abbastanza contati, allora si metterà d'accordo sul come inserirsi in questa sessione con il suo Presidente.

Buongiorno a tutti. Iniziamo questa prima sessione dei lavori con una serie di soggetti qualificati che hanno evidentemente ciascuno un proprio cono visuale, una propria competenza specifica rispetto ad un ambito che mi sorprende per la sua scarsa definizione. Vorrei proprio partire da questo aspetto, cioè dal chiarimento della "carta d'identità", dalla definizione insomma di aviazione generale passando la parola a Manera, perché fino ad oggi, per quel pochissimo che so (in questo mi dichiaro del tutto prossimo al Sindaco Cacciari quando dice che non sa niente in materia ed io meno ancora probabilmente) mi è parso di capire che sostanzialmente l'aviazione generale non è l'aviazione commerciale. Allora chiederei a Manera di dirci non solo quel che non è l'aviazione generale, ma quel che è. Prego Manera.

Qui mi sembra di trovarmi in un luogo in cui si tratta di fare dell'alfabetizzazione. In realtà è bene chiarire perché ci troviamo in questa situazione. Io sono qui a rappresentare la posizione dell'autorità di regolazione, quindi a parlare di regole, di qual è lo stato delle regole e quanto le regole possano aiutare o magari, se non aggiornate, rallentare lo sviluppo di questo settore. Giusto per dare dei numeri (come giustamente ci ricorda il Sindaco, parliamo di fatti e di cose concrete), rappresenta all'interno del settore dell'aviazione civile e mondiale il 7% in termini proprio di fatturato, quindi un fatturato significativo perché nel mondo si parla di oltre 30 milioni di ore di volo, in Italia si parla di circa un milione



Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Prima sessione: lo scenario italiano

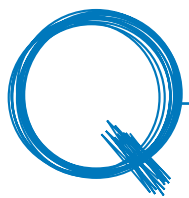
Coordina

Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia

Silvano Manera

Direttore Generale ENAC

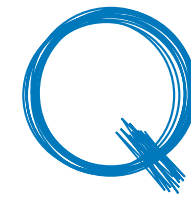


di voli l'anno e di decine di migliaia di licenziatari. Questo settore che ha una vitalità economica, il regolatore lo deve inquadrare tempestivamente in modo che abbia uno sviluppo migliore di quello che è stato finora. Poi parleremo anche degli aeroporti e della infinita diatriba: ne abbiamo troppi, troppo pochi, come fare a farli sviluppare. Mi fermo solo un secondo per salutare e ringraziare per l'inaugurazione del Nicelli, perché quando si riqualifica un'area ed un'attività come l'aeroporto del Lido non posso che essere contento, però come ha ricordato giustamente il Sindaco, adesso bisogna gestirla, ed in un libero mercato bisogna essere abili nell'attrarre attività, che c'è in tutta Europa. Ci sono molti aeroporti che sono saturi perché la domanda è molto superiore alla capacità di smaltire traffico. Vediamo che cosa si può fare qui al Lido che non ha ancora una piattaforma per il volo dell'aviazione generale e/o business sufficientemente attrezzato.

Ringrazio quindi per l'ospitalità e ricordo che relativamente al progetto esecutivo presentato dalla società Nicelli, ENAC ha deliberato in Consiglio di Amministrazione un milione e mezzo per la riqualificazione della pista. Siamo contenti che questo progetto sia stato valutato positivamente anche dalla commissione di salvaguardia di Venezia e quindi ci muoviamo in una riqualificazione che è sensibile e compatibile con l'ambiente.

Veniamo al problema della definizione dell'aviazione generale, e qui legislativamente partiamo ovviamente dall'ICAO. Guardiamo quali sono le leggi italiane e dove dovrebbero andare in futuro. La prima cosa divertente o preoccupante è che l'aviazione generale è definita nell'annesso 6 dell'ICAO che è diviso in due parti, parte a) trasporto aereo, aviazione commerciale, parte b) aviazione generale. Se noi guardiamo la parte b) se fossimo in retorica ci troveremmo di fronte ad un'alitote, perché la parte b) nella definizione aviazione generale...cos'è l'aviazione generale? L'aviazione generale è tutto quello che non è l'aviazione commerciale. Allora se parto con un concetto negativo, poi lo ritroverò nel DPR 404 che dice "il volo da diporto sportivo è quello che non è aviazione generale ovvero aeromobile", allora se noi definiamo attraverso i regolamenti un qualche cosa negando il suo opposto, non andiamo da nessuna parte.

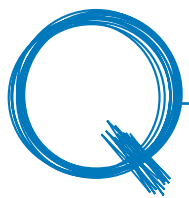
Per darvi un po' di tranquillità vi dico che a settembre all'assemblea generale dell'ICAO vi è la convinzione



generale che la parte b) dell'annesso 6 debba essere riscritta, perché quando è stata ipotizzata negli anni 60 e scritta, riguardava sostanzialmente attività privata, leisure, di proprietari di aeromobili che andavano in giro "a farsi i loro voletti", quindi era ritenuta un'attività marginale. Oggi abbiamo drammaticamente davanti a noi non solo un settore che fattura il 7% di tutto il fatturato dell'aviazione civile generale, ma abbiamo dei fenomeni nuovi che velocemente crescono nei numeri che vanno dalla fractional ownership, che detta in vulgata è come la multiproprietà (mi compro un pezzetto di un aeroplano e poi uso un altro aeroplano in base alla quota che ho comprato), per parlare in maniera chiara, è un modo di gestire aerei privati in maniera consociativa e in questa consociazione abbiamo già 2 mila e 500 aeroplani e circa 17 mila proprietari frazionati che volano in tutto il mondo. La sede della compagnia che si chiama NetJet è alle Bahamas, quindi io come regolatore voglio sapere dove vengono pagate le tasse relativamente a questa attività, che ho dei dubbi che sia solamente privata e non commerciale. Tutto legittimo, sia chiaro, ma voglio anche sapere come regolatore qual è il livello di qualità delle operazioni in termini di sicurezza del volo.

Ora la base di NetJet in Europa è in Portogallo perché è stato il più ospitale nel dare alloggio ad una società avente sede alle Bahamas. L'altro fenomeno che mi interessa e ci preoccupa, e qui guardo Nadio Di Rienzo, è che la vitalità dell'industria nel cosiddetto settore leggero (vedi very light jet), sta producendo prenotazioni di migliaia di aeroplani a reazione che nell'immediato prossimo futuro occuperanno le aerovie del mondo. Siccome nel mondo volano circa 16 mila aerei di trasporto nelle 189 nazioni, se aggiungiamo a questi 16 mila da un giorno all'altro 4 mila privati che vanno in giro con un piccolo jet a 41 mila piedi, al buon Nadio Di Rienzo un puntino luminoso sul radar, che sia un 380 con 800 passeggeri, o un very light jet con un solo passeggero, gli occupa 10 miglia di aerovia, quindi se noi inseriamo nel sistema tout court un 25% di attività in più dovremo cominciare a preoccuparci di come predisporre questa capacità.

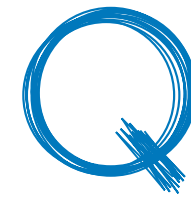
Secondo: quale qualificazione chiederemo a questi migliaia di piloti che si troveranno nelle mani un jet che costa un po' più di una Ferrari, che viaggia a 41 mila piedi insieme ai 777, 747, Airbus ecc.? Bene, detto che stiamo rivedendo (e su questo ovviamente a livello europeo non abbiamo



ancora espresso una posizione comune) la definizione di quanti segmenti compongono l'aviazione generale - se io ho 300 milioni e mi compro un Airbus 380, due piani, che pesa a pieno carico circa 450 tonnellate, è un aereo privato, ergo è un aereo dell'aviazione generale e qualche sceicco dell'Arabia se l'è già comprato; oppure mi compro un parapendio da 12 chili e quello è un velivolo da diporto sportivo, quindi andiamo da 30 chili a 450 tonnellate - voi capite che è un segmento molto articolato.

Noi siamo qui per facilitare la definizione di quanti segmenti si possono identificare, perché affatto diversi: c'è l'elicottero che fa il servizio aeromedico in caso di incidenti; c'è il volo da diporto sportivo; c'è il volo scuola; c'è la business aviation. La business aviation è attività di trasporto pubblico passeggeri che con l'efficienza quotidiana può essere un utile aiuto o valvola di sfogo per il trasporto aereo. Noi abbiamo qui l'associazione dei piccoli aeroporti, ovvero abbiamo potenzialmente in Italia una cinquantina di aeroporti che possono fare rete, ospitare aerei business che possono trasportare a prezzi non dico popolari ma sicuramente competitivi, point to point nel territorio italiano ed europeo, passeggeri paganti senza passare, lasciatemi dire, per il trasporto di massa che in alcuni aeroporti ha cominciato ad avere problemi di saturazione, quindi il regolatore ha ben presente, quali sono le arretratezze della legislazione. Giusto per dare un numero, il DPR 404/88. I business jet, very light jet, lights sport aircraft, aggiungete tutto quello che volete, sono di là dell'orizzonte. Voglio ricordarvi che la persona che vende attualmente così tante migliaia di very light jet, costa circa un milione, cifra non popolare, ma comunque sette volte inferiore al più piccolo aereo business jet che viene offerto in Italia dalla nostra industria.

Microsoft che è un gigante economico, costruisce aeroplani così come costruisce i personal computer, assemblando parti già pronte, costruite a Taiwan, in Olanda, in Cina, ecc. In tre giorni si monta un aeroplano, lo si vende e lo si immette sul mercato, sono quindi fenomeni di innovazione costruttiva che hanno per noi delle problematiche, perché vanno a saturare il poco spazio che abbiamo, offrendoci però una grande opportunità, perché vengono costruiti secondo criteri di tecnologia oggi disponibile, come l'informatica, che è il punto di forza per mantenere numeri maggiori nel trasporto aereo garantendo la sicurezza.

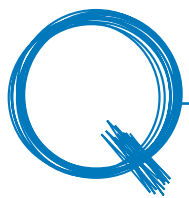


Sempre per non parlare difficile, il problema della sicurezza è che il trasporto aereo è un sistema. Il sistema è un luogo chiuso fatto di elementi e gli elementi sono caratterizzati dalla relazione. La relazione è altrettanto importante quanto l'elemento, è inutile avere una compagnia aerea perfetta ed è inutile avere un servizio del controllo del traffico aereo perfetto se poi l'interrelazione fra questi due elementi è debole, perché l'incidente si annida nell'interrelazione, non nel pezzo del sistema. L'informatica, ovvero lo scambio di tecnologia, è una condizione per migliorare l'interrelazione del sistema.

Faccio un esempio, poi chiudo su questo aspetto. Noi abbiamo molta tecnologia sugli aeroplani, di tipo informatico, informazioni satellitari, GPS ecc. Sulla cosiddetta area navigation abbiamo una precisione assoluta, a terra i radar hanno una telematica molto sviluppata, ora questi due sistemi di alta tecnologia si parlano, si comunicano attraverso la voce umana e la radio, è uno strumento di Marconi. Voi capite quale collo di bottiglia oggi rappresenti il fatto che le due parti più significative per la fluidità del traffico e per la sicurezza, avendo alta tecnologia al loro interno, ancora comunichino in una maniera primitiva, non in modo informatico e automatico, ma attraverso la voce umana, con tutti i gap comunicativi e le ambiguità della comunicazione verbale, soprattutto quando c'è forte rumore di fondo costituito da una radio affollata di voci.

Parliamo ora della modifica al DPR 404. Anche qui è necessario fare qualcosa, vi dico quello che abbiamo fatto noi, poi chiudo con un po' di numeri. Anche qui la definizione è relativa all'attività aerea che viene definita negativa, ovvero non sono considerati aeromobili voli da diporto sportivo. L'industria però è vitale e riesce a rendere questi "non aeromobili" molto ben fatti, molto sofisticati. Io vi parlo da pilota, l'ho fatto per qualche decina d'anni, quindi apprezzo la tecnologia che l'industria italiana riesce a sviluppare in questo settore. Noi non solo non la vogliamo segregare in aviosuperfici, che come vedete sono 430, di cui 193 aviosuperfici e 243 per gli elicotteri, ma essendo la produzione così sofisticata vogliamo fare due cose: una per i VDS attrezzati con radio, con la strumentazione che serve e pilotati da persone che hanno licenze, li vogliamo far venire sperimentalmente sugli aeroporti, per dare loro uno status di aeromobile visto che di fatto lo sono.

Dall'altro lato, siccome le norme aeronautiche nazionali



ormai le facciamo a Bruxelles, in realtà a Colonia, a livello comunitario, è inutile pensare ad attività unicamente nazionali, quando poi i vincoli arrivano dalla Comunità Europea. Dobbiamo quindi intervenire lì per evitare di avere dei pesi ulteriori a livello nazionale. L'ENAC certifica gli aeromobili in Italia, ora la certificazione degli aeromobili l'ha presa l'EASA, la European Agency. Questo ha provocato due effetti: per certificare un aeromobile ci mettiamo più tempo perché il costruttore deve fare domanda non più a Roma, con una semplice telefonata, ma deve scrivere a Colonia. Colonia successivamente chiama noi, per contratto, perché siamo sempre noi a certificare l'aeromobile, non più come autorità, ma come avente contratto dall'autorità europea. Il risultato che ne deriva è che si impiega più tempo e più costo, ovvero i costi di ENAC sommati ai costi di EASA.

Io credo che come nazione, come governo, come legislatori ci dobbiamo porre il problema di essere presenti laddove si formano le regole che influenzano l'Italia, quindi essere presenti fisicamente per gestire le istituzioni europee che regolano il settore. Le istituzioni europee sono rappresentate da due agenzie: l'Eurocontrol per la metà del trasporto aereo, che è il Navigation Service Provision, e l'EASA, che regola le licenze, le costruzioni e le certificazioni degli aeromobili. Abbiamo anche tre idrosuperfici in Italia, il Nicelli ha storia e noi come storia vogliamo rivitalizzare quello che oggi può essere una nuova opportunità di trasporto aereo pubblico, ovvero gli idrovolanti, recuperando un'attività che è ferma da circa 70 anni mi pare. Abbiamo idrosuperfici nei laghi, e abbiamo tante isole con un mare relativamente calmo, perciò vogliamo che venga ripresa un'attività di tipo commerciale.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale, poi deposito questi dati perché è inutile che ve li legga, ci sono aviosuperfici ed elisuperfici in tutta Italia.

Il colore azzurrognolo rappresenta gli elicotteri, vediamo che sono in maggioranza, quindi per il servizio di lavoro aereo e per il servizio di emergenza medica in caso di incidente e di trasporto malati da ospedale a ospedale, ci sono 50 delle 92 elisuperfici di soccorso elicotteristico nel nord, 23 nel centro e 19 nel sud. Non faccio nessun tipo di valutazione sulla diversa distribuzione verticale di questa attività in Italia, ma ricordiamoci che queste 403 elisuperfici e aviosuperfici sono classificate in due tipi: quelle che hanno un gestore e quelle che non ce l'hanno.

Quelle che hanno un gestore possono fare trasporto pubblico passeggeri, scuola di volo, lavoro aereo, soccorso, protezione e attività turistico-sportive, mentre quelli occasionali sono tutte definite, come vedete in basso, da un DM del 2006 il quale stabilisce che si può fare attività aerea occasionale, ovvero non più di 100 movimenti VFR a vista di giorno l'anno. Gli interventi di emergenza e il lavoro aereo non è contato nei movimenti, anche l'attività non trasfrontaliera, ovvero le attività che rimangono solo nella legislazione italiana. L'ENAC autorizza le seguenti cose: deposito di documento, quindi non vi tedia, ed è finita la presentazione.

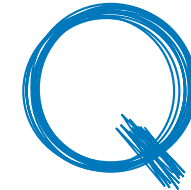
Il settore dell'aviazione generale, è un settore molto vitale e ha una peculiarità fortemente nazionale, dobbiamo raggiungere un consenso a livello europeo.

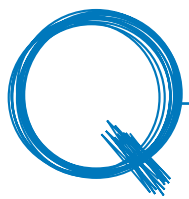
L'autorità centrale europea dovrebbe regolare in maniera uniforme fino a un certo peso, che vorremmo fosse sui 650 chili, e al di sotto lasciare alla regolazione nazionale il resto dell'industria, per non aggiungere questo peso burocratico europeo richiedendo a piccoli e leggeri aeromobili criteri di certificazione, come mi ricordava ieri sera qualcuno molto chiaramente uguali ad un aereo di linea. Rischiamo che questa cosa, non solo non decolli facilmente, ma diventi burocraticamente ingestibile e invendibile, quindi siamo favorevoli al mantenimento della legislazione nazionale per quanto riguarda il segmento degli aeromobili più leggeri. Per quanto riguarda le prospettive ne parleremo oggi pomeriggio, quindi ringrazio e cedo la parola.

Invito il direttore generale ENAV Nadio Di Rienzo a salire al tavolo. Vorrei chiedergli, alla luce delle considerazioni fatte da Manera, riguardo queste prenotazioni di migliaia di aerei very light jet e della presenza di aeroplani in condominio o in multiproprietà, ormai sempre più numerosi, come questa prospettiva si rapporta al suo mestiere, che è quello di organizzare e governare gli spazi aerei. Intravede la possibilità o il rischio di una congestione degli spazi aerei alla quale purtroppo abbiamo assistito, cosa che proviamo tutti in un'altra modalità che è quella terrestre. Prego.

Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia





Nadio Di Rienzo

Direttore Generale ENAV



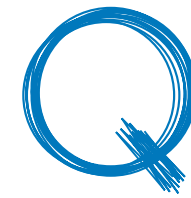
È chiaro che qui ci troviamo di fronte a un contesto in crescita su tutti i segmenti, la domanda di aviazione è in crescita come l'aviazione commerciale. In quasi tutte le aree quindi dobbiamo governare un problema di aumento, di incremento.

Rispetto al passato sembra che ci sia anche una ripresa economica in termini generali, quindi siamo in un contesto in cui ovviamente partiamo da un'organizzazione complessiva datata anni 80.

Quindi come ha citato il direttore generale dell'ENAC Manera, in un momento in cui si creano nuove possibilità tecnologiche, il contesto complessivo va riadattato, sia in termini di norme, per cercare di realizzare condizioni in cui tutte le risorse possono essere fruite in maniera congrua ed equa da parte di tutti gli attori che si trovano ad agire nel contesto dell'aviazione civile.

C'è un problema di aeroporti, l'abbiamo detto in più convegni, che vanno potenziati, ma non solo i piccoli aeroporti dell'aviazione generale, anche quelli dell'aviazione commerciale. Cominciamo ad avere problemi di capacità anche in grossi aeroporti, non solo in Italia, anche in Europa, in genere in tutti i paesi aeronauticamente avanzati. C'è un problema sicuramente di spazio aereo. Lo spazio aereo ha una dimensione finita, inoltre gli attuali sistemi tecnologici di controllo del traffico aereo che noi utilizziamo, consentono ancora un margine per i prossimi 4-5-6 anni, si deve quindi procedere ad un adattamento di questi sistemi, tenendo conto del trend di incremento complessivo considerando le domande che provengono da più direzioni, dall'aviazione generale, e dall'aviazione commerciale. Il direttore Manera prima aveva citato 17 mila aeroplani, nei prossimi 10 anni ne sono previsti 27 mila. Sia la Boeing che l'Air Bus hanno previsto per la loro attività produttiva un incremento in termini di numero di aeroplani, quindi dobbiamo governare un fenomeno in cui la crescita sarà abbastanza notevole. Questo vuol dire modificare veramente le regolamentazioni per cercare di trovare una disciplina che sia più congrua e tenga conto di tutte le questioni.

Sullo spazio aereo oramai il discorso complessivo a livello comunitario è abbastanza compiuto. Lo spazio aereo, contrariamente a quello che è definito adesso, verrà definito in tre componenti sostanziali. Ci sarà una componente dove si accederà soltanto con un'altissima tecnologia a bordo, questo perché i sistemi futuri prevedono che non



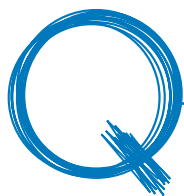
ci sia soluzione di continuità tra la tecnologia di terra e la tecnologia di bordo, per cui l'aeroplano che potrà accedere a questo spazio aereo dovrà avere un'alta tecnologia sopportando altri costi. Ci sarà uno spazio aereo intermedio, dove saranno possibili certi gradi di operazione, con il presupposto che la posizione dell'aeroplano sia sempre conosciuta anche a terra. Poi ci sarà un'altra porzione di spazio aereo che sarà completamente deregolamentata, dove si può fare attività analoga a quella che si fa portando una macchina o portando una barca, ovviamente con delle regole di base rispetto alle convergenze, un minimo di disciplina di carattere generale.

Questa sostanzialmente è l'architettura che dovrà essere applicata in tutta Europa a partire dal 2010, questo per cercare di rispondere in maniera compiuta a quelle che sono le esigenze delle varie categorie di aviazione.

Ovviamente per quanto riguarda gli aeroporti, non è solo un fatto localizzato, che ha un rapporto con il territorio, da un punto di vista dell'aviazione civile l'aeroporto è un punto che deve essere collegato a tutto un network. La necessità di specializzazione degli aeroporti per attività di un certo tipo di aviazione commerciale è necessario farla. Nello spazio aereo ci sono gli aeroporti prevalentemente utilizzati dall'aviazione commerciale, ci sono gli aeroporti piccoli o di dimensioni o con caratteristiche di costo inferiore a quelli commerciali in cui si può realizzare un network prevalentemente per l'aviazione commerciale, e per un certo tipo di aviazione generale, come può essere quella per quella da diporto e sportiva. Anche nello spazio aereo possono essere creati questi elementi di network. Il problema è comunque, al di là della regolamentazione, di metterci a lavorare in questo contesto per realizzare questa nuova architettura.

Questo è anche legato a un aspetto organizzativo di ENAC che deve rispondere a queste esigenze. Sostanzialmente un tentativo di forte risposta a queste questioni viene dato da questa architettura che sarà un'organizzazione che, anche attraverso un concetto di parziale segregazione di attività, a seconda delle varie categorie, comunque consentirà di fare un'attività.

Io mi fermo qui e do la parola perché mi sembra che ci sono altri relatori che devono intervenire. Per quanto riguarda un approfondimento più tecnico e più specialistico lo rinviamo a questo pomeriggio.



Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia



Ora interviene il Vice Ministro De Piccoli, il quale mi sembra sia alle prese con una serie di questioni di carattere normativo, perché probabilmente questa crescita attesa richiederà un quadro legislativo diverso, d'altra parte anche con scelte di governo molto mirate. Prego.

Cesare De Piccoli

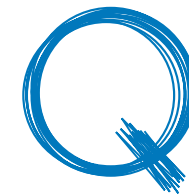
Vice Ministro Dei Trasporti

Buongiorno a tutti. Mi scuso innanzitutto se non seguirò tutti i lavori, anche se sono molto interessato alle conclusioni di questa giornata avendo dato la nostra collaborazione come ministero nella fase preparatoria, con la costituzione di un comitato scientifico che continuerà i suoi lavori di approfondimento.

Due battute generali, evitando genericità e stando abbastanza nell'economia di questa discussione. Inviterei tra l'altro i relatori e poi anche il comitato stesso ormai a trovare delle parole giuste e comunicative in termini di definizione di aviazione generale, non giriamoci attorno dicendo di avere un settore così importante di crescita e non avere poi anche una comunicazione efficace. Il pubblico può appropriarsene in termini essenziali, bisogna però rientrare nello specialistico evidenziando i punti essenziali, soprattutto lo devono avere coloro che poi sono chiamati ad avere delle responsabilità di carattere legislativo, normativo, amministrativo. Se vogliamo che questo settore abbia quell'appeal che in qualche modo tutti quanti si propongono, va fatto uno sforzo di definizioni.

Secondo. A me viene bene, soprattutto se mi colloco sulla parte più legata all'attività del volo da diporto, sportivo, un po' l'esperienza che alcuni di voi conoscono, che abbiamo fatto nel corso di questi anni per quanto riguarda il porto nautico. Credo le differenze sono evidenti, però dal punto di vista dell'approccio metodologico io credo che dobbiamo tenere conto l'evidenza compiuta che ha dato anche dei risultati positivi in quanto noi siamo pervenuti ad avere un codice della navigazione della nautica da diporto. La prima volta nel nostro paese, poi stiamo approvando anche il regolamento attuativo, è all'attenzione del Consiglio di Stato, quindi tutto il grande mondo della nautica, attività non di poco conto, avrà un quadro normativo certo, delle regole di comportamento, e mi pare che questo (...).

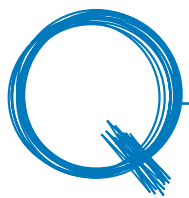
Io credo che noi dal punto di vista proprio del metodo dobbiamo fare la stessa operazione: pervenire a un quadro



di norme certe perché questo settore, come si diceva nel nostro paese è poco sviluppato rispetto ad altre esperienze europee e ad altri paesi, ma sappiamo che quando si supererà una serie molte volte anche di pregiudizi da questo punto di vista, ormai i meccanismi di omologazione portano a testarsi verso l'altro, quindi sicuramente sempre di più sarà un settore in espansione. È giusto avere un quadro normativo certo da questo punto di vista. Mi pare che anche qui, sempre per stare nel concreto, l'opinione prevalente degli esperti è quella di non imbarcarsi in questa fase nel produrre un codice di navigazione, un codice per quanto riguarda il (...) ultraleggero, quindi per l'attività sportiva, rischiamo, anche vista la gestione politica non semplice, ecc., ci porterebbe a tempi lunghi, è meglio cimentarci, questo è il messaggio che ci viene dal gruppo di esperti, è quello di cimentarci invece a una modifica significativa del regolamento del DPR 404.

Se siamo d'accordo su questo mi pare che già questo convegno dovrebbe recepire queste indicazioni. È mio impegno, d'accordo ovviamente con il ministro, che questo materiale su cui si sta lavorando diventi oggetto di confronto con il dipartimento nostro, della navigazione aerea e del ministero, si possa tradurre poi in un testo che avvii l'iter per arrivare a una modifica sostanziale del regolamento del 1988, aggiornandolo a tutte quelle considerazioni che ci diceva prima il direttore generale Manera.

Secondo. Ci avviciniamo un po' anche alle questioni che ha posto il Sindaco, che si faccia a Venezia questo convegno parla al grande pubblico nazionale, ma poi ha anche qualche aspetto, qualche ricaduta tra virgolette locale, ma locale fino ad un certo punto, perché noi dobbiamo creare le condizioni perché questo settore si possa espandere. Le condizioni sono assolutamente le attività private, quindi sono le singole persone che ritengono di acquistare o in leasing o tutte le diavolerie che il mercato oggi consente, un ultraleggero per poter sviluppare una sua attività da questo punto di vista. Lo deve fare quindi con regole certe, è una complicazione, quindi i paragoni con la nautica si fermano, la barchetta in laguna la prendo, la accendo e vado giù in laguna, entro in mare, qualche regola di comportamento, qualche limite di velocità ed è finito il discorso, quindi il traffico marittimo, pur con tutte le sue limitazioni però in qualche modo ti muovi in libertà, questo non avviene sugli aerei.



Gli esempi che sono qui stati portati sono evidenti, quindi qui c'è una complicazione, c'è una complicazione che ha dei risvolti, non sono appunto normativi, ecc., di costi, perché io non disturbo nessuno con la mia barchetta, invece nel momento in cui ti metti su uno spazio aereo è diverso. Da questo punto di vista c'è invece un problema di sicurezza, l'abbiamo capito tutti, non occorre essere esperti, molto più evidente, e ha dei costi, quindi tutta questa parte la tengo sullo sfondo, ma dobbiamo averla presente, sono le differenze sostanziali. Dobbiamo anche qui vedere quanto questo settore davvero si può espandere, quanto davvero ci sono le condizioni per espandere questa attività.

Il terzo elemento è invece quello fisico, i luoghi in cui quest'attività si può svolgere. Anche qui è relativamente più semplice perché non è che dobbiamo fare negli aeroporti attività commerciale, però qualche criterio e qualche compatibilità da questo punto di vista c'è. Mi pare che anche qui a livello nazionale, fermo restando le 193 aviosuperfici, dobbiamo vedere come sono, a norma, ecc., però credo che noi potremo su questo fare un lavoro istruttorio più preciso, vedere un pochino anche qual'è la quota del pubblico, cioè quanto a livello pubblico si deve o direttamente a livello centrale o attraverso il supporto delle amministrazioni, come è avvenuto per il Nicelli. Non è che possiamo caricare tutto sui soci privati, tanto per essere chiari, quindi quali sono alcuni elementi minimi di infrastrutturazione che fanno carico al pubblico per poter svolgere questa attività e poi per quanto riguarda l'attività pubblica? Fatte le norme, aggiornate per poter sviluppare questo, messo, come abbiamo fatto tra l'altro, ultimamente, anche per quanto ha distribuito alcuni milioni di euro per quanto riguarda i piccoli aeroclub che hanno coinvolto il Nicelli, quello di Padova e Asiago per stare in Veneto, tanto per essere chiari, non è che non ci siano i finanziamenti pubblici che vanno in questa direzione.

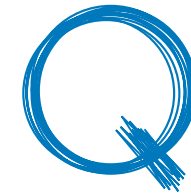
La vicenda veneziana. Io mi soffermo a due esperienze personali. La prima che in qualche stagione politica fa ero presente appunto al Nicelli, in Consiglio di amministrazione del Nicelli, ricordo un po' le vicissitudini, l'altra che ho avuto, un'occasione importante, di poter fare qualche esperienza, col comandante Bruno, quindi là si fermano tutte le mie esperienze da questo punto di vista. Riprendo però le questioni non da esperto, ma in maniera molto precisa invece dal Sindaco della città, Massimo Cacciari. Su questa

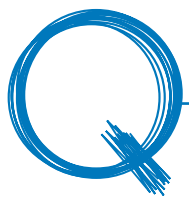
parte non più nazionale, ma molto legata alla realtà della vostra città, gli esperti devono dare parole chiare. Se si vuole aiutare anche il Sindaco nelle sue decisioni da questo punto di vista, gli esperti devono dire cosa è possibile fare, cosa è possibile sviluppare, quali sono le compatibilità tecniche su cui non si discute. Altre cose poi dipendono dalla discrezionalità della politica, però fino a che punto il Nicelli può svilupparsi?

È importante questo: nelle città storiche tutti i temi hanno sempre minimo 10-20 anni, quindi non è solo un problema di Venezia, niente di nuovo, però se l'Amministrazione decide, come è stato detto, non abbiamo nessun pregiudizio, però diteci cosa è possibile fare. Qui inviterei davvero un'attività proprio di consulenza a costo zero, il direttore Manera e Di Rienzo a dare un contributo serio, proprio di fattibilità, perché si deve rispondere a una domanda che anch'io riprendo e rimetto in circolo. La realtà veneziana la conosciamo, c'è un'attività che non si è sviluppata tra il grande aeroporto, l'attività commerciale di linea, che conosciamo tutti, e l'attività invece da diporto sportivo, che è proprio il business aviation.

Siccome sia per attività di business, ma non solo di business, questa parte del mondo, i ricchi ci sono, ci piaccia o non ci piaccia, è ovvio che in questa città non ci vuole troppa fantasia, prima o dopo anche Venezia avrà la possibilità di ospitare yacht, mi auguro mega yacht, che è un'attività molto più lucrosa delle mega navi. L'esperienza di Genova da questo punto di vista ci insegna. Tra l'altro è un'attività poco sviluppata nell'Adriatico. Sappiamo che c'è una stretta correlazione sia sull'attività di affari, di business, ma anche dal punto di vista turistico molto collegata. Di solito mi è difficile pensare che chi ha un mega yacht nel bacino di San Marco arriva con un volo di linea, tutto è a scala, di solito è una persona che ha qualche possibilità da questo punto di vista e gli piace viaggiare comodo e a volte anche possibilmente da solo.

È chiaro che questa attività si può sviluppare, sarebbe bene che in questa città questa possibilità venga data. Viene data dall'aeroporto Marco Polo o viene data, è possibile svilupparla dal Nicelli? Perché per chi conosce questa città è ovvio che, finalmente so benissimo l'errore che è stato detto qui sul lido, anche con buona pace, i nostri residenti, se si fa l'operazione sul palazzo del cinema, se si fa l'operazione per quanto riguarda tutto il discorso ospedale al mare, lo





studio, le cose, è ovvio che questa attività si può sviluppare. Il Nicelli è in grado di soddisfare questa esigenza? Se si bisogna andare in una certa direzione e quindi ci sono delle domande tecniche, voi avete capito che da questo punto di vista non è elemento secondario, se invece dice no, guardate, lasciate perdere questa cosa perché al massimo può essere rinnovata, perché appunto gli anni passano, ci può essere una buona attività dell'Aeroclub del Nicelli e quindi i soci di Nicelli gestiscono il loro aeroclub, con buona pace di altri progetti. Questo è un primo punto. Non devo aggiungere niente alle parole del Sindaco.

Qui c'è un problema, approfitto della presenza del direttore generale dell'ENAC, Manera, perché noi sappiamo che i nostri aeroporti possono anche tranquillamente essere gestiti dal privato e nel nostro paese di fatto, salvo Milano, sono tutti privati, quindi nessuna disputa ideologica, però sono privati che operano su mercati regolati e su servizio universale. Vogliamo cominciare ad averlo presente questo problema? Non solo per un problema evidente di sicurezza. Se opero in mercati regolati c'è anche una piccola quota di interesse generale, cioè l'aeroporto come il porto, c'è anche una componente vitale che non può essere solo business.

Se si fanno queste convenzioni, queste benedette convenzioni, non solo devono essere rispettate, ma in qualche modo deve essere ben dichiarato anche l'interesse generale in cui il concessionario deve farsi carico, non è che prende in concessione e siccome è privato decide e fa tutto, nel nostro caso va ben precisata.

Già abbiamo avuto una serie di discussioni per quanto riguarda tutta la vicenda della concessione, facciamo in modo che questi punti vengano chiariti e da questo punto di vista SAVE, siamo in pubblico, le cose le diciamo in pubblico, quindi al Presidente, tutte le operazioni che hanno portato alla gestione di SAVE bene, è andata così, stendiamo un velo. Adesso rispetto ai ragionamenti che si stanno facendo qual è il ruolo che avrà SAVE? Non è che può dire: questo lo faccio io e tutto ciò in cui io non sono d'accordo comunque lo impedisco, o lo fa o passa la mano, perché se vi sono degli operatori, delle persone che vogliono farsi avanti, è giusto che vadano a concordare dal Sindaco della città che rappresenta interessi generali, non può avere un interlocutore che invece non è interessato o lo fa SAVE questa operazione, visto che è socio di riferimento,

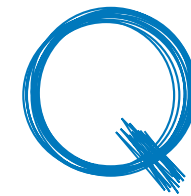
altrimenti passa la mano. È complicata la cosa?

Il linguaggio della politica qualche volta è astruso, sempre complicato, a volte vi fa comodo dire che è sempre astruso, sempre complicato, ci sono tanti altri linguaggi in altre sedi, santuari dell'economia, che invece comincia a diventare altro che politica. Si parla esperanto fra poco per capire, siccome il termine qui viene sulla polemica, sono domande che vengono poste in un convegno pubblico davanti a operatori pubblici, per cui è più giusto che ci siano risposte chiare per arrivare alla conclusione, quindi concludo l'intervento, di dire partiamo dal caso, perché proprio le vicende politiche ed economiche si nutrono anche di casi emblematici, perché è ovvio che se tu risolvi bene questo tipo di problemi a Venezia, a Firenze, a Genova, cioè in grandi città, di fatto fai una politica nazionale. Credo che l'interesse ci sia anche nazionale di questo appuntamento che abbiamo qui a Venezia anche proprio per questo motivo, perché può essere emblematico di come si affrontano le cose.

La disponibilità come avete capito perché venga recepito il lavoro del comitato scientifico per quanto riguarda la modifica al regolamento DPR 404/88 c'è tutto e quindi ci incontreremo, affideremo questo tavolo con il dipartimento per poi tradurlo in atti amministrativi conseguenti, per vedere bene quali, fermi restando i vincoli che voi avete ovviamente posto, quali sono le possibilità di sviluppo per quanto riguarda il diportismo sportivo nel nostro paese (...), può espandersi. Per quanto riguarda le vicende veneziane mi pare che gli interrogativi non sono solo interrogativi, ma attendono con molta responsabilità delle precise risposte sia tecniche per darci il quadro della fattibilità e sia dal punto di vista anche economico per dire se questa è l'attività che può decollare o se è meglio lasciare perdere.

Diamo atto volentieri a De Piccoli di non aver parlato in esperanto e di avere anzi usato sostanzialmente la stessa lingua di Cacciari di questa mattina, per cui è venuto fuori un discorso, un colloquio.

Traggo dall'intervento del vice ministro una serie di spunti, una serie di domande, domande che in questo momento ritengo vadano in primis girate al rappresentante di SAVE, e ancorché sia un dirigente e naturalmente non abbia





una responsabilità nella conduzione della società, però ci sono degli aspetti che hanno a che fare (mi riferisco alle sollecitazioni che sono venute dal vice ministro) con la gestione, con una lettura diciamo così tecnica e non politica del ruolo di SAVE.

Domanderei quindi al dottor Camillo Bozzolo, direttore Sviluppo Aviation di SAVE, il terzo sistema aeroportuale italiano dopo Milano e dopo Roma, che in questi ultimi anni ha avuto un formidabile sviluppo, formidabile vuol dire che è passata nell'arco di pochi anni da 4 a 6 milioni e più di passeggeri. Gli vorrei chiedere come SAVE interpreta il proprio ruolo sul versante dell'aviazione generale, e per metterla proprio più semplice, se questa componente di traffico viene interpretata come una potenziale distrazione dal core business e quindi sostanzialmente come un fastidio oppure implica un'opportunità importante.

Dentro questo insieme di domande ci metto anche la questione che ha posto De Piccoli per la verità, richiamando la palla alzata stamattina da Cacciari, cioè se SAVE ha interesse a sviluppare sulla pista del Nicelli questo tipo di attività. Prego.

Camillo Bozzolo

Sviluppo Aviation

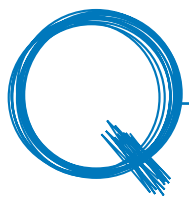
Innanzitutto buongiorno. Vorrei, senza dare una risposta secca, anche se tendo a parlare in modo semplice, spiegare più o meno cosa sta succedendo nel mercato, perché secondo me è il mercato che gira, in particolar modo quello dell'aviazione generale, e poi magari parlerò specificamente del Nicelli. Apro dicendo che chiunque è innamorato dell'aviazione non può che guardare al Nicelli, come vedrete domani è una delle aerostazioni più belle.

Detto ciò, c'è un fortissimo cambiamento nel mercato, l'avvento dei low cost nell'aviazione commerciale ha cambiato radicalmente quello che fa un passeggero di prima o di business class. È indubbio, come accennava Possamai, la SAVE va da 4 milioni di passeggeri soltanto tre anni fa ai 6 milioni 3 con cui chiude il 2006, per cui c'è affollamento, ci sono ritardi, c'è confusione e c'è congestione. Chi può permetterselo sempre di più sta andando verso un'aviazione generale. Detto ciò si accennava prima a "Net Jets", che è una delle tante aziende che fanno traction ownership. Cosa vuol dire? Che oggi molta più gente può permettersi di volare in un jet privato, i very light jets che stanno vendendo

non ancoramoltissimo sul mercato italiano, però stanno arrivando come accennava il vice ministro, sono macchine che costano intorno a un milione di euro, per cui sono molto più accessibili anche questi.

Detto ciò, Espace Operator, cioè le aziende che fanno aviazione generale stanno crescendo o si stanno concentrando su specifici aeroporti, dall'altra parte dello spettro abbiamo gli ultraleggeri, ultraleggeri che sono macchine molto meno costose, che hanno una manutenzione che costa un decimo di quella che è la manutenzione, di quello che erano i vecchi Cessna, o i Beechcraft o qualsiasi degli aerei che noi siamo abituati a vedere in aeroporti come quello del Lido, per cui tanta della gente che poteva permettersi un aereo a elica sta optando per l'ultraleggero. Al momento, qui andiamo sul Lido, nessuna di queste due tipologie di aereo possono atterrare al Lido, tutto ciò per dirvi cosa sta succedendo sul mercato: da una parte abbiamo i business jets che crescono, i business jets quest'anno, soltanto nel 2007 ci saranno più di mille deliveries, cioè mille nuovi jets che entrano in mercato, se si andava all'Air Show, parlando degli ultraleggeri, all'Air Show di Ginevra per ogni 20 aerei ultraleggeri c'era uno tradizionale, quali un Cessna o un Beech, per cui il mercato sta cambiando, il Lido si trova in una posizione in cui la sua fetta di mercato sta decrescendo. È una cosa più che positiva per l'aviazione generale, però assolutamente negativa per gli aeroporti minori che non possono far accedere questi aerei nelle loro piste.

Mi giro adesso a quella che è la gestione di aeroporti minori, qual è il Nicelli, tutti questi aeroporti penso siano in perdita. Perché? Perché da una parte abbiamo sempre più bisogno di sicurezza, ad esempio adesso noi siamo appena passati a quello che saranno i due pompieri al Nicelli, sono più o meno contratti che dovremo far coprire con gli aeromobili che abbiamo. Per coprire i nuovi costi soltanto del servizio antincendio dovranno atterrare più del doppio degli aeromobili che erano atterrati nel 2005, punto uno. Punto due. Aeroporti come il Nicelli sono principalmente aeroporti che hanno un altissimo costo fisso con un molto basso costo variabile. Cosa vuol dire? Che il numero di voli aiuta a spalmare quelle che sono le perdite, il pareggio o il guadagno se vogliamo arrivare al profitto, anche se penso che nessuno di noi se lo sogni nell'immediato, per cui, detto tutto ciò e qui magari cercando di rispondere a Possamai, su qual'è l'intenzione della Nicelli, penso, non vorrei parlare



per l'ingegner Soppani che oltre ad essere amministratore delegato della SAVE, è anche amministratore delegato della Nicelli SpA e anche del Presidente Giorgio Miani, ma mi permetto di dire che noi dobbiamo arrivare a reinventarci. Lo stiamo facendo in diversi modi: vogliamo più attività commerciale, stiamo aprendo il nuovo ristorante all'interno dell'aerostazione; abbiamo tirato dentro quello che è Heliair Venice con l'aiuto dell'ENAC e dell'ENAV.

Stiamo cercando di reinventarci in diversi modi, però rimane il fatto che i costi operativi fissi sono troppo alti per quello che è l'attività attuale del Nicelli, per cui se ci può essere una richiesta o cosa vorremmo noi, ovviamente, aprirci a quello che sono i nuovi mercati emergenti dell'aviazione leggera. Ciò aiuterebbe a spianare quelle perdite. Grazie.

Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia

Perdonerete, c'è un piccolo fuori programma nel senso che il direttore generale di SAVE, Massimo Soppani che è qui in platea, che ha assistito ai lavori fin dal principio e che tra l'altro ha anche una veste ulteriore di amministratore delegato del Nicelli, mi chiede di intervenire ad integrazione delle parole di Bozzolo e immagino anche che intenda reagire alle considerazioni che sono state formulate dal Ministro. Mentre Soppani ci raggiunge al microfono, mi viene detto dal direttore Manera che anche lui avrebbe una precisazione.

Silvano Manera

Direttore Generale ENAC

Giusto per dare un'affermazione positiva, non è vero che i VDS non possono atterrare al Nicelli. Abbiamo fatto una procedura per permettere a certi VDS attrezzati opportunamente, di operare sugli aeroporti, proprio per migliorare la frequentazione, quindi possono venire i VDS. Se la lunghezza di pista e l'antincendio funzionano, possono venire anche i very light jet. Grazie.

Massimo Soppani

Direttore Generale Aviation Save

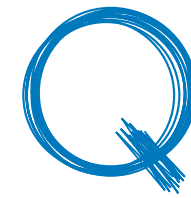
Buongiorno. Mi scuso per questo intervento non previsto, ma ritenevo opportuno, viste le sollecitazioni del Sindaco e del vice Ministro, aiutare Camillo nella rappresentazione di quello che è SAVE e di quello che è il Nicelli all'interno del mondo SAVE. In effetti io non sapevo se sarei riuscito ad arrivare in

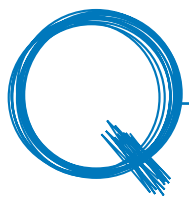
tempo questa mattina. Abbiamo detto a Camillo se poteva aiutarci, ma visto che sono riuscito ad arrivare in tempo ed ho sentito sia il Sindaco Cacciari che il vice Ministro De Piccoli fare degli interventi e degli accenni a SAVE, ho ritenuto opportuno fare anch'io un intervento. Ovviamente io ricopro un ruolo tecnico, nel senso che sono il direttore generale di SAVE. Ho la responsabilità della business security aviation, la responsabilità di amministratore delegato della Nicelli e sono anche il presidente di un aeroporto che è gemello del Nicelli: l'aeroporto di Padova, quindi ho la (non so se fortunata o sfortunata a seconda dei punti di vista) possibilità di vedere tanti aeroporti del nostro sistema, alcuni che portano degli utili, altri che invece hanno delle perdite.

Io non entro ovviamente nel merito, anche perché ancora non ho avuto l'opportunità di poter volare personalmente con i comandi dell'aeromobile, per cui non porto nel mio ruolo la passione del volo, quindi vedo gli aeroporti solo dal punto di vista del gestore. Ora io devo dire una cosa, la domanda è: cosa fa SAVE?

Non voglio chiaramente prendere le difese del Presidente Marchi che ha avuto modo di fare delle dichiarazioni pubbliche qualche settimana fa, ma io dico che il ruolo di SAVE innanzitutto è quello di aver coordinato e portato a termine i lavori di riqualificazione dell'aerostazione Nicelli che domani inaugureremo, quindi questo credo che sia una cosa tangibile, concreta, che a Venezia si è realizzata dopo anni, purtroppo sofferti, di blocco dei lavori, di varie situazioni che si sono accavallate, ma direi che il ruolo di SAVE fondamentalmente è stato quello di gestire un gruppo molto articolato di persone che hanno portato a termine un lavoro importante che domani verrà reso disponibile per la cittadinanza, per chi vuole venire all'aeroporto e per chi vuole utilizzarlo come tale. Diciamo che rivendico intanto questo primo ruolo di SAVE, propositivo, che ha portato a termine questo aspetto importantissimo.

Il secondo ruolo di SAVE, e qui parlo proprio come persona, è quello di aver stimolato questa giornata perché, da gestore di una società che, parlo di Nicelli, ma anche dell'aeroporto di Padova, è in perdita (come ha detto Camillo giustamente tutti questi piccoli aeroporti sono in perdita), ci siamo posti il problema di dire: ma se è vero che l'infrastruttura è quello che è - l'infrastruttura dell'aeroporto Nicelli è un'infrastruttura che oggi può ospitare aeromobili





fino a 5 mila 700 chili di peso e massimo 9 passeggeri, non di più, per cui chiunque pensi, e qui sta mattina è stato fatto un accenno veloce, che l'aeroporto Nicelli possa essere utilizzato per ospitare i business jet di grandi dimensioni che oggi atterrano all'aeroporto di Tesserà, questo non è assolutamente possibile, per cui assolutamente l'aeroporto Nicelli non può andare in quella direzione - e quindi limita l'aeroporto (ma questo perché l'infrastruttura è quella di 100 anni fa e le regole sono quelle di oggi), non possiamo far altro (e qui c'è l'altro contributo di SAVE, diciamo SAVE/Nicelli) che pensare a qualcosa di diverso: quindi dobbiamo far accedere a questa infrastruttura più aeromobili di quelli che accedono oggi. Sappiamo che l'aviazione generale tradizionale degli Aeroclub, è in una situazione di "stagnazione", non dico di crisi, ma comunque di stagnazione. Sappiamo che il mercato degli aeromobili, la tecnologia, l'abbiamo sentito stamattina, sta andando verso altri tipi di macchine.

Dobbiamo quindi assolutamente aprire il traffico di questi aeroporti a quel tipo di aeromobili. Non possiamo far altro che questo. Dobbiamo creare le condizioni, con un parallelismo assolutamente banale, ma credo efficace da un punto di vista di slogan, per dire che l'aeroporto Nicelli deve trovare negli ultraleggeri quello che gli aeroporti commerciali hanno trovato con i low cost. Perdonatemi forse la banalità dell'assioma, ma questa è la sintesi di quello che io voglio dire.

Il ruolo di SAVE è stato quello, qualche anno fa, di pensare, con l'ingegner Miani, di articolare e di organizzare questa giornata, che deve proporre questo tipo di problematiche e le deve risolvere, o da qui in poi trovare il modo di risolverle perché ovviamente se io devo spendere più di quello che incamerò, più di quelli che sono i miei ricavi per mantenere tre pompieri sempre in servizio, perché queste sono le regole di oggi, ovviamente l'aeroporto non guadagna e io allora devo aumentare il traffico, aumentare i passeggeri, aumentare in movimenti, aumentare la possibilità di poter utilizzare le infrastrutture per attività extra, non aviation, quindi attività di ristorazione, di affitto e quant'altro.

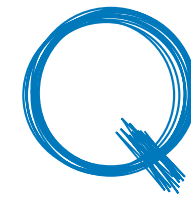
Questo problema lo viviamo al Lido e questo problema lo viviamo a Padova. Quindi io credo, al di là delle polemiche (non entro nel merito di quello che è successo anche durante l'assemblea della dialettica che c'è stata tra il Sindaco e il Presidente Marchi perché non sono chiamato

a rispondere in questi termini), che calandoci nel ruolo operativo, tecnico, da dirigenti, da manager della società come siamo, il compito sia quello di trovare il modo di dare risposta all'imprenditore, che comunque ha la responsabilità del conto economico, di non portare ogni anno una perdita di bilancio come aumento di capitale ai soci, perché poi alla fine non solo l'imprenditore si stanca di ripianare le perdite mediante aumenti di capitale, ma anche i soci pubblici (che non hanno più l'ossigeno che potevano magari avere qualche anno fa) ci impongono oggi di portare almeno a pareggio il conto economico.

La società Nicelli oggi come oggi, con le forze che ha, con le normative vigenti che ci sono, con i condizionamenti di traffico che ha, è una società strutturalmente in perdita. Attraverso questa giornata che vuol essere un momento di inizio di un percorso che porta a qualche altro tipo di iniziativa, credo ci siano le condizioni per poter dare un po' di respiro a queste piccole infrastrutture che altrimenti, prima o poi faranno ovviamente una dopo l'altra la fine di chiudere le loro attività. Grazie.

Dopo questo frizzante interludio su Nicelli, SAVE e dintorni, rientriamo nell'alveo della questione nelle sue linee più generali ed invito il Presidente dell'Aeroclub d'Italia, Giuseppe Leoni, a raccontarci il suo punto di vista, cioè una visione interna al sistema, una visione che chiama in causa gli utenti, i protagonisti per capire effettivamente che tipo di prospettive lui intravede e quali sono le problematiche in campo. Prego.

Buongiorno a tutti. Io prima di tutto devo ringraziare i promotori di questo incontro perché è difficile mettere persone attorno ad un tavolo con l'argomento aviazione generale, anche con l'intervento del vice Ministro e del Sindaco. Dunque un grazie particolare perché una volta tanto riusciamo a parlarci anche se ognuno continua a vedere il mondo dalla sua parte, come il Sindaco che vuole i numeri, vuole sapere, vuole conoscere, però dobbiamo ricordare al signor Sindaco che un aeroporto è un'infrastruttura, e come tale, non sempre devono tornare i conti, perché un'infrastruttura è un bene della città, e io

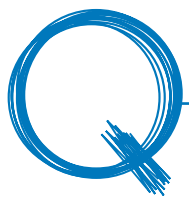


Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia

Giuseppe Leoni

Presidente Aeroclub d'Italia

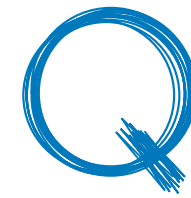


vedrei molto bene il nome: "aeroporto città di Venezia", ad esempio.

Dobbiamo poi dire anche un grazie alla SAVE che ha preceduto prima dicendo "Noi abbiamo sistemato la palazzina" perché io mi ricordo che anni fa, quando arrivavo all'aeroporto di Venezia Lido, di certo non faceva onore alla città di Venezia il com'era sistemata la palazzina. Però dobbiamo anche dire alla SAVE, che gestisce una parte succulenta del mondo dell'aviazione, che deve guardare con carità il mondo dove abitano gli Aeroclub. Io sono il Presidente dell'Aeroclub Italia e rappresento tutti gli Aeroclub del paese che hanno gestito per anni tutti gli aeroporti. Quando è nata l'aviazione, i gestori degli aeroporti erano gli Aeroclub. Poi il mondo di certo è cambiato e troppe volte adesso le società di gestione mettono in un angolo gli Aeroclub, anzi li penalizzano fortemente. Li penalizzano perché li vedono come un ingombro, una perdita di tempo e non capiscono invece le grandi potenzialità che gli Aeroclub possono dare al mondo dell'aviazione. Abbiamo sentito: "Lì vogliamo più incremento, ci sono i pompieri da pagare...".

Io però ho visto il bilancio della SAVE con dei numeri non rossi, ma con dei numeri fortemente neri e quei numeri lì li dobbiamo utilizzare per il nostro mondo, perché gli Aeroclub, per delega da parte del Ministero dei Trasporti, fanno imparare ai nostri figli a guidare gli aeroplani. O fra un po' andiamo a prendere i piloti per la compagnia di bandiera in Cina perché costano meno oppure devono essere i nostri figli i comandanti della compagnia di bandiera o i comandanti delle missioni di pace che abbiamo in giro per il mondo. Se non abbiamo questa attenzione nei confronti del nostro mondo è chiaro che sembrano tutti soldi buttati a mare... e qui a Venezia poi fila anche il discorso del "buttare i soldi a mare".

Nell'aviazione il VDS è una grande potenzialità. Giusto l'altro ieri ho incontrato il vice Ministro De Piccoli, che ringrazio di essere seduto a questo tavolo, che è stato sensibile quando sono andato a parlargli. Ma il nostro mondo è così soffocato, che abbiamo ad esempio, io li chiamo, "i funerali del lunedì": li vedete al tg, li passano come prima notizia. Gli incidenti che capitano nelle autostrade non contano più anche se sono 40-50 i morti alla domenica. Un incidente avvenuto la domenica con le nostre macchine apre le notizie dei regionali. Lì dobbiamo investire molto, anche nel nostro

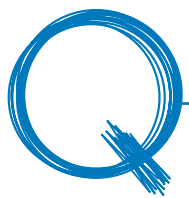


mondo: nella sicurezza. Non più tardi dell'altro ieri abbiamo firmato un protocollo con l'aeronautica militare giusto sulla sicurezza. Anche l'aeronautica militare corre in nostro aiuto perché ha capito qual è il problema dell'aviazione generale gestita dagli Aeroclub.

Sono solito dire poi che i ragazzi che frequentano i campi di aviazione sono un po' diversi dai ragazzi che frequentano altri ambienti. Noi facciamo uomini veri agli Aeroclub. È l'ultimo sport democratico quello dell'aviazione generale. Quando l'istruttore scende dall'aeroplano perché ha capito che "ti sono spuntate le ali", guardate se i ragazzi non hanno tutte le cose a posto! Il telefonino, la raccomandazione, il papà, la mamma, la morosa, non c'entra niente! Quando non prende e parte da solo, in quel momento lì si sente un uomo fortemente responsabile perché si alza da terra, dunque i nostri uomini, i nostri ragazzi sono ragazzi diversi dagli altri.

Qui vi voglio dare dei numeri. Il signor Sindaco parlava di numeri. Oggi è una riunione di uomini addetti ai lavori e a me piacerebbe far alzare la mano in aula a quanti hanno un titolo aeronautico. Siamo in circa 70-80 persone: in quanti hanno un titolo aeronautico qui, che siamo di mestiere? Una ventina. In America il 23% dei ragazzi ha un titolo aeronautico. In Italia solo l'1,5 per mille. Allora vuol dire che abbiamo tante cose da fare, e queste cose le fanno gli Aeroclub, e gli Aeroclub per poter far scuola devono utilizzare sedimi aeroportuali come il Nicelli, ed il mio Aeroclub di Venezia è fortemente in crisi perché gli ricadono addosso molte spese, perché dicono "Lì bisogna pagare i pompieri", che è come se dicessero che i ragazzi che fanno il liceo scientifico, devono pagare i pompieri e tutti quelli che vanno, o le persone che vanno al conservatorio, devono pagare anche i pompieri. Questo deve fare parte della struttura, perché l'Aeroclub ha il compito, da parte del Ministero dei Trasporti, di far imparare ai nostri ragazzi a guidare gli aeroplani.

I numeri come sono...capite, signor Sindaco...non so se i privati possono arrivare al Nicelli e dire: "Pago io i pompieri perché i ragazzi devono imparare a guidare gli aeroplani". Penso che sia più giusto che "le polpe" vengano prese dal Marco Polo, ed il Nicelli che grazie a Dio ha messo a posto l'aeroporto, deve continuare questa collaborazione, magari demandando la gestione all'Aeroclub, nel limite, con grande rispetto però dell'Aeroclub Venezia in questo caso,



che esiste dal 1927, dunque uno degli Aeroclub storici - e qui c'è l'amico Presidente di Padova che mi ricorda, tutte le volte che mi vede, che il primo Aeroclub in Italia è nato a Padova -. Però le infrastrutture sono una cosa, e non possiamo pensare che siano i privati a fare le infrastrutture. E dobbiamo avere grande rispetto degli Aeroclub perché hanno la funzione di far imparare a volare; dare e vendere cultura aeronautica e fare sport aeronautico.

Adesso c'è all'orizzonte questo meraviglioso mondo del VDS che chiamiamo dell'ultraleggero, a cui sicuramente dobbiamo andare incontro. Vedo che l'aviazione generale "abita" anche lì, però non dobbiamo dimenticare l'aviazione generale tradizionale. Sapete, ci sono delle limitazioni nella legge relative all'ultraleggero: il VDS porta al massimo due persone per via delle limitazioni di peso. Se però guardiamo il mondo dell'automobile non troviamo tutte spider, anzi, si sta andando verso il mondo delle station: si vogliono avere più di due persone a bordo e così dovrebbe essere anche per il mondo dell'aviazione generale.

Un altro punto importante è che il resto d'Europa nei nostri confronti e nei confronti dell'aviazione generale è molto attenta. Io quando vado in Spagna col mio aeroplano pago la benzina 0,80 euro al litro in Spagna; se vado all'Isola d'Elba - e dico l'Isola d'Elba - o se vengo a Venezia, costa 2 euro al litro. Capite che ci sono cose che non funzionano. Capite allora che il grande flusso dell'aviazione generale che abita in Germania con 20 mila aerei dell'aviazione generale (e noi ne abbiamo mille, tanto per darvi dei numeri: in Inghilterra 18 mila, in Francia 20 mila, la vicina e piccola Svizzera 3 mila 500, e noi ne abbiamo sempre mille), non vengono al mare a Venezia perché poi devono fare benzina a 2 euro al litro, però magari si fermano, dormono nei nostri alberghi, fanno la spesa, ma vanno in Spagna o vanno in Grecia, o vanno in Jugoslavia, dove la benzina non costa così.

E' tutto un mondo che noi dobbiamo inventare. Abbiamo le industrie così capaci e così brave nel settore del VDS! Dobbiamo anche innescare un processo di aviazione. Adesso l'Aeroclub Italia deve fare il "rinnovo flotta": dobbiamo comprare 200 aeroplani. Se vogliamo un quadriposto, guardando il mercato, dobbiamo andare in America, dove la storia dell'aeronautica l'ha scritta il nostro paese. Vi sembra possibile? E' così. Io ho avuto delle garanzie da parte del vice Ministro di metterci attorno ad

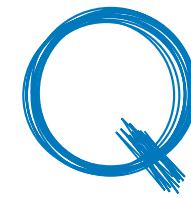
un tavolo con il tema della 404, della revisione, (non era di certo tutto quello che abbiamo sentito). L'Aeroclub Italia è in prima linea per vedere di ammodernare il nostro mondo: saremo lì a lavorare concretamente. Però non possiamo perdere quella figura che è l'Aeroclub locale, e vi invito anche a frequentare i nostri Aeroclub. Ho fatto un'altra statistica: l'età media delle persone che frequentano gli aeroclub è di 49 anni: dobbiamo distogliere i nostri figli da altri "divertimenti". Vedo troppi ragazzi tutto il giorno davanti ad internet, lì alle tastiere, ai video, con tutto quello poi che internet trasmette. Mandateli all'Aeroclub! Sicuramente nel giro di 6 mesi diventano uomini veri! Grazie.

Ringrazio Giuseppe Leoni, anche dell'aspetto pedagogico che ha inserito nella sua relazione. Invito il Generale Antonio Pilotto al microfono e ci dirà qual è il contributo offerto dall'aeronautica militare alla gestione dell'aviazione generale. Prego.

Buongiorno. Innanzitutto porto a tutti i convenuti il saluto del Generale Camporini, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che qui rappresento e il mio personale, assieme anche al ringraziamento agli organizzatori per avermi dato l'opportunità di rappresentare in questo convegno la forza armata all'aviazione generale.

L'aeronautica militare chiaramente è legata all'aviazione generale, credo dalla medesima passione per il volo e per l'avventura. Abbiamo sentito le parole del Presidente dell'Aeroclub Leoni, appassionate per quanto riguarda l'attività degli Aeroclub, e molte delle sensazioni che lui ha ricordato mi sono comuni, in quanto anch'io un giorno, dopo qualche ora di volo con l'istruttore, sono stato cacciato per aria da solo e credo di essere invecchiato un pochettino quella volta. Volevo però, prima di addentrarmi nello specifico del tema assegnatomi, cioè "il supporto dell'amministrazione all'aviazione civile", volevo un po' ricordare il contesto in cui ci muoviamo, in cui si muove l'aviazione civile che in qualche modo condiziona anche l'aeronautica militare.

Sappiamo che la Comunità Europea dopo anni di studio ha

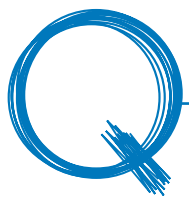


Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia

Antonio Pilotto

Generale Aeronautica Militare



promulgato i 4 regolamenti che istituiscono e regolamentano il progetto singolo (...). Una delle maggiori novità che hanno introdotto ritengo, a livello organizzativo, che sia la separazione delle funzioni di regolazione, certificazione e verifica da quelle di fornitura del servizio. Questo ha portato alla creazione della National Supervisor Authority, i cui compiti sono stati assegnati per legge all'ENAC, mentre rimane all'ENAV la responsabilità della fornitura dei servizi, ed in questo quadro l'aeronautica, sebbene sia al di fuori formalmente di questo progetto (perché è un progetto che ricordo essere nell'ambito del primo pilastro della Comunità Europea) si vede in qualche modo obbligata a cambiare la propria organizzazione. Perché? Perché fornisce supporto all'aviazione civile in termini di servizi alla navigazione aerea per circa il 25% dell'attività civile generale.

In questo contesto l'aeronautica, che ricordo è regolatore, fornitore di servizi e allo stesso tempo anche utilizzatore, quindi, ha una veste particolare. Ha cambiato la sua struttura e ha creato l'ufficio generale per lo spazio aereo, la meteorologia, dove sono confluite le funzioni di regolamentazione di certificazione e di auditing, separandosi da quella che è la fornitura dei servizi veri e propri che sono responsabilità degli alti comandi preposti in seno alla forza armata. Questo è il mio ufficio e sono io responsabile di questo ufficio: dipendo direttamente dal Sottocapo di Stato Maggiore e collaboro direttamente con l'ENAC e con l'ENAV a livello nazionale ed internazionale con la Commissione Europea, con Eurocontrol ed anche con la Nato.

Adesso vado a parlare più specificatamente di quello che è il tema assegnatomi e farò alcuni accenni al servizio assistenza al volo, servizio meteorologico, servizio CNS (che ricordo è Communication Navigation Surveillance), servizio informazioni aeronautiche e servizio sanitario. Vi è una gestione dello spazio aereo, ed è con una certa soddisfazione che posso dire che il legislatore, a suo tempo, quando c'è stata la separazione del traffico aereo creando quella che era a suo tempo l'AVTAG, ha messo in piedi una serie di norme che hanno posto le basi per costituire quella che oggi è considerata la forma più avanzata di cooperazione civile militare in Europa.

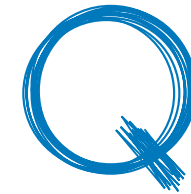
Essenzialmente questa forma di cooperazione si estrinseca attraverso i 4 centri di controllo dell'aeronautica che sono collocati all'interno dei 4 ACC. L'aeronautica in quel caso usa gli stessi strumenti, le stesse presentazioni radar, le

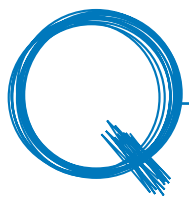
stesse working position che usa il personale civile e quindi questo facilita chiaramente il coordinamento diretto fra le attività militari e le attività civili. La funzione primaria del settore militare, degli SCCAN, non è tanto quella del controllo del traffico ma è quella del coordinamento del traffico, ovverosia di quella attività che permette di rilasciare lo spazio aereo riservato per attività militari, lo consente di rilasciare in brevissimo tempo, in tempo quasi reale all'attività civile.

Questo si fa in fase di pianificazione con la AMC Airspace Management Cell (anche questa è un'attività civile militare). Parlo della regolamentazione: la regolamentazione ha permesso ben prima che Eurocontrol dettasse i principi dell'uso flessibile dello spazio aereo, che lo spazio aereo sia un continuum che deve essere utilizzato per il tempo strettamente necessario da tutti gli utenti, quindi sia civili che militari: non esiste un padrone dello spazio aereo o delle parti dello spazio aereo che siano completamente riservate ad attività militari o attività civili, ma lo spazio aereo è unico.

Questo ha richiesto ed ha portato con il Decreto 484 a questi 3 livelli che si vedono in lastrina: livello strategico, a cui partecipano i vertici dell'organizzazione, sia ENAC, ENAV che Aeronautica Militare; il livello pretattico invece viene svolto da questa cellula AMC che non tutti i fornitori di servizi in Europa hanno costituito - c'è qualche problematica in quel senso - ed il livello tattico: la mattina, quando si sviluppa tutta l'attività, si coordina immediatamente. Questo cosa significa in poche parole per l'utente civile? Significa che gli spazi aerei (come gli spazi aerei delle aree temporaneamente segregate o altre aree cosiddette manageable) vengono dati all'attività civile fino a 10 minuti prima. Questa è la capacità del nostro sistema: fino a 10 minuti prima che le stesse aree vengano interessate dall'attività militare, e quindi vuol dire che lo spazio aereo è a disposizione per tutti, e questo vale dal lunedì al venerdì, quando queste aree sono attivate per le attività militari. Durante il weekend queste aree non sono attivate, come riportato nei NOTAM, ma sono disponibili per tutti.

Questo devo dire è ben compreso dall'aviazione generale, mentre è meno compreso dall'aviazione commerciale che continua (per problemi di poca flessibilità nella pianificazione da parte loro) ad utilizzare le aree libere che il servizio militare rende disponibili a tutti quanti. Questo è





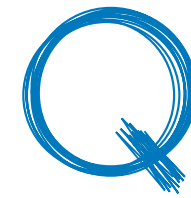
emerso anche da uno studio recente che la Performance Review Unit di Eurocontrol ha fatto: è emerso chiaramente che gli spazi aerei rilasciati dal mondo militare non vengono utilizzati dall'aviazione civile e quindi il vecchio adagio che diceva che la capacità di traffico in Europa era dovuto principalmente alle attività militari ed alle aree segregate militari è stato completamente ribaltato, ed adesso la IATA, che deve fare i conti con questo studio e si trova in difficoltà.

Per farvi un esempio: sappiamo che la Sardegna è un territorio dove ci sono molti poligoni sia terrestri che aeronautici di sperimentazione; le aree sono libere dalle 17 del venerdì pomeriggio fino alle 7 del lunedì mattina. Le compagnie aeree continuano ad evitarle durante il weekend, perché non vogliono modificare la schedula semestrale che fanno, e questo cosa comporta? Comporta costi in termini di carburante e visto che c'è una certa sensibilità per quanto riguarda l'ambiente, anche in termini di chilogrammi di CO2 che vengono immessi nell'aria e che potrebbero essere risparmiati.

Passiamo poi all'assistenza al volo. L'aeronautica gestisce 15 zone di avvicinamento, 15 CTR (e sono quelli segnati in lastrina) che sono sia civili che militari, e comunque per la permeabilità degli spazi, che è un altro dei principi che forma la nostra normativa, la normativa nazionale, sono completamente permeabili al traffico civile, e come vedete c'è il CTR per esempio di Pisa che chiaramente supporta anche l'attività civile su Pisa, Romagna, Approach, c'è Falconara, Rimini, Forlì, Ravenna ecc., Brindisi, ce ne sono diversi. Anche Catania è un altro CTR dove noi forniamo un servizio principalmente per l'attività di volo civile.

L'aeronautica ha in inventario 40 aeroporti di cui 30 sono aeroporti su cui forniamo un servizio del traffico aereo, 11 aeroporti sono di significativo interesse per l'utenza civile (e questi sono quelli segnati in lastrina). In merito agli aeroporti l'aeronautica ha reso disponibile per l'aviazione civile, già da 3 anni con un decreto interministeriale, 16 aeroporti che però, per problemi demaniali e anche per problemi burocratici, non si riesce a passare all'aviazione civile, e questo ci obbliga a fornire dei servizi laddove non c'è nessuna attività. Faccio un esempio per tutti: a Villafranca, con la chiusura del terzo stub, l'attività di volo militare forse è lo 0,1% di quella totale di Villafranca.

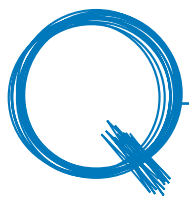
Continuiamo noi a gestire sia la torre che l'avvicinamento,



Garda avvicinamento, con costi non indifferenti perché è un'attività h.24 e senza per altro, lo accenno, ricevere nessun compenso, perché per legge è previsto che sia solo l'ENAV a recepire le tasse di terminale, che sono, ricordo, gli ultimi 20 chilometri prima dell'atterraggio ed i primi 20 chilometri dopo il decollo (perché è compreso nella legge di ingresso dell'Italia ad Eurocontrol nel 1967). Noi invece percepiamo, poi lo vedremo, le tasse anche in rotta per la nostra parte. Il totale del traffico gestito dall'aeronautica militare sono 250 mila movimenti di aeromobili civili e di soli 77 mila movimenti militari, per un totale di 327 mila movimenti annui circa che sono circa il 25% del traffico complessivo.

Vediamo ora il servizio meteorologico, un altro importante servizio che l'aeronautica svolge. Come vedete in "lastrina", svolgiamo le attività tecnico operative di interesse nazionale, rivolte soprattutto alle forze armate, ma anche all'aviazione civile. Abbiamo anche la funzione di regolamentazione e di controllo affinché questa fornitura del servizio si svolga secondo gli standard stabilita dall'OMM, dall'Organizzazione Mondiale della Meteorologia e dall'ICAO, e poi chiaramente c'è lo sforzo da parte dell'amministrazione affinché i servizi forniti siano sempre dei più affidabili e si incrementi la qualità. Inoltre il servizio meteorologico dell'aeronautica non fornisce solo i suoi servizi per quanto riguarda la parte meteorologia per i servizi della movimentazione aerea, ma rientra in un consesso più grande della meteorologia generale del paese.

Questo vi dà lo schema delle relazioni che il mio ufficio ha per la parte meteorologia a livello nazionale e mondiale. Come vedete la veglia meteo verrà fornita ai trasporti e non solo ai trasporti; e poi i dati e le immagini del satellite ed anche la cooperazione internazionale, dati d'archivio vengono forniti all'ENAV; in più ci sono chiaramente tutti i servizi degli UMA aeroportuali che forniscono i METAR e le previsioni meteorologiche per quanto riguarda la parte di navigazione. Per la parte organizzativa l'aeronautica militare fornisce anche un contributo all'ENAC come ente regolatore per quanto riguarda le revisioni della regolamentazione di carattere meteorologico. In particolare adesso siamo interessati nella revisione dell'annesso 3 dell'ICAO che è appena formulato per rivedere tutta la regolamentazione anche nazionale. Controlliamo anche i vari service provider: l'ENAV è un service provider proprio sugli aeroporti

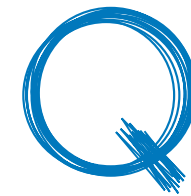


civili che gestisce direttamente; facciamo anche da ente di supervisione per l'attività di questi aeroporti che comunque si avvalgono di tutta la banca dati che proviene dall'aeronautica, appunto il Meteorological Watch Office che dipende dal CMR di Linate.

Molto brevemente vi faccio vedere la lastrina senza leggere. Ecco, queste sono tutte le stazioni che l'aeronautica gestisce. Sono sparse in tutta l'Italia più i vari centri, in totale sono 84 stazioni presidiate e non presidiate che fanno parte della rete nazionale, che è collegata tramite il CMMCA di pratica di mare al sistema mondiale meteorologico e secondo gli accordi e gli standard sia dell'OMM sia dell'ICAO.

Le attività in itinere che abbiamo nel settore meteorologico sono come vi accennavo prima, nel campo della normativa. Stiamo rivedendo le varianti all'annesso 3 della normativa ICAO nei piani di ammodernamento della forza armata. Quest'anno dovremmo installare un nuovo radar meteo ed a seguire fino all'anno 2010 altri 2 radar all'anno. Dovremmo integrare la rete lampi con le altre nazioni europee ed incrementare la rete osservativi automatica, le stazioni meteo automatiche, in più, è molto importante, stiamo elaborando uno studio, chiaramente non da soli ma con l'aiuto dell'università e col CNR, per individuare modelli numerici più precisi, che consentano la determinazione di fenomeni pericolosi per il volo, quali la turbolenza, il ghiaccio, temporali e nebbie, anche questo mediante la sovrapposizione di particolari elaborazioni satellitari.

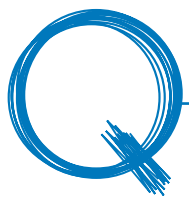
Passiamo ora al servizio CNS che ricordo è Communication Navigation Surveillance. L'aeronautica si sta adeguando, pur non essendo obbligata, anche a quelle che sono le regolamentazioni nazionali ed internazionali. Stiamo cambiando tutte le radio VHF nei nostri aeroporti per avere la spaziatura 833 per essere al servizio dell'attività civile, (ricordo che i velivoli militari usano principalmente la banda di frequenza VHF) quindi questo è un qualcosa che facciamo che va al di fuori delle strette necessità della forza armata. L'aeronautica poi mantiene una serie di radio aiuti nazionali proprio per esigenze proprie, ma anche per esigenze dell'aviazione civile. In più c'è una serie di sistemi di radar d'avvicinamento nei vari CTR che dev'essere aggiornata e migliorata, ed in questo caso stiamo lavorando in stretto coordinamento con l'ENAV per evitare duplicazioni e per integrare i rispettivi dati. Non solo,



ma abbiamo anche un progetto in atto: stiamo pensando di integrare i radar della difesa nel settore civile: i radar secondari, per migliorare la copertura radar di tutto il paese. Per quanto riguarda l'Aeronautical Information Service anche nel mondo militare ha creato l'AIP militare: ha le sue circolari e NOTAM che sono disponibili in internet, per tutti gli utenti, quindi anche per i civili.

L'ultimo servizio: il servizio sanitario. Abbiamo 2 istituti medici legali (una volta ce n'erano 3), che come si vede dalla lastrina, fanno molte più visite al personale navigante di bordo civile che non militare in senso stretto e quindi lavorano ben più per il mondo civile che per il mondo militare. Questo servizio ha dei costi: mediamente 55 milioni di euro all'anno che dovrebbero essere ristorati, secondo la normativa europea del charging scheme, dalla tassa in rotta. Noi forniamo questi costi all'ENAV; l'ENAV li fornisce ad Eurocontrol; Eurocontrol restituisce all'Italia tutta la parte, cioè i costi dell'ENAV più i costi dell'aeronautica militare; l'ENAV restituisce al tesoro, nel ciclo di partita di due anni, perché questo è il giro di partita, questi costi, questi che noi abbiamo segnalato. Il tesoro però, se guardate sotto, già da tre finanziarie, ci dà le cifre che vedete, che sono molto al di sotto di quanto dovrebbero essere. Questo cosa significa: nell'anno 2006 abbiamo dovuto distogliere i soldi della manutenzione per la rete radar della difesa, quindi per il compito primario della forza armata, per continuare a mantenere in efficienza e in sicurezza i nostri radar assegnati al traffico civile. Questo è un problema grosso perché sarà sempre più difficile per noi se le finanziarie nel futuro confermeranno questi dati, continuare a fornire i servizi della navigazione aerea a quegli aeroporti dove l'attività militare è nulla o quasi nulla.

Abbiamo un problema per esempio con Vicenza attualmente dove ci vuole un'estensione del controllo del traffico aereo dalle 7 del mattino fino alle 8 di sera per esigenze dell'aviazione civile che noi abbiamo grosse difficoltà a sostenere, perché il personale che abbiamo lì è sufficiente per fare un servizio h. iota, quindi dalla mattina fino al pomeriggio alle 4 e non abbiamo risorse, sembra strano dirlo, per mandarle e questo diventerà sempre più critico in questo senso. Il precedente Capo di Stato Maggiore ha scritto sia all'ENAC che al Capo di Stato Maggiore della difesa, le difficoltà in cui versa l'aeronautica nel continuare a fornire questo servizio che sugli aeroporti, ripeto militari,



Paolo Possamai

Direttore Nuova Venezia

**Seconda sessione:
lo scenario
internazionale**

Coordina

Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

aperti al traffico civile dove c'è poca attività militare, trova anche scarsa giustificazione, per cui la Corte dei Conti ha avuto qualcosa da ridire sull'utilizzo delle risorse che vengono assegnate non per esigenze primarie della difesa ma per esigenze primarie dell'aviazione civile. Con questo ho concluso, sono disponibile per eventuali domande o chiarimenti se ci sono.

Ringrazio anche il Generale Pilotto. Consapevole della mia incompetenza nemmeno mi sogno di trarre delle conclusioni anche perché siamo andati ben oltre, per altro mi scuso con chi ci succede, avrà comprensione perché abbiamo avuto due fuori programma. Invito a questo punto il collega Roberto Papetti direttore del Gazzettino al microfono assieme ai suoi ospiti, prego.

Buongiorno. Sappiamo naturalmente di mettere a dura prova la vostra capacità di ascolto ed anche la vostra pazienza perché questa doveva essere la seconda sessione mattutina, ma in realtà è una specie di sessione prandiale pomeridiana e quindi andremo assolutamente veloci. Io, proprio per questa ragione, vi presento solo la struttura di questa sessione: il dottor Napolitano, che è il vice Presidente di Booz Allen Hamilton Italia, farà una sorta di cappello introduttivo: seguiranno poi due relazioni del professor Torrieri e del professor Di Paola e poi una sorta di dibattito sui temi affrontati, con una serie di operatori del settore.

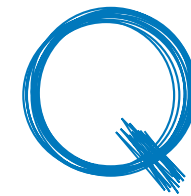
L'aspetto di questa sessione di lavoro è lo scenario internazionale, come voi sapete essendo degli addetti ai lavori ma come è emerso anche in modo chiaro dalle relazioni precedenti, forse sono pochi i settori in cui è difficile parlare di mercati nazionali e la competizione ed il confronto avviene sui mercati internazionali. L'Italia da questo punto di vista ha, come vi spiegherà poi più nel dettaglio il dottor Napolitano, una serie di fattori positivi ma anche di elementi di criticità, ed il compito di questa sessione di lavori è proprio di valutare questi fattori positivi e questi elementi di criticità, alla luce anche del confronto internazionale e del rapporto e delle prospettive tra la

domanda e l'offerta. Do immediatamente la parola al dottor Napolitano. Naturalmente invito tutti i relatori ad essere il più sintetici ed il più efficaci possibile, sono certo che lo saranno, se non lo fossero interverrò. A lei la parola.

Vedo di darmi 10 minuti per illustrare un rapporto che è ovviamente a disposizione per coloro che fossero interessati. Una premessa: come abbiamo sentito al dibattito di stamattina credo che questo gruppo di professionisti (poi vedremo quanto cuba quanto vale sul prodotto interno lordo e quant'altro), debba proprio prefiggersi l'obiettivo di informare la parte politica o anche la società civile, perché qui siamo in presenza di un'industria estremamente importante e strategicamente rilevante: siamo un'industria che dovrebbe essere il pane quotidiano di questo paese perché impiega persone e personale ad alto valore aggiunto, non solo, ma è un'industria di export ed è un'industria dove il nostro mercato è il mercato mondiale. Chi seguirà mostrerà alcuni numeri per dare questa evidenza e quindi è importante cominciare questo percorso di dialogo.

Abbiamo svolto questo studio su dei settori per mettere i numeri assieme. Volevo solamente ricordare rapidamente che noi siamo un paese che ha un debito pubblico enorme, ed un interesse sul debito pubblico assai elevato. Siamo condannati a ridurre questo debito. Una delle maniere che pertiene a noi è aumentare la produzione, quindi contribuire ad aumentare il prodotto interno lordo. Noi siamo quelli che abbiamo il debito più alto in Europa, quindi entità come queste che sono la parte forte della produzione del nostro paese (ricordo che è fatto da piccole e medie imprese l'80% del nostro prodotto interno lordo) diventano di vitale importanza ai fini di poter aiutare la comunità ed il paese in generale.

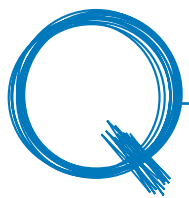
Voi sapete che il PIL procapite non è aumentato. Sarò rapido. Il costo manifatturiero è aumentato del 29% rispetto al 47% dell'economia italiana e sono tutti numeri che noi dobbiamo mettere a disposizione, perché riguardano la capacità nostra di competere, cioè di aumentare innanzitutto la capacità di altri di investire a casa nostra. Abbiamo perso quote di mercato però, e questo va dato atto, la piccola e media impresa si è riposizionata sulla catena del valore, quindi se noi prendiamo come indice



**Ferdinando Flavio
Napolitano**

Vice Presidente Booz Allen

Hamilton Italia

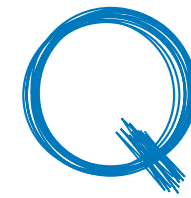


il 1992 i nostri prezzi all'esportazione sono aumentati del 30%, quindi questo significa che noi ci stiamo muovendo nei segmenti alti della catena del valore, come è, questo compare.

L'Italia rimarrà un paese ovviamente di importatori, qui solamente per dire che noi ci muoviamo in un contesto globale, ed anche se l'economia mondiale decrescerà, il commercio continuerà ad essere trainante, e nonostante ci sia un rallentamento l'organizzazione mondiale prevede sempre fasce di crescita 3-4-5-6%, quindi noi dobbiamo essere in questo mercato. Abbiamo fatto uno studio di settore: molto rapidamente abbiamo intervistato ed analizzato 115 organizzazioni in Italia. Abbiamo visto le omologhe all'estero ed abbiamo analizzato fondamentalmente la domanda in termini di piloti, ore volo, movimenti, scuole e quant'altro, l'offerta ed ovviamente la normativa. Questi sono i 3 assi portanti. Noi possiamo ovviamente lavorare sulla domanda e su parte dell'offerta, quindi produrre qualcosa. E' necessario che infrastrutture e normative siano messe in condizioni di essere dei facilitatori per questo sistema, per continuare a crescere.

Abbiamo identificato una catena del valore. Abbiamo 17 mila e 500 piloti di ultraleggeri operativi in Italia, 7 mila piloti di aviazione generale considerando anche la formazione, l'industria aeronautica, i servizi, le infrastrutture, le organizzazioni e gli enti. Noi dobbiamo cominciare a ragionare in questo ordine ed in questo sistema: questo è un sistema che fattura 270 milioni di euro l'anno cifra sottostimata come potete capire dagli oltre 115 documenti organizzati e stranamente automatizzati, impiegando circa 6 mila addetti, anche qui per difetto. Questo è un settore che specialmente per l'industria aeronautica è di esportazione: cioè noi siamo assolutamente i leader nel mondo in questa categoria.

Che cosa abbiamo fatto? Abbiamo analizzato da zero a 2 mila chilogrammi al decollo. Possiamo segmentare gli aeromobili in ultraleggeri, apparecchi di volo da riporto (quello che poi in America viene chiamato la light sport aircraft che è uno dei motori trainanti di questo settore) e l'aviazione generale. La domanda di ultra leggeri è molto superiore a quella di aviazione generale: il totale di attestati di volo che abbiamo registrato, cifra più cifra meno sono nell'ordine dei 20 mila, le ore di volo all'anno quasi un milione. Per l'aviazione generale abbiamo 7 mila 350,



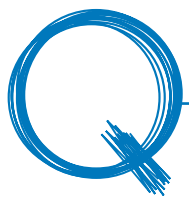
quindi è sicuramente un settore in espansione.

Un altro elemento importante sono i costi. Il costo d'esercizio è di 84 euro l'ora, analizzando parcheggio, assicurazione, registrazione, manutenzione, consumi ecc., l'abbiamo paragonato con il totale rispetto all'aviazione generale e siamo andati a fare due esempi di un ultra leggero Tecnam di aviazione generale per confermare queste ipotesi. Stiamo parlando quindi di un settore di massa, un settore popolare che deve essere avvicinato e se facciamo un confronto con gli altri paesi, come è stato ricordato anche dal direttore dell'Aeroclub, il discorso è proprio di educazione e di legame con le università e gli istituti di ricerca.

Le aziende operanti nel settore aereo forniscono tutta una serie di servizi che vanno dal monitoraggio, controllo cavi e tralicci al trasporto, riprese, pubblicità. Esiste un indotto ed una potenzialità estremamente elevate. Ovviamente le abbiamo sezionate per regioni d'Italia. In Italia vi sono 244 scuole, un fatturato di 15 milioni di euro, con una ripartizione nord-centro-sud abbastanza accentuata verso il nord. Vi è una scarsa attenzione al legame con l'università. Questo è uno degli elementi su cui bisognerà lavorare pesantemente: siamo andati a parlare con gli operatori del settore, in particolare quello manifatturiero, e questi lamentano l'incapacità delle nostre università di fornire giovani che siano capaci di lavorare, quindi i costi di training (quindi di conversione di queste teste alla capacità di poter operare) è estremamente elevato, e quindi il legame va rafforzato perché diventa vitale.

E' un sistema comunque ancora automatizzato. Le aziende più grandi sono la Tecnam e la Fly System con circa da 40 a 100 addetti, ed abbiamo un tipo di fatturato medio di 67 mila euro, quindi siamo ancora agli albori. Queste sono anche opportunità industriali che noi possiamo sviluppare, con un mercato che cresce fortemente. Siamo leader nella produzione mondiale, per quanto riguarda le eliche siamo uno dei grandi produttori, quindi non vi devo tediare.

Questa è la nostra struttura di aeroporti ed aviosuperfici e vedete che c'è un'alta concentrazione nel nord e nel centro dell'Italia. Abbiamo 400 superfici di cui solo il 41% con rifornimento, quindi questo rappresenta, per ciò che riguarda il nostro paese, il turismo ed ovviamente la possibilità di volare, un grande asse perché va comunicato e veicolato, perché queste aviosuperfici devono essere rese disponibili, ovviamente anche con investimenti che



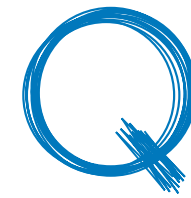
possono essere privati.

In questo poi lascerò la parola agli altri. Va detto chiaramente che va capito il sistema aeroportuale: non si può pensare che si possa demandare totalmente all'imprenditoria il build-up dell'infrastruttura, l'utilizzo su profitti e perdite, perché questo non è finanziariamente sostenibile, almeno con i numeri attuali. Vado rapidamente a fare il punto: questo è un grafico sui flussi turistici rispetto al numero di aviosuperfici e vediamo come potrebbe essere un volano di supporto ed un nuovo tipo di business: noi ci mettiamo 7 ore da New York a Malpensa con vento in coda. Tipicamente ce ne vogliono 4 da Malpensa alla Toscana. Abbiamo quindi una grande opportunità ed una grande potenzialità perché il segmento a cui ci si rivolge dimostra un'insensibilità al prezzo, quindi è anche estremamente lucrativo.

Avete un panorama variegato delle associazioni, in una fase di cambiamento normativo e quindi questo è importante. Abbiamo incontrato la settimana scorsa l'Onorevole Costa, Presidente della Commissione Trasporti, e gli abbiamo presentato questo documento, alcune idee, alcune istanze. Sarà quindi fondamentale avere un contatto e un'interazione costante. Qui ovviamente ci sono delle ipotesi di offerta, ma vediamo qual è l'impatto auspicato: vi riassumo questo grafico in un elemento, la light sport aircraft, è quello che hanno fatto gli operatori americani, e fondamentalmente si manifesta nella responsabilizzazione. Quindi si passa dallo stato di controllore allo stato che ti permette di autocertificarti. Questo ha dato l'avvio ad un boom della domanda, vedremo dopo gli altri relatori che numeri presenteranno.

Quello che noi chiediamo è proprio di avere la possibilità di alleggerire le prassi burocratiche, di alleggerire la possibilità di innovare e di arrivare con nuovi prodotti sul mercato perché abbiamo questa capacità. Riferendoci agli elementi che stavamo decidendo, un altro aspetto fondamentale è che noi abbiamo più finanziamenti a disposizione di quello che siamo capaci di generare, non sono altro che strumenti finanziari, persone che hanno soldi e che vogliono investire in progetti. Anche in Italia nel 2005 sono stati fatti investimenti per 3 miliardi di euro, quindi io credo che questa sia un'altra leva da sfruttare a proposito di come impostare il settore.

Questo sono gli aeromobili registrati, l'aveva detto precedentemente il direttore dell'Aeroclub. Ovviamente

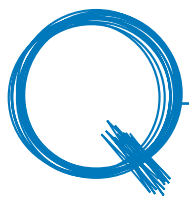


dobbiamo recuperare in maniera significativa, questi sono il totale di attestati di volo rispetto agli abitanti, e le licenze rilasciate in aviazione generale. L'Italia è sempre dietro. Abbiamo un numero ridotto di aeroporti per abitanti, questo non è una sorpresa, e l'Italia presenta più elevati costi dopo l'Inghilterra in termini di acquisizione di licenza e di gestione di un aeromobile.

Vorrei andare rapidamente a fare il confronto con la nautica da diporto. Vi risparmio i dettagli che troverete nel rapporto, ma la nautica da diporto credo sia un elemento fondamentale di paragone. Questo settore dal 1999 al 2004 è semplicemente raddoppiato perché sono riusciti ad introdurre, nonostante l'euro e nonostante l'obiettivo rincaro del costo della vita, nuove figure professionali, strumenti finanziari avanzati e liberalizzazione fino ai circa 10 metri. Queste sono le tappe di quello che è successo e credo che nonostante si parli di un altro settore, la logica normativa è quella premiante, quindi noi dobbiamo ancora una volta portare dei casi di studio, dire che il policy maker può mettere qualcosa in campo che consenta ad un settore di aumentare la propria capacità. La crescita sul PIL comincia ad essere significativa.

Questi sono gli aumenti. Nonostante l'aumento del prezzo del gasolio e dei prezzi al consumo, la nautica continua a confluire, quindi è un segmento assolutamente interessante. Volevo solo farvi vedere l'aumento dell'occupazione: siamo passati da 5 mila a 10 mila persone occupate ed il business dei cantieri. Gli effetti benefici, quindi incrementi del leasing da riporto quale strumento finanziario, sono abbastanza evidenti. Si può dire, senza andare negli Stati Uniti, che ci sono dei casi in Italia che possono essere similmente mutuati, a parità di sicurezza, a parità di condizioni, ma c'è qualcosa che noi possiamo fare in maniera estremamente importante.

Vorrei avere solo una serie di conclusioni. La lista, il cahier de doléance del risparmio, credo che voi come addetti ai lavori li sappiate tutti. Io credo che l'unica cosa importante è che questa associazione, questo tavolo, queste persone riescano attraverso questi documenti (questo è solo il primo di una serie ed è molto denso come avete visto) a far diventare questo settore una priorità dell'agenda politica. Noi non possiamo andare avanti così, e bisogna far capire che non è che siamo unici: noi stiamo competendo con altri paesi (vedremo i numeri), con la Repubblica Ceca



per esempio, con la Romania, per non parlare dei cinesi e dell'India. Quindi noi dobbiamo capire che o ci muoviamo o i posti di lavoro andranno da un'altra parte. E' questo che volevo concludere negli 11 minuti e vi ringrazio.

Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

Grazie dottor Napolitano anche per la sintesi, il documento di base che ha sottolineato è piuttosto corposo, ed è a disposizione per ulteriori approfondimenti. Fatta questa introduzione passiamo a due relazioni, la prima è del professor Torrieri.

Napolitano ha molto insistito sull'esigenza di un adeguamento della normativa, effettivamente è questo uno dei punti centrali, in quale modo?

Vincenzo Torrieri

Università Federico II Napoli

Io cercherò di dare una risposta anche indirettamente, nel senso che la mia esperienza mi porta a soffermarmi in questa giornata sull'analisi della mobilità, cioè che cosa chiede il mercato? Che cosa chiede la gente che si muove? Come questa domanda si ribalta in questo settore e quali sono i competitors del settore? Forse qualche numero si può tirare fuori anche se, come viene riconosciuto a livello comunitario, mancano statistiche perché è difficile fare la normativa.

Per esempio per quanto riguarda la normativa di sicurezza mancano statistiche effettive sul settore dell'aviazione generale.

In assenza di questo dobbiamo un po' arrampicarci sugli specchi per capire la dimensione numerica del fenomeno e delle cose.

In particolare voglio parlare non tanto dell'aviazione sportiva, quanto dell'aviazione al servizio della mobilità delle persone e delle imprese. Questo è un settore che oggi non utilizza molto l'aviazione generale, salvo la business aviation che in Italia però è molto bassa, ma che presenta a mio giudizio delle grossissime prospettive, soprattutto perché in certi campi l'offerta di trasporto è carente, cioè non dà le risposte che vuole l'utenza.

Andiamo avanti su questa cosa rapidamente, qui c'è una piccola estrapolazione della dinamica della mobilità in Italia, vedete la curva blu che è quella del trasporto aereo, è l'unica

che presenta una dinamica molto accentuata.

Le altre sono abbastanza stabili, ad esempio se visioniamo il treno ad alta velocità non ha questa dinamica eccessiva, quindi è sicuramente il trasporto aereo che cresce più del resto.

La domanda per muoversi in aria è più elevata della domanda per muoversi via terra, cresce quindi anche la distanza.

Una cosa molto particolare è che quest'ultima domanda è servita prevalentemente dall'autovettura privata, il 70% del mercato è composto dall'autovettura individuale, quindi il processo della motorizzazione individuale probabilmente ha monopolizzato la mobilità anche in settori che non le competono.

Vediamo quale potrebbe essere il settore che ha più pertinenza nell'aviazione generale, qui c'è uno spaccato della mobilità per classi di distanze. Se eliminiamo tutto quello che è minore a 100 chilometri e passiamo dai 200 ai 500 chilometri c'è una fascia di mercato che sicuramente è specifica di questo settore.

Vediamo anche che anche questa fascia di mercato in cui inizia ad intervenire l'aereo, vedete nella ripartizione nodale che il servizio aereo inizia a funzionare bene dopo i 500 chilometri e con distanze inferiori ai 500 chilometri non abbiamo domanda.

Questo succede anche in Europa, quindi non è una situazione solo italiana, ma anche europea.

Che cosa chiedono le persone che si muovono in questa fascia di mobilità, tra i 200 ed i 500 chilometri? Chiedono tempo, ma non tanto in modo proporzionale, cioè non vogliono ridurre il tempo, ma chiedono di fare lo spostamento in un vincolo di tempo assegnato, quindi c'è un vincolo di tempo.

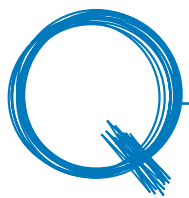
C'è poi da considerare la disponibilità del servizio, il successo dell'automobile è la disponibilità.

L'automobile è quasi parte di noi stessi ormai, al contrario l'aviazione generale è inaccessibile per fatti normativi, quindi c'è proprio un problema su due fronti.

Da un lato la disponibilità del servizio come localizzazione delle infrastrutture, come capacità normativa ed possibilità di accedere al sistema, dall'altro la disponibilità del veicolo.

Essendo molto difficile per l'aviazione generale accedere al sistema, ci si spiega perché non viene utilizzata.





Per quanto riguarda il costo invece, considerando questa fascia di distanza e soprattutto nelle categorie turistiche e business, il costo tutto sommato basta, a maggior ragione se parliamo di costi marginali. Per quanto riguarda i costi fissi invece, io direi che sono una componente dell'accessibilità al sistema, cioè i costi fissi elevati non fanno accedere al sistema.

Guardate questo grafico che cerco di illustrarvi, è fatto per classi di distanza, sulle righe troviamo vari modi di trasporto, l'auto, il treno, l'alta velocità ferroviaria e l'aereo. Il verde è il campo servito da ogni modalità di trasporto che soddisfa il vincolo di tempo, vedete che se superiamo la distanza di 300 chilometri solo l'alta velocità e l'aereo danno un tempo compatibile con le attese.

Se superiamo la distanza dei 600 chilometri solo il sistema aereo offre tempi compatibili con le attese. Il settore tra i 300 ed i 500 chilometri ha una vasta fascia ma sia l'auto che il treno tradizionale non soddisfano le prestazioni attese.

Questi sono studi teorici basati sui comportamenti, e quello che impressiona è come l'automobile pur avendo il 70% di utenza, non risponda alle prestazioni attese.

Uno dei motivi della grande pericolosità automobilistica è che si cerca di aumentare la velocità, cioè si richiede all'automobile una velocità superiore a quella che in sicurezza può fornire e quindi si superano i limiti di velocità possibili per la sicurezza.

Poi sulle autostrade si va a 200 chilometri l'ora, non possiamo nascondere, perché sono classi di distanza che richiedono una velocità superiore.

In questo grafico elaborato presso l'università di Palermo, vediamo come l'utenza si comporterebbe se dovesse scegliere tra 3 sistemi alternativi all'automobile, cioè tra un veicolo come l'alta velocità ferroviaria, l'aereo tradizionale ed un veicolo tipo aviazione generale. Qui sono considerati due parametri di velocità, l'alta velocità con una velocità di crociera intorno ai 300 chilometri e l'aviazione generale con velocità di crociera di 500 chilometri.

Guardiamo il grafico a sinistra, vedete che tra le classi di distanza tra 400 e 600 chilometri l'aviazione generale secondo i comportamenti espressi e dichiarati dall'utenza dovrebbe acquisire il 70% della domanda rifiutata dall'automobile, cioè se solamente si sottraesse il 10% di utenza all'auto, di questo 10% l'aviazione generale ne acquisirebbe il 70%, quindi c'è una grossissima elasticità

in quel settore ad acquisire traffico ove le condizioni di accesso al sistema fossero compatibili.

Qui è stato fatto un piccolo calcolo con un esercizio numerico, i dati che oggi ci fornisce, lo vediamo subito nella diapositiva successiva, questa è una tabella annuario ENAC 2005, su 70 aeroporti sono dichiarati 380 mila movimenti l'anno di velivoli, di cui circa 100 mila atterrano e decollano sullo stesso aeroporto, quindi sicuramente non serve una mobilità di trasferimento da un aeroporto all'altro.

Si può parlare quindi di circa 250 mila movimenti di velivoli censiti, anche se probabilmente ce ne sono di più.

Se noi facessimo un semplice esercizio numerico su quello che ho detto prima vedremmo che con basse percentuali di sharing sottratte all'automobile si arriverebbe al movimento di un milione 200 mila veicoli annui, cioè si triplicherebbe o quadruplicherebbe il mercato attuale. Questo per dire che in termini numerici c'è una potenzialità elevata, ma di fatto questa potenzialità non ha motivi veri per essere utilizzata.

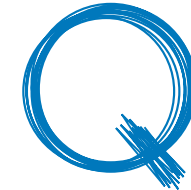
Direi che possiamo saltare alcune cose perché sono state già dette, e mi soffermerei su quali sono questi motivi che non ci fanno utilizzare l'aviazione generale?

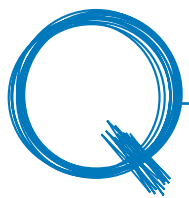
Un motivo l'abbiamo detto tutti quanti oggi, ovvero la difficoltà normativa di accesso, quindi sicuramente nel guardare alla normativa non guardiamo solo alla normativa per il diportismo ma anche alla normativa per poter fare accedere il mercato della domanda di mobilità, quindi per motivo di affari e di tempo libero, ma direi prevalentemente di tempo libero.

Il tempo libero è circa il 60% del totale della domanda sui 200-500 chilometri, quindi bisogna fare attenzione anche a questo tipo di mobilità che offre delle prospettive molto elevate.

Le prospettive degli aeroporti sono sicuramente, non c'è dubbio questo lo dicono i rapporti europei, che gli aeroporti maggiori tenderanno ad avere sempre aerei più grandi e elimineranno gli aerei più piccoli, perché il deficit di capacità si supera aumentando la dimensione degli aerei, quindi dovremmo avere aeroporti specializzati per gli aerei piccoli.

Penso che quelli che ci sono forse sono pochi e dobbiamo conservarli bene, dobbiamo trattarli bene perché sono una risorsa del territorio, specialmente su territori difficili come il





nostro dove costruire 10 metri quadrati per un parcheggio è un problema, quindi avere già delle aree disponibili per le aerostazioni è un patrimonio da non sottovalutare, una risorsa pubblica notevole.

Per quanto riguarda il mercato degli aerei è stato già detto, e da persona che osserva il mercato mi sembra di capire che si tende a costruire aerei sempre più piccoli, più leggeri, i very light jet sono una generazione di aeromobili che pesano un quinto degli aerei attuali, richiedono piste corte, quindi tutti i limiti delle attuali infrastrutture di fronte alla tendenza di un mercato che tende a fornire aerei più leggeri vengono meno, questo perché si richiedono piste intorno ai 500-600 metri per questi tipi di aerei, non si va oltre i 700 metri, quindi credo ci si debba concentrare su queste fasce di mercato.

Credo ci voglia usando una metafora, la 500 dell'aria, come la 500 ha sviluppato la motorizzazione individuale questo tipo di aerei possono sviluppare mutatis mutandi nelle giuste dimensioni, assorbire quell'aliquota di utenza che oggi va erroneamente ed in modo insicuro ad altre modalità di trasporto.

Qui c'è uno spaccato di quello che ho detto prima. C'è un altro da affrontare, si è parlato molto dell'aeronavigazione, ma indubbiamente la tecnologia è più veloce della velocità della normativa e sicuramente ci troviamo di fronte al discorso che ogni aereo sarà controllato punto a punto, in modo più o meno complesso.

Ad esempio, una volta il satellitare delle automobili costava 3 mila euro, oggi costa 300 euro, è inevitabile che la diffusione di questo tipo di tecnologie porterà al fatto che ognuno di noi avrà in tasca un GPS, questo figuriamoci se non può averlo un aereo che vola, essendo controllato con il sistema Galileo spingerà a trovare i clienti da tutte le parti.

Ci sarà un'azione di mercato volta a sviluppare tecnologie connesse alle nuove infrastrutture satellitari e prendendo in considerazione l'aeronavigazione, in futuro non sarà un grosso problema.

Concludo con riferimento al Nicelli, diciamo che la domanda di trasporto cresce, sicuramente anche in questo segmento 200-500 chilometri su cui ci dobbiamo focalizzare l'attenzione per quanto riguarda gli aeroporti minori. Quello che è importante è che probabilmente la business aviation da noi non avrà successo, non avrà il

successo che ha negli Stati Uniti, perché da noi è legata alle imprese e non alle persone, invece si deve pensare che sia legato alle persone. Quello che è importante è, lo ripetiamo tutti, che risulta anche dalle analisi dei comportamenti, è che bisogna facilitare l'accesso al sistema.

Per quanto riguarda Venezia, c'è una considerazione di base da fare, volevo concludere leggendo un pezzo da un rapporto della direzione generale sui trasporti della Comunità Europea, in cui si dice che per il trasporto di persone, si parla quindi di aviazione personale, può essere un modo molto utile di trasporto.

Non è considerato solo come divertimento, ma una vera e propria modalità di trasporto, soprattutto per quelle realtà in cui la domanda nasce in zone periferiche.

L'attenzione va a quelle città nelle cui vicinanze sorgono aeroporti piccoli capaci di servire questo tipo di domanda.

Credo che questa definizione trovi in Venezia un paradigma unico, non solo perché c'è un piccolo aeroporto vicino, ma soprattutto perché il tipo di attrazione che offre la città, con i suoi 10 milioni di turisti l'anno, è irripetibile per qualsiasi altra zona.

Mi sembra che non si debbano avere perplessità per Venezia, perché credo ci possano essere i numeri per rispondere ad una gestione dell'aeroporto in economia, anche se in tempo medio lunghi, fin quando ci saranno le normative.

Mi sembra che non ci sia una prospettiva negativa tale da far abbandonare l'esercizio di un aeroporto tipo il Nicelli. Grazie.

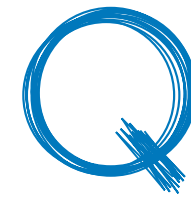
Purtroppo mi rendo conto che la gittata preferita è lunga, ma io devo chiedervi di contenere i vostri interventi.

Do ora la parola al professor Di Paola dell'università La Sapienza, non prima di aver fatto una considerazione.

Il relatore precedente ha fatto notare il parallelo tra la 500 di strada che ha fatto decollare il traffico automobilistico in Italia e la 500 dei cieli.

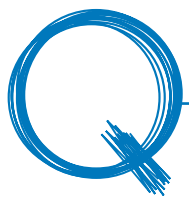
Faccio modestamente notare, non sapendo niente di aviazione, che la 500, senza l'Autostrada del Sole, probabilmente sarebbe rimasta ferma nei concessionari della FIAT di allora per molto tempo.

Esiste certamente un problema di strumento, ma esiste



Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino



Leonardo Di Paola

Università' La Sapienza Roma

anche un problema di infrastrutture. Do la parola al professor Di Paola.

John Kenneth Galbraith nell'enunciare la teoria dell'equilibrio sociale diceva, e semplifico, è inutile che facciamo auto se non ci sono strade, è inutile che produciamo auto se non estraiamo e raffiniamo petrolio. E' un discorso che deve essere analizzato e sviluppato con equilibrio, Giorgio ritengo che la formula del convegno sia stata centrata, sembrava quasi dispersivo abbinare l'inaugurazione del Nicelli alla presentazione della riforma, vediamo che invece sono strettamente connesse.

Il Nicelli si apre, si apre per modo di dire perché non so quanti aeroplani domani arriveranno, in realtà non si apre, ma si inaugura, si taglia il nastro, invece lo dobbiamo riempire e lo possiamo riempire.

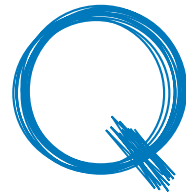
Ho seguito con grande interesse quella che può essere interpretata una polemica di laguna, una polemica locale, la SAVE non la SAVE e via di seguito, ho sentito ed ho visto con piacere che dei rappresentanti autorevoli della SAVE, l'amministratore delegato, sono stati presenti ed hanno denunciato un fatto: noi siamo in perdita, si apre una struttura in perdita, ma perché?

Ci sono tanti perché, dobbiamo far sì che questa struttura non sia in perdita, e per fare ciò bisogna riformare quello che non funziona.

Deve esserci una riforma, non solo normativa, ma di mentalità, e di riforma culturale. Poche persone hanno alzato la mano per dire che volavano e via di seguito, se io chiedo quante persone hanno la patente tutti alzano la mano, fra qualche anno noi chiederemo e vedremo che tante persone alzeranno la mano per la patente di volo come quel 23% di attestati che ci sono in America rispetto allo zero per mille che abbiamo in Italia.

Dico ai signori della SAVE, un imprenditore deve guardare lontano, oggi i numeri non ci sono, è ovvio che chi investe per primo è penalizzato per una questione, di rendita assoluta, ce lo insegnava Marx, 'ultimo è quello che si troverà avvantaggiato.

Il discorso però va visto nella sua completezza, non possiamo sempre aspettare che investano gli altri, ci vuole pure qualcuno che investa per primo.

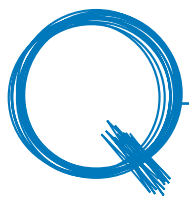


Dico ai signori della SAVE, ho realizzato con un socio una struttura analoga a quella del Nicelli, non con soldi pubblici, ma con soldi privati, non a Venezia, a Roma, a 7 minuti dal raccordo anulare. Ha comportato gli stessi investimenti che ha comportato il Nicelli, e ne sono soddisfatto. Non l'ho fatto per sfatare la leggenda che per fare un piccolo patrimonio in aeronautica è sufficiente investire un grosso patrimonio, noi abbiamo investito un discreto patrimonio e già cominciamo ad avere dei ritorni perché la stiamo gestendo nella maniera giusta, attivando tutta la filiera.

E' un discorso che è percorribile a livello imprenditoriale, bisogna capire che è un momento di trasformazione, i numeri parlano chiaro. In Germania, lo diceva il Presidente dell'Aeroclub, abbiamo un rapporto a quasi parità di popolazione di 1 a 20 rispetto ai nostri piloti.

Con la Francia il rapporto è 1 a 16, con l'Inghilterra per questioni semplicemente climatiche il rapporto è 1 a 12. C'è il discorso delle infrastrutture, Silvano tu parlavi di aviosuperfici, di elisuperfici, di idrosuperfici e via di seguito, per avere gli stessi dati di aeroporti, non aviosuperfici, in Germania ci sono 547 aeroporti minori, in Francia 460, in Inghilterra sempre per questioni climatiche 280, noi di aeroporti minori ne abbiamo 98. La Svizzera, diceva il Presidente dell'Aeroclub d'Italia, con un territorio che è grande come una nostra regione politica, ha la metà dei nostri aeroporti, questi sono i numeri su cui noi dobbiamo riflettere. Questo settore non ha avuto le possibilità di svilupparsi, ma siamo entrati in Europa, quei numeri se ci mettiamo in testa di intraprendere questa rivoluzione normativa, culturale e via dicendo non funziona a livello culturale ed a livello di mentalità.

Intanto come mentalità pensare che un'azienda si apre in perdita non esiste. Bisogna attivarsi per far sì che non lo sia. Riguardo a quello che diceva il Presidente dell'Aeroclub d'Italia, "la carità della Save agli Aeroclub", non esiste. Un Aeroclub deve essere una struttura in grado di mantenersi nel dare quei servizi e per superare il gap che ci differenzia con altri paesi sappiamo che dovrà esserci molta domanda di attestati e di brevetti di voli. Quindi si tratta di gestire tutto imprenditorialmente e nel migliore dei modi. In termini di rivoluzione e di mentalità culturale, signori, io sono venuto in treno, sono sceso a p.le Roma, c'erano treni che andavano avanti, treni che arrivavano, i traghetti, il pullman, c'era tutto, non c'era un pompieri! Mi si dice che al Nicelli, ci



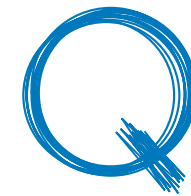
sono pochi aeroplanini, che gli alianti...ooooo ragazzi, ma stiamo giocando! E' che noi pensiamo che volare sia una cosa particolare e come tale vada trattata. E' un'ipocrisia, è ignoranza, nel senso che volare è la cosa più normale che esista. Io ho iniziato a volare 4 anni fa, ho 1.400 ore di volo e non vedo l'ora di andarmene a casa a volare. Non sono venuto in aereo, perché ho una gamba rotta, ma se io fossi venuto in aereo in un'ora e 50 sarei arrivato, se fosse stato aperto il Nicelli. E. signori, "un chilometro di strada non ci porta da nessuna parte", lo ha ricordato Giorgio, "ma un chilometro di pista ci collega con tutto il mondo". Mi dispiace che non ci sia ora il sindaco Cacciari. Un chilometro di pista...non dev'essere neanche asfaltata: la mia è verde ed è la più verde di quella dei vicini, costa un pò mantenerla, ma è pure accettata a livello ecologico, frenano prima gli aeroplani, forse (...) ma non è questo il problema. Allora.. in termini di rivoluzione culturale: noi siamo un poco arretrati per un mammismo tutto italiano. Le nostre mamme ancora dicono "Se non mangi chiamo il carabiniere", "Attento al cane che morde", "Se voli cadi". Gli aeroplani per farli cadere bisogna buttarli giù: galleggiano nell'aria. Ci sono professori qui della facoltà di ingegneria: galleggiano nell'aria. Se io faccio Roma - Milano passo il mio tempo a guardarmi in giro, a divertirmi, non c'è nessuna tensione, non sto lì a guardare muri e recinti, ma come mi distraigo mamma mia! E' il futuro. E' il futuro quando abbiamo capito che questa, da attività di élite per pochi uomini "machi", si sta tingendo di rosa. Diventerà una pratica di massa e un'alternativa alla mobilità su ruote. Allora o vogliamo essere protagonisti, o vogliamo smettere di piangere, nessuno ci regalerà niente, pretendiamo quelli che sono i nostri diritti. I nostri diritti sono quelli di entrare in Europa. Rivoluzione culturale. Le istituzioni oggi qui presenti hanno dimostrato ampia disponibilità. Bene. Questo rapporto si deve sviluppare in una logica tutta Europea. Si parlava, in aviazione generale, della centralità del passeggero. In questo caso io dico: la centralità del passeggero e del pilota che porta il passeggero, perché stiamo parlando di aeroplani piccoli con un rapporto spesso 1 a 1 passeggero-pilota o 1 a 4, 1 a sei, non di più. Allora la rivoluzione può sembrare come dire, in modo più semplice, alla portata di tutti. C'è la volontà di tutti di farlo. Fino ad oggi siamo stati governati con questo tipo di indirizzo. Qui ci vuole una riforma di mentalità, di cultura, di normative, ecc. Tutto

era proibito tranne quello che patteggiavi con il principe o con il server pc. A noi di patteggiare non ci va. Ci va di acquistare e di difendere i nostri diritti. Tutto è permesso tranne questo. A questo punto potrete pure vedere che in termini di sicurezza tutto andrà meglio. Grazie.

Ringrazio il prof. Di Palma non solo per la sintesi, ma anche per la passione e l'efficacia con cui ha difeso e rappresentato i problemi. A questo punto per così dire passiamo alla seconda fase di questa sessione e quindi invito gli altri relatori a sedersi al tavolo accanto a me. Nel frattempo metabolizzate tutti gli spunti della rivoluzione culturale lanciata dal professor Di Paola.

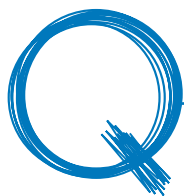
Ci siamo tutti. Darei come prima cosa la parola a Martin Robinson che è qui con noi, competente in materia nell'associazione dei piloti e dei proprietari privati di aerei. A Lei la parola.

Intervento in lingua inglese di MARTIN ROBINSON – AOPA UK E IAOPA (non riportato)



Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino



Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino



Se l'obiettivo è quello di raggiungere anche solo il 30% dei numeri americani, altro che l'entusiasmo del professor Di Paola serve, sono prospettive comunque inaugurali. Adesso devo chiedervi una pausa nel senso che il mio sforzo di ridurre al minimo gli interventi francamente cozza contro le esigenze della chiarezza, quindi l'organizzazione del convegno suggerisce, ed io credo sia corretto, di interrompere per un veloce buffet i lavori di questa sessione sennò si scuoce, e poi riprendiamo con gli altri 3 interventi.

Come moderatore mi arrogo il diritto di parola, avevo deciso di dare la parola a lui anche perché prima dell'interruzione ci siamo parlati ed ho visto che la sua vis polemica è piuttosto accentuata, non so se poi ne darà una prova in questo suo intervento, quindi mi sembrava che per risvegliare gli animi e gli intelletti magari un po' assopiti dal pranzo potesse essere la cosa migliore, quindi concordo con lei e le do la parola.

Paolo Pascale

Amministratore Delegato

Tecnam S.r.l.

Grazie. Prima di polemizzare, diciamo così, con qualche intervento che c'è stato precedentemente e che onestamente non è che mi sia piaciuto moltissimo, tra parentesi avevo preparato una scaletta ma la bypasso anche perché molte cose sono state già dette e quindi è inutile che io le ripeta. L'unica cosa su cui vorrei soffermarmi è la light sport aircraft americana, volevo farvi vedere questo grafico che è significativo perché la colonna in blu è il totale per mese di velivoli immatricolati negli Stati Uniti secondo la light sport aircraft, quindi a partire dal dicembre 2005 al marzo 2007, in un anno e mezzo più o meno, hanno immatricolato 800 aeroplani, dico 800 e quindi la mia speranza è che possiamo effettivamente arrivare ad una light sport aircraft europea, semplicemente copiando, estrapolando quello che hanno fatto gli americani.

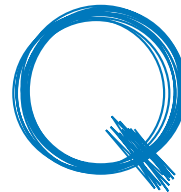
Gli americani ci hanno messo 5 anni, forse anche 6 per scriverla ed approvarla, io non penso che noi riusciremo a fare qualcosa di meglio, oltretutto la light sport aircraft inserisce un nuovo concetto che noi in Europa abbiamo già vissuto con gli ultraleggeri, che è quello della deregulation, perché la light sport aircraft fa riferimento ad una norma ben precisa che è la STM.

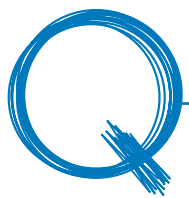
Tu costruttore autocertifichi che rispondi alla norma e te

ne assumi tutte le responsabilità, cosa che in Europa non si riesce a fare, oggi ancora con più difficoltà con LEASA che cerca in tutti i modi di gestire tutto quello che è al di sopra dei 450 chili non avendo la struttura ed il personale per seguire sia le certificazioni che le aziende. Il fatto di avere la certezza sui tempi, cosa che discutevamo ieri a tavola, è una risposta che oggi non riusciamo ad avere in nessun modo, per fortuna abbiamo il comandante Manera che sta lavorando su questo aspetto che io ritengo importantissimo.

Questo vale sia per l'aviazione minore che per quella maggiore, io cercherei di applicare questa deregulation ad aeroplani anche di categoria superiore, cioè cercherei di arrivare a macchine fino a 2 mila chili, parliamo sempre di macchine senza rientrare chiaramente nella categoria business, jet, pressurizzati, o quant' altro che potremmo tener fuori data la complessità. Si parla di macchine semplici, elementari, per quale motivo non applicare la stessa deregulation? Guardate che potremmo avere un'esplosione del mercato, dell'industria, dell'inventiva che oltretutto abbiamo in questo paese, non ci dimentichiamo che noi siamo primi al mondo in questa categoria, purtroppo qui oggi siamo rappresentati da pochissimi costruttori, io penso ce ne saranno 4-5 o 5-6 e questo depone male, perché significa che non c'è interesse, non c'è la voglia di portare avanti questo cambiamento. Non mi voglio dilungare, perché avevo detto che sarei stato brevissimo, quindi ritorno al grafico.

La cosa importantissima è che noi per la prima volta siamo leader negli Stati Uniti, sono sempre stati loro nel resto del mondo, questa volta siamo noi e guardate con quale numero, 65%, il 65% delle macchine immatricolate nella light sport aircraft provengono dall'Europa, siamo numeri uno. C'è un altro dato che però è meno confortante di questo, noi abbiamo solo il 12%, in Italia. La Repubblica Ceca ci è col fiato sulle spalle e quindi questo ci deve invogliare a fare di più, oltretutto teniamo conto che uno dei principali costruttori americani, senza fare nomi la Cessna, è pronta per entrare in questa categoria, quindi questo darà forza al mercato, forza alla categoria, all'utilizzo del moto propulsore. Non ci dimentichiamo che moltissimi problemi sono stati dati proprio dal moto propulsore ma non perché avesse problemi, perché non è stato accettato nella maniera giusta, sempre per la vecchia mentalità





dell'aviazione generale che i motori devono girare piano, cilindrate grosse e via discorrendo.

Oggi c'è il concetto del riduttore che è semplificativo ed abbiamo motori come il Rotax 100 cavalli, 1400 di cilindrata con un peso al di sotto dei 70 chili, e questo poi ha consentito la nascita del nostro bimotores proprio grazie ai motori propulsori. Mio zio dice, io non mi permetto di dirlo, che gli aeroplani nuovi sono costruiti attorno ad un nuovo motore, quindi se non c'è un nuovo motore l'aeroplano è vecchio di per sé, quindi dobbiamo dire grazie alla Rotax che ha consentito la crescita di questo mercato ed ha dato la possibilità a molti noi di volare grazie alla nostra 106 che non dobbiamo assolutamente mettere da parte.

Chi vuole continuare ad operare con la 106 lo può fare, anche perché è quella che ci ha dato la possibilità a tutti quanti noi oggi di avere il nostro misero 12% ma comunque il 65% del mercato europeo.

Leggi come la 106 esistono anche in altri paesi, più o meno simili o diverse, però il mio auspicio è quello di avere questa LSA europea, perché noi dobbiamo avere una regola comune, deregolamentata e che ci consentirà di avere grandi numeri.

Questo poi ci consentirà di risolvere il problema anche degli aeroporti minori, risolvere il problema delle scuole di volo perché le scuole di volo, soprattutto quelle dell'Aeroclub d'Italia, sono in ginocchio perché l'aviazione generale italiana è ormai in ginocchio.

La nuova aviazione generale è quella ultra leggera, c'è poco da fare, i numeri parlano chiaro. Lo so che tu non sei d'accordo su quello che io sto dicendo, però dovremmo accorpate queste due aviazioni e farne diventare una sola senza fare inutili guerre, oltretutto se noi come piloti ci associassimo alla AOPA potremmo avere una pressione sicuramente diversa.

Dobbiamo lavorare secondo me sulla normativa. Io ho visto nel comandante Manera una disponibilità, sono rimasto molto ben impressionato da quello che mi ha detto ieri sera, veramente lo vedo al fianco dell'industria ed al fianco del settore, ed è secondo me la prima volta che l'ENAC si pone in questi termini, questo glielo dico veramente con piena sincerità.

Un'unica polemica con il Sindaco. Il Sindaco secondo me ha detto delle cose discutibilissime e mi dispiace che non è qui insieme all'onorevole De Piccoli, perché i politici parlano poi

vanno via e non ascoltano, devono stare qui ad ascoltare che cosa noi abbiamo da dire, questo è il problema, mentre invece siccome loro di aviazione, di aviazione generale non ne sanno nulla e non ci prendono assolutamente in considerazione, dicono quelle 4 parole e vanno via ed il problema rimane là.

In merito al Sindaco, l'onorevole Leoni ha già parlato di questo problema, ma il fatto che l'aeroporto in qualità di infrastruttura debba essere finanziata da imprenditoria e quindi con soldi privati, ma non avendo un ritorno, e al Sindaco gliel'avrei detto immediatamente, i numeri per l'aeroporto Nicelli come per tutti gli altri aeroporti minori non ci sono. Gli aeroporti non possono vivere esclusivamente con le tasse di atterraggio o con il traffico locale, non ci sono i numeri in Italia, levatevelo dalla testa.

Possiamo sicuramente migliorare potendo far atterrare su questi aeroporti l'aviazione leggera, questa ipotetica LSA, sperando di cacciare un po' di aviazione d'affari, i numeri sicuramente non ci sono quindi la risposta è secca, ma lui deve salvaguardare prima cosa l'aeroporto, che è un bene della città, e un bene dell'Italia.

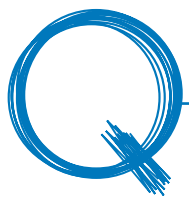
E' un'infrastruttura, lui non può dire la pista la facciamo fare ai privati, la pista la devi fare tu, il mantenimento dell'aeroporto lo fai tu, e se fosse il caso, Giorgio scusami, io lo declasserei ad aviosuperficie, così elimini i pompieri, non hai il problema delle svariate tasse, l'Aeroclub paga di meno ed è tutto più snello, per quale motivo lo dobbiamo tenere come aeroporto? Però va salvaguardato come vanno salvaguardati gli altri aeroporti e quindi è un problema dello Stato, cioè noi dobbiamo avere il diritto così come andiamo da Napoli a Roma in automobile, di andare da Napoli a Venezia in aeroplano, questo è il discorso. Ho finito, grazie.

Avete già deciso chi deve parlare dopo o posso decidere io? Ho visto che lei ha già acceso, in realtà ho visto che ad alcune affermazioni del relatore precedente lei ha fatto forti cenni di assenso ma in qualche caso...

Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino





Massimo Levi

Presidente AOPA

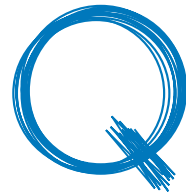


Facciamo due mestieri diversi perché lui costruisce aeroplani, io cerco di farli volare, per cui sono due cose diverse ma l'obiettivo più o meno è simile. Io volevo per prima cosa dare un pubblico ringraziamento al professor Torrieri che purtroppo se n'è già andato, perché è l'unico di tutti i relatori che mi hanno preceduto che ha introdotto un concetto che sembra non essere presente. Quando si parla di aviazione generale, tutti hanno parlato di scuole di volo, di turismo, di sport aerei, di tutte queste cose, ma nessuno ha parlato di trasporto personale. Il professor Torrieri è stato l'unico che nelle sue statistiche con uno studio che mi ha sorpreso perché è la prima volta in 37 anni che mi occupo di aviazione che vedo uno studio fatto così, per me è stata una sorpresa.

Da noi il grosso problema dell'aviazione generale è che nessuno la vede come mezzo di trasporto personale, mentre abbiamo 25-30 non so quanti milioni di automobili che girano per le strade per trasporto personale, abbiamo poche centinaia di aeroplani, questo perché? Perché gli aeroplani oggi vengono considerati a livello generale, politico e quant'altro, come uno svago per pochi facoltosi, come un mezzo per mettersi in evidenza di fronte ad amici e soddisfare il proprio ego, come magari un disturbo per la quiete pubblica, o il simbolo di una parte politica che forse fra tanti errori aveva visto giusto. Di tutto tranne che un mezzo di trasporto con il quale ci si possa spostare da A a B per lavoro, per piacere, per portare delle merci, per portare dell'assistenza a qualcuno, per verificare l'integrità del territorio o quant'altro.

Un mezzo che non ha bisogno di infrastrutture faraoniche come le autostrade o una rete ferroviaria, ma di semplici aree opportunamente attrezzate al massimo con una striscia di asfalto di qualche centinaio di metri, di erba o terra battuta. Da noi il mezzo aereo è sempre stato avversato, prima di tutto dalla politica che lo ha ostacolato in modo pervicace, in primis con una tassazione tanto assurda quanto ingiusta, e poi imponendo ogni sorta di restrizione normativa al suo sviluppo, il risultato è sotto gli occhi di tutti.

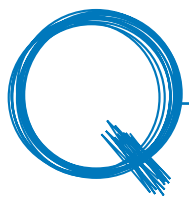
Nel 1936 la RUNA, Reale Unione Nazionale Aeronautica, aveva qualcosa come 3600 aeroplani privati, oggi se arriviamo a 350 aeroplani intestati a persona fisica in questo paese sono tanti. Bisogna anche dire che un buon 30% della flotta nazionale è immatricolata in un altro paese



dell'Unione Europea e bisognerebbe provare a capire il perché. Negli anni 80 visto l'impossibilità di sviluppare il mezzo aereo generale in Italia ci siamo inventati la Legge 106 ed abbiamo dato un impulso incredibile, per non dire formidabile, al velivolo ultraleggero, il quale sta crescendo, sta facendo carriera. Oggi abbiamo dei velivoli ultraleggeri cosiddetti avanzati che sono sicuramente più moderni dei molti aeroplani di aviazione generale e che hanno delle prestazioni ineccepibili, purtroppo un'enormità di limitazioni forse anche superiori a quelli del mezzo di aviazione generale.

Contemporaneamente però l'Europa è andata avanti, con la creazione dell'Unione Europea. Anche a Bruxelles qualcuno ha cominciato a farsi delle domande e un anno e mezzo fa circa, la Commissione Europea ha iniziato un'inchiesta attraverso l'Unione Europea per scoprire che cos'è il mondo dell'aviazione generale. Abbiamo visto già presentati dal mio segretario europeo i numeri, tanta altra gente ha portato altri numeri per cui io non ne porterò altri. Da noi il nulla o poco più, un migliaio di aeroplani ed una novantina di aeroporti in diminuzione, correggo il tuo dato Di Paola, i 93 aeroporti di cui parlavi non sono aperti all'aviazione generale, i 93 aeroporti sono tutti quelli che abbiamo nel paese, di questi una parte sono chiusi al traffico di aviazione generale, una parte sono militari. Gli aeroporti realmente utilizzabili sono una sessantina o giù di lì.

Situazione drammatica in un paese che vuole essere la sesta potenza economica mondiale, dobbiamo eliminare qualche tabù che ostacola l'aviazione generale, quali per esempio? La tassazione, la disponibilità di un aereo privato ma anche di un ultraleggero è considerato un indicatore di ricchezza fra virgolette, chissà come mai la possessione di un SUV piuttosto che di un Mercedes o di una Ferrari no. Prendiamo ad esempio l'indisponibilità degli aerei più piccoli ad accedere agli aeroporti maggiori, in Italia è successa una cosa unica al mondo, abbiamo dato delle strutture pubbliche create con i soldi dei contribuenti in gestione a delle società private, gestione quarantennale senza mettergli alcun paletto, con il risultato che le società di gestione per prima cosa vietano l'aviazione generale. Ricordiamoci e ricordiamogli che gli aeroporti sono comunque di proprietà del contribuente, è come dire l'IRI ha costruito le autostrade, ma nelle autostrade ci possono entrare solamente i tir, i pullman delle società di trasporto



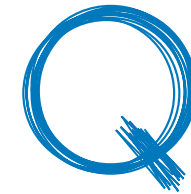
pubblico e quant'altro, le automobili private invece devono andare sulle vecchie statali, per me non sta né in cielo né in terra. Abbiamo poi delle norme nella prima metà del secolo scorso che, uniche in Europa, prevedono l'obbligo di un servizio antincendio, estremamente costoso anche per gli aeroporti più piccoli, siamo gli unici. A Cannes Mandellieu piuttosto che a Saint Maurice nella vicina Svizzera 3 persone gestiscono aeroporti con qualcosa come 12 mila movimenti al mese, da noi Cuneo per fare un esempio ha 70 dipendenti, Salerno Pontecagnano che non so quanto volume di traffico possa avere ne ha 65, al Nicelli il problema è lo stesso, continuiamo a parlare di coprire i costi e poi alla fine scopriamo che il costo più importante sono questi 3 benedetti pompieri che ci devono essere sennò l'aeroporto chiude, ma è possibile? Noi siamo gli unici in Europa ad avere una norma così.

I pompieri ci devono essere in caso di trasporto pubblico passeggeri dove c'è una responsabilità ed allora va bene, o su chiamata, e chi li chiama?

Se il signor Agnelli domani volesse andare al Nicelli, atterrare col suo aeroplano, vuole avere per sua tranquillità personale un servizio antincendio garantito, lo chiama e lo paga, ma io giro tutta l'Europa in aeroplano e non mi è mai capitato di non poter atterrare perché un aeroporto è chiuso. Faccio un esempio stupido, io ieri dovevo venire qua, volevo venire in aeroplano, dove vado? Per atterrare a Tesserà ho dovuto chiedere un permesso 2 giorni prima per vedere se c'era la disponibilità del parcheggio, e me l'hanno concesso per grazia, perciò sono venuto e sono atterrato a Tesserà. Al Nicelli era fuori discussione, perché?

Perché il Nicelli apre alle 9 del mattino e chiude alle 6 del pomeriggio.

Pensate di essere un turista straniero o semplicemente uno straniero che vuole visitare il nostro paese, provate a chiudergli le autostrade alle 6 del pomeriggio, poi mi raccontate che cosa succede. I nostri aeroporti però chiudono, perché? Perché mancano i pompieri, perché manca l'addetto alla biga, perché mancano un po' di cose, addirittura ci sono degli aeroporti che chiudono dalle 13 alle 14 per pranzo. Questa è la situazione da noi, allora vogliamo parlare di rilancio dell'aviazione generale? Sia questa maggiore o minore non cambia nulla, eliminiamo questi laccioli stupidi che abbiamo solamente noi, perché andiamo in Spagna, andiamo in Portogallo, andiamo in

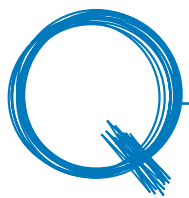


Grecia, andiamo in paesi più poveri del nostro, non esistono certe cose, solo da noi.

Un professionista vuole utilizzare un aeroplano per i propri spostamenti, non se ne parla proprio, primo perché non ne può dedurre i costi fiscalmente come invece può fare con un'automobile, secondo perché gli aeroporti hanno degli orari assurdi, terzo perché da noi non c'è benzina. Qualcuno ha già detto prima che solo il 46% delle aviosuperfici dispone di carburante, e qualcuno ha detto il 70% degli aeroporti, ed io su questo valore mi permetto di avere dei grossi dubbi per una ragione estremamente semplice. La nostra legge fiscale per vendere carburante impone la tenuta di alcuni libri contabili, penso che gli aeroclub italiani all'altezza di tenere libri contabili per poter vendere del carburante, si contano sulle dita delle mani. L'Aeroclub di Rimini per fare un esempio qualsiasi, ha benzina, ma non me la può dare.

Io conosco un signore che in un grosso aeroporto del nord è stato costretto a smontare il proprio aeroplano, a caricarlo su un camion ed a portarselo via perché la Guardia di Finanza non gli ha consentito di portare due barili di benzina dentro con un camion, e noi ci auguriamo che gli stranieri vengano nel nostro paese in queste condizioni? Scordiamocelo, è assurdo. Andiamo subito fuori di qui, abbiamo l'aeroporto di Portorose che è subito al di là dell'Adriatico, quando uno atterra arriva una gentile signorina con un Ciao, quello della Piaggio, ve lo ricordate? Su cui c'è un grosso cartello con scritto "follow me" che lo porta al parcheggio, gli offre una slievovitza, gli dà tutto il carburante che vuole, un ricevimento cortese e gentile dall'alba al tramonto, il tutto per il folle importo di 12 euro. Io non so quanto chiedono al Nicelli oggi, ma sicuramente molto di più, ho sentito parlare di 24 euro solamente per il servizio antincendio, più le tasse dovute allo Stato, più tutto il resto.

Vediamo noi quello che vogliamo fare. Le nostre norme antincendio sono le più assurde, mettono gli aeroporti minori in ginocchio, adeguiamoci alle norme degli altri che non sono meno sicure, perché se noi giriamo l'Europa non vediamo degli incidenti o delle statistiche di infortuni causati dall'assenza di antincendio, anzi probabilmente le nostre statistiche sono peggiori di quelle delle altre, e con questo direi che ho concluso, ricordando quello che qualcuno, più di una persona oggi ha rubato al motto AOPA, un chilometro di pista porta in tutto il mondo, mentre un



Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

Intervento dal pubblico

Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

Intervento dal pubblico

chilometro di autostrada non porta da nessuna parte, che è dovuto al Presidente Boyer, Presidente mondiale dell'AOPA che è presente in 67 paesi del mondo in questo momento. Grazie.

Stiamo concludendo questa sessione, se mi è consentito prima di dare la parola, mi permetto di dare una consulenza di comunicazione assolutamente gratuita. Insistere troppo sul fatto che l'aereo non deve essere inserito come indicatore fiscale, non è opportuno.

E' un dato di fatto, ma è un dato di fatto come lo sono le grandi macchine. Io credo che bisogna tranquillamente prendere atto che l'acquisto di un aereo non è alla portata di tutti, ma puntare a far sì che esistano meno rigidità e meno vincoli legislativi perché questo sia steso...

Attenzione, parliamo di uguaglianza, quante migliaia o centinaia di migliaia di Mercedes da 100 mila euro girano sulle nostre strade? Tutto qua.

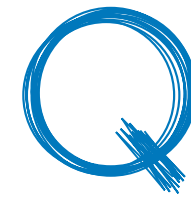
Ma che sono inserite correttamente, sono giudicate indicatori di ricchezza esattamente come tutti gli altri beni... Verifichi la legge fiscale, non ha letto bene, glielo garantisco...

In base al redditometro della Repubblica Italiana, che è stato scritto male e su questo sono assolutamente d'accordo, se lei ha la disgrazia di voler mandare suo figlio a New York con un volo di linea, lei lo manda a New York con un aeroplano dalla potenza superiore ai 600 cavalli, perciò lei in teoria deve dimostrare di avere un reddito di qualche cosa come 80 milioni di lire, di lire perché la legge è vecchia è stata solo aggiornata, per ogni ora di volo che lei fa con un bel 747.

Io mi permetto di dire questo perché altrimenti rischiate di fare la fine dei giocatori di golf che continuano ad insistere dicendo che il loro non è uno sport da elite, ma poi invito tutti ad iscriversi ad un circolo di golf per vedere quanto costa, secondo me le priorità sono altre, ma di questo consiglio fate quello che volete. Adesso dopo aver sentito i costruttori di aviazione leggera e gli utilizzatori, la parola passa a chi fa atterrare, cioè all'associazione che raduna gli aeroporti minori, a lei la parola.

Grazie direttore, ed un grazie sentito a Giorgio Miani con il quale abbiamo lavorato fianco a fianco in questi ultimi tempi. Direi che mi trovo in seria difficoltà, visto tutto quello che è stato detto oggi, nel senso che chi ha la parola per ultimo o quasi si trova nella difficoltà di dover chiarire ben poco dato l'alto livello qualitativo delle relazioni che mi hanno preceduto. Alcune osservazioni molto semplici, io rappresento un'associazione giovane, l'Associazione Aeroporti Minori che è nata da una valutazione importante, che gli aerei decollano ed atterrano e conseguentemente hanno necessità di avere delle strutture, e le strutture rimangono ancora il centro fondamentale delle discussioni. Non è che l'Italia sia un paese completamente dimenticato, ci sono strutture, ma sono poche e sono comunque legate ad un segmento dell'aviazione che è l'aviazione commerciale, quindi in sostanza bisogna ribadire che quello che manca è un sistema infrastrutturale per un segmento di aviazione che potremmo definire aviazione generale e torniamo all'argomento di prima, dove all'interno sento ancora una serie di divisioni: ultraleggeri, microlight. Poi parliamo di tubi e tela per la parte più debole dal punto di vista strutturale, per arrivare poi a situazioni quali i very light jet, quindi un mercato impellente che si sta affacciando al mercato nazionale italiano ed il mercato europeo ovviamente.

In sostanza però forse non servono più queste distinzioni, serve invece un piano nazionale di mobilità aeronautica serio, un piano che si affianca a strutture già esistenti, strutture commerciali. In sostanza oggi abbiamo una cinquantina di aeroporti, qualcosa meno o qualcosa più, che potrebbero degnamente in pochissimo tempo riuscire a sopperire a quella difficoltà di trasporto esistente oggi

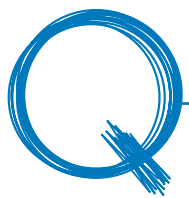


Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

Paolo Toniolli

Presidente ILAN

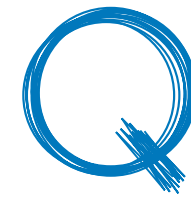


in Italia nei termini di una mobilità integrata molto più efficiente di quella che c'è attualmente. In sostanza se noi facciamo la divisione anche concettuale, e ringrazio di questa conversazione l'avvocato Di Palma col quale ieri sera ci siamo confrontati in un dibattito molto interessante, riusciamo a far convivere realtà diverse a che sono profondamente sinergiche, in sostanza facciamo convivere un sistema di aviazione generale costituita da aeromobili che sviluppano un certo tipo di servizio con una limitazione di peso, una limitazione di passeggeri, ma che devono fruire di strutture che non possono essere le strutture di aviazione commerciale.

Il dibattito legato agli aspetti economici di gestione è il focus della situazione, perché dobbiamo capire anche che esiste un compito, privato e pubblico, qui mi permetto di sottolinearlo, di creare infrastrutture, perché non dimentichiamo che in Italia abbiamo situazioni burocraticamente confuse, e confuse anche per quanto riguarda la normativa.

Abbiamo situazioni demaniali, abbiamo situazioni di comodato d'uso, abbiamo situazioni di aeroporti privati e quindi ognuno faccia la sua parte, ci sono aeroporti privati con privati che hanno intenzione di investire, e ne abbiamo molti in Italia, non sono pochi, ma è vero che c'è un ruolo importante di strutturazione degli aeroporti da parte delle autorità pubbliche. E' vero che la gestione spesso viene affidata ai privati, ed i privati li possono realizzare un certo business, ma se esiste un piano trasporti nazionale che preveda l'opportunità di realizzare delle superfici o modificare le situazioni esistenti, toglierebbe da una situazione di oblio generale decine di situazioni aeroportuali che sono straordinariamente belle per tutta una serie di elementi, ma assolutamente fatiscenti, per stati di abbandono che ormai si protraggono nel tempo.

E' chiaro che nell'ambito di questo sistema entriamo nel concetto di inter modalità, il concetto di inter modalità laddove noi vediamo il discorso dell'aviazione commerciale affiancato dall'aviazione generale, la quale recepisce tutta una serie di infrastrutture, di collegamenti di carattere ferroviario e stradale, cercando di rendere molto più snella quella che è la situazione trasporti a livello non italiano, ma a livello europeo, questo è l'elemento importante. Ecco perché l'Associazione Aeroporti Minori che ho l'onore di presiedere sta cercando di sviluppare questo, con un quadro molto complesso, perché non abbiamo situazioni di omogeneità,

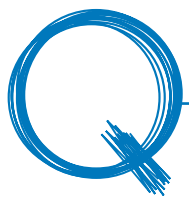


ma soprattutto cercando di lavorare nel rispetto tassativo della sicurezza, con un'attenzione molto particolare a quelli che sono gli aspetti economici di controllo dei costi, perché è vero, ci sono molti fattori che influenzano questi aspetti, io ne ho tracciati alcuni e per essere molto concreto ed essere anche breve nell'intervento, come associazione abbiamo realizzato uno studio molto complesso che nasce da una serie di sollecitazioni che abbiamo avuto in ENAC ed abbiamo avuto in ENAV.

L'altro giorno mi sono confrontato con il direttore generale Di Rienzo, un incontro molto interessante devo essere sincero, nel quale la direzione generale ENAV ha ribadito l'importanza del suo ruolo nell'ambito della gestione degli spazi aerei, ma aprendo prospettive interessantissime da parte dello stesso direttore Di Rienzo, per quanto riguarda ad esempio dei corridoi nord-sud, che facilitano il transito di aeromobili chiamiamoli di aviazione generale, forse anche delimitando in parte quella che è la situazione dei CTR attuali, del centro Italia dove abbiamo difficoltà di transito fatta ad un certo livello di volo.

Tutta una serie di situazioni, ovviamente il riferimento è a Piacenza ed altre situazioni di questo tipo, però ho sentito un'apertura notevole in questo, in ENAC alla presentazione dell'associazione io mi ricordo che con l'ingegnere Sciacchitano si parlò del ruolo degli aeroporti minori, ruolo fondamentale, che oggi deve essere caratterizzato anche da un livello di qualità che è da riprendere completamente, sto facendo riferimento al problema della distribuzione dei carburanti, cui ha accennato brevemente il mio collega precedente, e al problema della lunghezza delle piste.

Oggi noi abbiamo delle valutazioni di impatto ambientale, abbiamo Province, Comuni che si oppongono dal punto di vista ambientale agli allungamenti di pista, ma abbiamo piste che sono ottime per supportare un certo tipo di traffico. Io vengo dal convegno di Ravenna, qualche tempo fa dove eravamo con l'amico collega il geometra Vergari, sono 1200 metri di pista asfaltata, è il deserto dei Tartari, non c'è nulla, non si muove assolutamente nulla, quindi piste che sostanzialmente sono pronte per decollare nell'ambito di un network, di una rete, di un sistema. Sto parlando dei limiti degli ostacoli, sto parlando degli impianti voli notte, qui il riferimento è molto diretto. Oggi abbiamo, dal punto di vista concettuale, due grandi comparti normativi, il comparto delle aviosuperfici ed il comparto degli aeroporti.

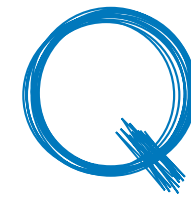


Ma in mezzo abbiamo una situazione di aerodromo, la vogliamo creare per trovare delle disponibilità, ad esempio laddove oggi non abbiamo la possibilità di volare neanche in VFR notturno e/o strumentale, cioè dove noi facciamo dell'attività business, ma dobbiamo alle 16 sospendere attività di volo perché non è possibile materialmente atterrare.

E' chiaro allora che l'implementazione di queste tecnologie ci aiuta attraverso degli investimenti mirati a togliere dall'oblio una situazione esistente a livello nazionale. Sto parlando delle radio assistenze, nel mio aeroporto, io sono Presidente dell'aeroporto di Trento, abbiamo speso 2 miliardi e mezzo per un VOR-DME, un VOR terminale, che senso ha oggi imporre delle situazioni di questo tipo ad aeroporti che fanno parte di una rete e che serviranno un traffico che è molto più limitato rispetto ad un aeroporto generale. Sto facendo riferimento a tutti i problemi di security, di safety, le recinzioni, i problemi della meteorologia, i problemi dell'antincendio che sono stati sottolineati, il problema dell'AFIS e delle torri, parlavo prima con il Generale Pilotto, mi diceva che il concetto di AFIS è un concetto in forte ridefinizione, anche questo è importante che parta come segnale diretto per vedere di trovare delle modalità che siano di omogeneità a livello nazionale, perché creare omogeneità vuol dire creare economie di scala, vuol dire in sostanza mettere insieme anche attraverso il supporto dell'aeronautica militare corsi di formazione specifici, per l'attività di controllo meteorologico, per il rilascio di bollettini METAR e TAF, tutta una serie di elementi che sono importanti e che solo facendo a sistema si riesce a realizzare.

Sto pensando a concetti più semplici di ospitalità alberghiera, il deserto dei Tartari di molte aviosuperfici, dove voi arrivate e c'è il nulla, il nulla di nulla, quindi la possibilità, noi abbiamo teorizzato, di un franchising aeroportuale nazionale, dove una volta accettati gli elementi minimali per rendere vivibile un aeroporto, si possa consentire a tutto il traffico d'oltralpe di arrivare nella nostra penisola e muoversi con la sicurezza di trovare elementi di garanzia al proprio volo.

Sto pensando in sostanza a quello che fu un concetto che qualche mese fa sollevammo, di quale potrebbe essere il ruolo degli aeroporti cosiddetti minori, è un ruolo che si identifica non tanto nelle categorie aeronautiche, quanto in uno spirito di servizio molto più generalizzato che crei

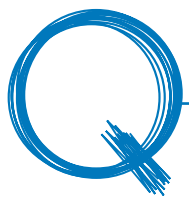


occupazione, che sposti persone e sposti merci, sto parlando sì del VDS, sto parlando del contesto dei very light jet, ma sto parlando anche delle attività di elisoccorso, teniamo presente che noi oggi abbiamo una distribuzione che è assolutamente fallimentare dal punto di vista della distribuzione geografica di intervento.

Ci sono grosse polemiche in corso anche su incidenti accaduti recentemente sulla velocità di intervento legata alla dislocazione dei mezzi di soccorso, teniamo presente ad esempio l'importanza del modello reticolare che è stato impiantato in Germania ed in Francia, dalla Bundeswehr da una parte e dall'altra parte dalla gendarmeria francese, dove l'intervento elicotteristico di soccorso, di protezione civile e sanitario deve essere garantito con mezzi che sono dislocati a 100 chilometri uno dall'altro, con copertura capillare e macchine che hanno una certa omogeneità di intervento, problematiche che la Riga svizzera sta sviluppando molto per quanto riguarda ad esempio il soccorso in ambiente di montagna, del quale io sono portavoce. La sanità sta spingendo verso la centralizzazione dei centri di soccorso e sul trasporto veloce, con tutto quello che comporta, la visibilità notturna, la radio assistenza, le tecnologie di air traffic; sto facendo riferimento alla DSB, alle multilateration per poter avvicinarsi in zone difficoltose, questo è il ruolo dell'aeroporto minore.

Per quanto riguarda le officine di manutenzione, abbiamo costruttori, rappresentanti di industria motoristica e costruttori di cellule, il problema però è che se dobbiamo fare delle riparazioni laddove il traffico cresce, abbiamo delle grandissime difficoltà a trovare la distribuzione sul territorio nazionale di un'assistenza capillare. Sto pensando al concetto di protezione civile rivolta al controllo del territorio, stiamo cercando di farlo e lo stiamo facendo con un grande sprint, per esempio il rapporto di collaborazione con i centri di ricerca e le università.

Non possiamo parlar male dell'università e poi non mettere a disposizione i mezzi, gli strumenti, le piste per poter consentire ai nostri ragazzi di venire nelle nostre aviosuperfici, ai nostri studenti di ingegneria aeronautica di fare esperienza diretta presso i nostri aeroporti. Aeroporti non vuol dire solamente costruire cellule, vuol dire sviluppare avionica, vuol dire sviluppare radio assistenze, vuol dire trovare modalità per quanto riguarda le radio comunicazioni, vuol dire tutta una serie



di elementi nei quali siamo molto in ritardo. Sto pensando ad una rete di protezione civile del servizio dei vigili del fuoco che sta lavorando attraverso ponti radio, quando noi stiamo già sperimentando le comunicazioni di satellite in zone non coperte.

Giorni fa ho avuto una discussione furibonda con il comando provinciale dei vigili del fuoco, su questo siamo indietro di anni e l'industria ci sta cavalcando, ci sta superando, ecco il ruolo degli aeroporti minori, essere centro, motori, scuole di volo, questo è importante, poi concludo.

Non lasciamo abbandonati gli istituti aeronautici, dobbiamo consorziarli con gli aeroporti minori e soprattutto, un'ultima battuta visto che si continua a parlare di velivoli avanzati, le scuole dobbiamo certificarle.

Tutti coloro che escono con un brevetto o un attestato di volo, attestato valido anche per gli ultraleggeri, macchine che volano a 130 nodi di crociera, a 5 mila piedi di quota, macchine che consumano 15 litri di benzina verde solamente, sono gioielli della tecnica, ma sono macchine di aviazione generale, non hanno nulla di diverso rispetto ad un aereo di aviazione generale, ed allora dobbiamo renderci noi garanti della sicurezza. Ma come?

Attraverso un impegno della certificazione delle scuole, perché tutti vogliono sicurezza dall'ENAC, dall'ENAV, dalla ECI, dalle associazioni che mi hanno preceduto, ma la sicurezza si dà cominciando dall'infanzia del volo, cioè le persone che iniziano questa attività devono avere la possibilità ed hanno il diritto, oltre che il dovere, di uscire preparati, con un documento che certifichi la competenza nella fonia, nella radio, che non è ancora stata accettata sugli ultraleggeri. Di potersi muovere non solo in Italia ma in un ambiente europeo, perché siamo cittadini europei questo ci dà diritti, diritto di garantire sicurezza agli altri, ma di dare anche sicurezza a noi stessi, questo è fondamentale. Grazie.

Vi chiedo un attimo di pazienza ancora perché c'è un piccolo fuori programma, nel senso che ha chiesto di poter fare un breve intervento l'ingegnere Valerio Bonato che è il direttore ENAC degli aeroporti del Triveneto, se non ho sbagliato la definizione...

Roberto Papetti

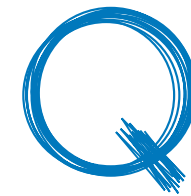
Direttore Il Gazzettino

Io direi che prima della terza sessione che parla delle prospettive di evoluzione della normativa, da cui mi attendo soluzioni, vorrei dare a questo gruppo di lavoro, che parlerà dopo di me, lo stato dell'arte del Lido. Questo lo faccio per onore alle persone che fin qui hanno lavorato per portare il Lido allo stato attuale, che era in uno stato di degrado, e da cui è scaturita questa giornata, che ha portato tutta questa gente, tutta questa intelligenza aeronautica a discutere sul problema dell'aviazione, quindi è un atto di onestà che io faccio nei confronti di me stesso, dei miei collaboratori e di tutti i miei aeroporti.

Il problema antincendio non c'è al Lido perché noi abbiamo solo un vigile del fuoco attivato che noi abbiamo dato e tutto questo per norma, già presente in ENAC, nel senso che noi abbiamo utilizzato il regolamento per la costruzione degli aeroporti relativo alle aviosuperfici, il discrimine dei due regolamenti ed il peso dell'aeromobile, 5 mila 700 chilogrammi al decollo. Se gli aeroporti su cui operano aeromobili con peso superiore ai 5 mila 700 chilogrammi al decollo devono essere certificati, mentre le aviosuperfici, o meglio gli aeroporti in cui operano aeromobili con peso inferiore a questo valore sono regolamentati dal regolamento delle aviosuperfici, perché il Lido, in cui con NOTAM ho disposto che il traffico sia inferiore ai 5 mila 700 chilogrammi, deve avere 3 vigili del fuoco? E di concerto con la direzione operazioni, e con la regolazione aeroporti abbiamo stabilito che ce ne deve essere uno e quindi se il Lido non è ancora decollato non è a causa dei vigili del fuoco.

Secondo, il problema dell'AFIS, se c'è l'AFIS l'aeroporto è aperto, se non c'è l'aeroporto è chiuso, allora io mi domando: dovevo chiudere l'aeroporto, quando l'AFIS doveva passare dalla pregressa posizione di aerostazione all'attuale situazione precaria per consentire la realizzazione della nuova torre? Ho deciso di tenerlo aperto, ed è stato aperto senza l'AFIS per un anno, in sicurezza. Perché allora l'aeroporto del Lido funziona dalle 9 alle 18, orario non dei vigili del fuoco, ma dell'AFIS?

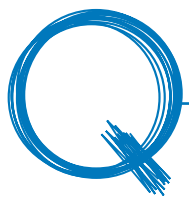
Terza domanda, il problema del tempo. Non è il problema del pranzo, se le persone hanno bisogno di mangiare bisogna lasciarle mangiare, perché certe persone se non mangiano entrano in fibrillazione e mi mettono in pregiudizio la sicurezza. Il problema grave è il lunedì, il lunedì l'aeroporto del Lido è sempre chiuso, sono 8 anni



Valerio Bonato

Direttore ENAC Aeroporti

Triveneto



che sono direttore del Marco Polo ed anche del Lido, e non sono ancora riuscito a spuntare questa vergogna.

L'ultraleggero, altra questione. Non è vero che non abbiamo fatto niente in ambito aeroportuale signor Presidente dell'AOPA, Massimo Levi, il suo rappresentante del Triveneto due anni fa ha fatto una procedura di liberalizzazione controllata, addirittura, e questa è la grandezza di ENAC, recepita ultimamente con circolare del direttore generale, non la posso ancora applicare perché mi si dice che gli ultraleggeri non possono usufruire del servizio AFIS, gradirei una risposta.

Il problema dell'accoglienza del Lido. Un aeromobile, con molto rispetto signor direttore generale, non è un angelo, si muove con la benzina e se io non ho benzina io non posso far muovere gli aeromobili. Al Lido la cosa è ancora più precaria, nel senso che io ho il rifornimento e non ho i soldi per comperare la benzina, ed allora?

Il terzo punto di riferimento e parlo all'aeroclub. L'ottimo Girolamo Sbalchiero, che è stato il mio delegato aeroportuale fino all'altro giorno, tanto tempo fa, quando c'era ancora il vecchio codice, ha delegato il locale Presidente dell'Aeroclub ad essere suo delegato, ed ha in qualche maniera sostituito le 5 persone che erano presenti. Avendo sostituito il Presidente dell'Aeroclub, perché la 705 del codice della navigazione dice essere il gestore. Vogliamo far fare al gestore il suo lavoro? Anche questo è un ulteriore problema. Al mio ex direttore poi, avvocato dello Stato domando, in de iure condendo le ordinanze possono ancora in qualche maniera integrare la normativa?

Ringraziando l'ingegnere chiudo questa sessione, dopo questo intervento devo dire che mi sembra che i problemi non siano solo di rivoluzione culturale, ma che ci siano degli altri problemi da affrontare e da risolvere, probabilmente non solo per il Nicelli. Grazie per l'attenzione, do la parola ad Ugo Savoia che coordinerà la terza sessione ai lavori. Grazie a tutti, buon lavoro.

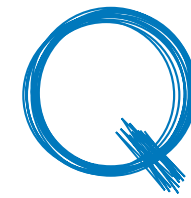
Roberto Papetti

Direttore Il Gazzettino

Buon pomeriggio, inoltrato direi. Cominciamo questa terza sessione dopo che è stato praticamente detto tutto in queste prime ore di dibattito. Stavo riflettendo che se io fossi uno straniero ed avessi assistito a questo incontro, se avessi l'intenzione la prossima estate di venire a farmi un giro in Italia con il mio aereo, direi: vado in macchina o con un traghetto in qualsiasi altro posto ma in Italia non vengo perché... Non so se sono io che ho percepito e recepito una massa di problemi tali da ritenerli quasi insuperabili nel breve, oppure se la realtà è davvero questa, comunque mi ha molto colpito questa cosa.

Un'altra cosa che mi ha colpito è che questo settore, avendo avuto un'impetuosa crescita negli ultimi anni, sia un po' come un ragazzo di 18 anni, 19 anni cui si vuole continuare a mantenere il vestitino della comunione e della cresima, rappezzando e tagliuzzando qua e là senza dire andiamo dal sarto e rifacciamo una cosa a misura, strutturata, che possa anche magari prevedere ulteriori momenti di crescita nel futuro immediato. Detto questo a noi spetta la parte più dura perché voi siete già carichi di ore di dibattito, dovrebbe essere questa la sessione della sintesi, del tirare le file di tutto questo discorso, io darei subito la parola a Pierluigi Di Palma di EURICE per l'introduzione.

Io credo importante, in questi pochi minuti in cui evidentemente si dovranno tirare un po' le sintesi di tutto il dibattito odierno, richiamare tutto questo settore al problema dell'autoreferenzialità che non permette di crescere. Le parole ultime di Pascale mi lasciano perplesso, cioè dire a questo tavolo, dopo che siamo riusciti a coinvolgere anche la politica a porre l'attenzione verso un settore marginale che può non interessare, può creare problemi ed al contrario lasciamo intendere che attraverso un Governo della crescita anche di questo settore si riesce a governare in qualche modo il trasporto aereo in Italia, dire che i politici devono essere presenti dall'inizio alla fine mi sembra innanzitutto una mancanza di rispetto ed una disattenzione anche a ciò che i politici hanno detto. Il Sindaco di Venezia non ha fatto solo i saluti, ha detto qualcosa di importante e già nel suo intervento concludeva l'incontro, lanciava già dei messaggi importanti rispetto al ruolo pubblico, al ruolo privato, al ruolo della politica, al



**Terza sessione:
prospettive di
evoluzione della
normativa**

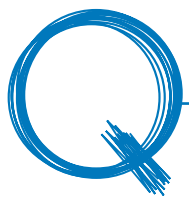
Coordina

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Pierluigi Di Palma

EURICE



ruolo degli imprenditori.

Cose più importanti ha detto De Piccoli, che per altro ha fatto anche riferimento ad un comitato scientifico ed ha posto l'attenzione in un tavolo che, per bontà sua da me presieduto, come referente di quanto sta avvenendo in questo mondo al di fuori delle istituzioni che lo presiedono. Il dibattito che stiamo affrontando, si affronta al di fuori degli assetti istituzionali che presiedono questo mondo, e noi dobbiamo sentirci dire dai referenti istituzionali di questo mondo che i politici non fanno nulla, ma che cosa fanno allora i referenti istituzionali, a che cosa servono?

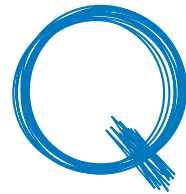
Un presidente di un'associazione, un amministratore serve a qualcosa se riesce ad imporre il cambiamento, se riesce ad imporre elaborazioni con le quali nasca un confronto che permetta anche di affrontare e risolvere problemi. Non mi sembra che negli anni sia arrivata alcuna idea di confronto in questo mondo, salvo, quando grazie a Di Paola, al di fuori di assetti istituzionali, si fonda un'altra associazione che cominci a promuovere un dibattito importante e lo porti all'attenzione della politica in modo tale che si definisca un progetto che permetta al Governo di questo paese, con una sensibilità diversa forse da quello precedente, di affrontare e risolvere in qualche modo la situazione.

Bisogna portare all'attenzione tutta una serie di problemi che possono sicuramente essere utili, sicuramente agli interessi pubblici ma anche agli interessi privati che sono sotto.

In quest'ottica noi l'abbiamo affrontato il problema di oggi, perché questo convegno viene da lontano, viene per altro anche dall'esito di un altro importante convegno in cui si è parlato di come riorganizzare il Governo del trasporto aereo all'interno di sistemi aeroportuali regionali.

Quindi l'idea comunque accertata ed accettata dalla politica è quella di recuperare non un'elencazione dall'alto di aeroporti nazionali che sono imposti come sedi dove si sviluppa un'aeroportualità di carattere commerciale, ma al contrario si cerca di recuperare un elenco di aeroporti, delle vocazioni aeroportuali attraverso un dibattito che viene dal basso, di recuperare un assetto di sistema nell'ipotesi di Governo di sistemi aeroportuali regionali.

Se noi abbiamo in una regione diversi aeroporti, dando sicuramente affidamento a quello che è lo Stato e tenendo conto di tutte le potestà regionali oggi incardinate all'interno di queste competenze, troviamo il modo per gestire la



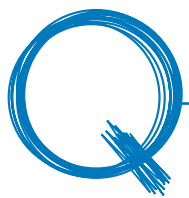
crescita aeroportuale in un momento in cui è carente evidentemente anche la forza di un vettore di riferimento nazionale.

Riorganizziamo quindi la politica del trasporto su basi logistiche, anche se poi possono essere gestite da soggetti aeroportuali con concessioni quarantennali, italiani o non. La cosa certa è che questi aeroporti non ce li possono portare all'estero, quindi l'economia che comunque si sviluppa all'interno di questi aeroporti è un'economia che dà benefici al territorio. L'idea è di recuperare una politica del trasporto aereo, visto il fallimento di Malpensa, visto il fallimento in qualche modo del riferimento nazionale della compagnia di bandiera, recuperiamo un'idea di politica del trasporto aereo in un'ipotesi di capacità aeroportuale di vettori anche di altre nazioni in cui comunque l'infrastruttura aeroportuale rappresenta una cosa importante.

Affianco a questa politica, a questa organizzazione della politica del trasporto aereo nazionale sulla base di sistemi aeroportuali regionali legati alle piattaforme logistiche, oggi dibattiamo di che cosa? Di come mettere in parallelo un'altra ipotesi di network su un'ipotesi di utilizzo di un'aeroportualità nazionale, tra virgolette minore (associazione che abbiamo sentito prima di Trento), in cui si possa sviluppare tutto un altro mercato che evidentemente può determinare la crescita del sistema paese. Avremo da una parte sistemi aeroportuali regionali che individuano quelli che sono gli aeroporti commerciali, 15 in tutta Italia perché quelli sono, che vengono dal basso a questo punto, dall'altra parte c'è l'idea di un utilizzo di tutta una rete aeroportuale importante in parallelo a quella, con alcuni punti di contatto per creare una determinata sinergia che chiaramente determina lo sviluppo.

Come si fa a fare questo?

Abbiamo scelto un'occasione importante, richiamando un po' l'attenzione nazionale su un convegno locale, per dire che il Nicelli può essere in qualche modo la punta di diamante su questo progetto, la prova che intorno a questo progetto evidentemente si crea qualche cosa. Il fatto che coniugando la presenza all'interno del Governo di un esponente di Venezia vedremo che il cambiamento normativo si attuerà subito dopo questo convegno. Ho già scritto le modifiche del DPR, cioè De Piccoli già conosce quali sono le modifiche al DPR, ma è evidente non c'è l'idea di presentare un cambiamento normativo se non sentendo anche quelle che sono le perplessità. Di perplessità ce ne

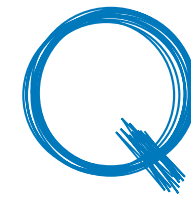


sono venute tante, ma una in particolare che credo debba trovare dignitosamente ingresso nella riforma normativa, è la formazione del pilota che è un problema anche delle sanzioni. E' evidente che c'è un'ipotesi di certificazione o comunque di individuazione di aeromobili ultraleggeri avanzati in cui c'è un requisito soggettivo ed uno oggettivo. Forse un'attenzione particolare la dovremmo fare a quello che già è stato scritto in una bozza di ristrutturazione e di revisione del DPR del 404.

Questo convegno quindi è importante perché si delinea sostanzialmente una politica alta, una strategia all'interno della quale poi troveremo tutti questi problemi. E' evidente che poi per rendere operativo un indirizzo governativo alto poi avremo il problema dell'AFIS, il problema dell'ENAV è chiaro che questo mondo, la filiera del trasporto aereo è una filiera complessa in cui si devono trovare equilibri importanti che non addebitano responsabilità a soggetti e privilegi ad altri. Il fallimento dell'aviazione ultraleggera o dell'aviazione generale perché è un fallimento? Perché anche all'interno si cerca di tener fuori gli altri perché in definitiva se io ho un aeroporto a disposizione per 10 iscritti perché ne devo fare entrare altri mille? Che mi interessa? Mi tengo i 10 iscritti, quindi questa aviazione generale non cresce perché non c'è neanche un interesse alla crescita, l'interesse alla crescita avviene dallo stimolo di una nuova ipotesi di movimentazione che è quella legata ad un ultraleggero particolare, noi lo definiamo eventualmente nell'ipotesi di riforma che abbiamo in qualche modo condiviso quello dell'ultraleggero avanzato.

A che cosa serve questa operazione normativa? L'operazione normativa serve a creare una massa critica di macchine che evidentemente permette di far passare l'aviazione generale utile all'utilizzo di un aeroporto come il Nicelli.

Quindi per mille metri di pista, che permette di far passare i numeri immediatamente da mille a 5 mila, significa che si crea attraverso una modifica normativa che si individua nell'ultraleggero avanzato soggettivamente o oggettivamente, togliendo tutta un'altra serie anche di problemi rispetto alla circolazione, nella garanzia comunque che questi aeromobili poi siano controllati da ENAV e da ENAC, nel rispetto di quella che deve essere l'autorità di riferimento o del provider di riferimento. Evidentemente si crea una massa critica ed un'ipotesi di offerta-domanda che poi permette effettivamente di recuperare un piano



industriale anche per il Nicelli, perché è questo che stiamo dicendo. Il Sindaco ha detto parole importanti questa mattina, forse qualcuno è disattento, noi come pubblico possiamo mettere i soldi per le realizzazioni infrastrutturali, perché se è vero che un chilometro di pista... non costa niente, non costa niente un chilometro di pista alle casse pubbliche, cioè io nella mia direzione generale nel sistema aeroportuale ho immesso più di 2 mila miliardi per le realizzazioni infrastrutturali, ivi compreso il Nicelli.

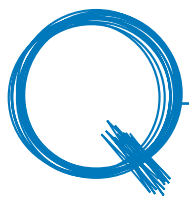
E' evidente che noi abbiamo la possibilità, attraverso un'ipotesi politica di Governo del settore concordata, di trovare le risorse per le realizzazioni infrastrutturali e quello è un problema che si risolve. Il problema che non si risolve, e che il Sindaco questa mattina ha tratteggiato bene, è il problema della gestione. Nel momento in cui noi realizziamo l'infrastruttura e poi questa struttura è sovradimensionata rispetto a quella che è la domanda e la richiesta ed effettivamente poi quanto si paga?

Vogliamo usare la Ferrari per andare nell'aeroporto, però poi non vogliamo pagare il bollo che la Ferrari paga per andare sulla strada, vogliamo pagare il prezzo che invece la 500 paga andando sulla strada, cioè questo è l'altro problema.

E' evidente che io sono d'accordo sul fatto che chi ha l'aereo non è un privilegiato, sicuramente è un benestante ed evidentemente se usa l'aereo sa quello che costa il servizio. Il problema aeroportuale è un problema di finanza collettiva o è un problema di finanza rispetto all'impresa aeroportuale?

E' anche questa la domanda anche fatta sulla sicurezza aeroportuale, e la risposta europea, riguardo ad un problema collettivo e non un problema individuale, è quella di dire no, la sicurezza in aeroporto la paga l'utente dell'aeroporto, non la paga la finanza pubblica. Perché allora al contrario il servizio aeroportuale deve essere a carico della finanza pubblica e non di chi usa l'aeroporto?

Il problema poi è razionalizzare la spesa, e Bonato dice: attenzione che veramente noi nell'aeroporto cerchiamo di abbattere la spesa, tanto è vero che attraverso un'individuazione, un'assunzione anche di responsabilità portiamo questo costo, da 3 vigili ad uno, quindi non è una grande spesa. Il problema è convincere chi poi va ad utilizzare questi aeroporti che qualche cosa la devono pure pagare per l'utilizzo di questo aeroporto senza creare



illusioni. Dall'altra parte è evidente che nel momento in cui si crea questa situazione in cui l'infrastruttura è pagata dal pubblico, si deve individuare il gestore.

Il gestore quindi si porrà il problema quanto meno di non perdere la gestione, questo dice il referente imprenditoriale di riferimento alla SAVE.

Io credo che nessun imprenditore sia disponibile a dire: io mi immetto in una situazione perché devo far volare anche altri soggetti, sinceramente se c'è un problema di interesse pubblico, allora è lo Stato che deve intervenire e non certo un soggetto privato, perché il soggetto privato interviene laddove quanto meno non perde soldi. Evidentemente non c'è questa idea caritatevole dell'utilizzo aeroportuale, c'è l'idea che si ritrovi un equilibrio intorno al quale c'è una soddisfazione in cui l'interesse pubblico è un interesse che offre la realizzazione infrastrutturale, lasciando poi all'imprenditore la gestione aeroportuale.

Posso fare una domanda? Mi scusi, se io vado in barca mi prendo il portolano, lo consulto e so che se vado a Stintino piuttosto che da qualche altra parte mi costa x, quindi non credo che ci sia un problema, non lo so e non conosco il settore per l'amor del cielo...

C'è un problema tariffario in cui al Nicelli...

Ma credo che sia normale che chi usa strutture del genere debba pagare delle tariffe.

Certo, ma al Nicelli atterra l'aereo anche di un importante imprenditore che paga 50 euro, e non è giusto. C'è un problema di revisione tariffaria che va seguita, in cui evidentemente anche attraverso una scala sconti, come si usa anche nei grandi aeroporti per chi ci va molto spesso, si può abbattere il costo per chi utilizza molto spesso l'aeroporto, e al contrario a chi arriva occasionalmente

Intervento dal pubblico

Pierluigi Di Palma

EURICE

Intervento dal pubblico

Pierluigi Di Palma

EURICE

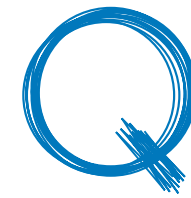
anche con un aeromobile impegnativo non gli si fa pagare 50 euro per l'utilizzo dell'aeroporto. Il problema del Nicelli è legato ad un sistema tariffario molto basso e molto spesso anche all'elusione da parte di chi lo utilizza di quel riferimento tariffario, se non al Nicelli anche in altri aeroporti questo è evidente.

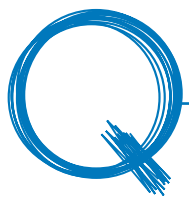
Il problema varisoltocome alivellonazionale, pertenerere bassi i diritti aeroportuali si è pensato all'idea di una concessione quarantennale che non costi al concessionario, quindi la discussione che oggi c'è a livello governativo, a livello di cifre è proprio quella, le infrastrutture pagate dallo Stato entrano o non entrano nella tariffa aeroportuale? L'idea nostra è sempre stata quella di dire che le realizzazioni infrastrutturali pagate dallo Stato non entrano nella tariffa, questo mi permette, pur lasciando all'imprenditore privato la gestione aeroportuale, di non caricare costi esorbitanti o comunque non fare prendere soldi rispetto all'investimento fatto dallo Stato.

Detto questo è chiaro che l'idea di determinare questa doppia circuitazione, dove da una parte si ha la realizzazione di un network commerciale, dall'altra un network di questa tipologia di aerei, impegna non solo il Governo, perché una volta che ha accettato e condiviso questa politica come credo stia accettando e condividendo, nascono poi tutti i problemi di gestione attinenti anche alla sicurezza del trasporto aereo.

Un altro elemento importante che è inutile nascondere, è che si verifica un conflitto ipotetico di interessi tra l'utilizzo di uno slot che ha e può avere un importante peso anche economico rispetto al fatto che venga utilizzato per un aereo commerciale, anche rispetto al fatto che lo stesso slot può essere utilizzato per un aereo di questa tipologia. E' chiaro che se arriva un aereo di 700 passeggeri in un aeroporto commerciale è diverso anche da un punto di vista economico se arriva un aereo con un passeggero, quindi è evidente che poi tutta questa circuitazione che permette e dovrà permettere di arrivare al Nicelli, e far arrivare questo network parallelo rispetto a quello commerciale, non deve penalizzare gli aerei commerciali che possono arrivare nell'aeroporto commerciale di Venezia.

Questo è un altro dei problemi che è inutile che ci nascondiamo, esiste, ma sicuramente può essere risolto da un rapporto ENAC-ENAV che individui delle procedure che chiaramente definiscono quello che può essere una





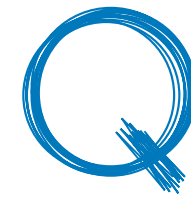
circuizione intorno a Venezia, pur avvantaggiando queste ipotesi di traffico sull'aeroporto Nicelli non penalizzi nello stesso tempo... allora è da lì che nasce la preoccupazione della SAVE, deve andare a perdere soldi al Nicelli, in più deve alimentare un'ipotesi di circuizione di questo tipo, penalizzando l'aeroporto. Io allora credo che intorno al tavolo i problemi si risolvono, e credo che il convegno oggi sia stato importante non solo per quanto si è detto nella sala ma anche fuori, parlando col direttore generale dell'ENAC, parlando col direttore generale dell'ENAV ecc. Credo che rispetto alla circolare già adottata dal direttore Manera, in attesa di questa modifica normativa apprezzata dal vice Ministro, dice datemi la riforma di un DPR e io ve la porto avanti. L'ipotesi che noi abbiamo scelto è un'ipotesi che permette di non fare una legge al Parlamento ma sostanzialmente di modificare una normativa secondaria e quindi molto più semplice, nel senso che è tutto all'interno della competenza governativa, quindi con un percorso di due mesi se c'è la volontà politica il problema si risolve. Altro è dare garanzie che, in attesa di una modifica normativa, con il 404 che permette tutta questa operazione, si possa in via sperimentale anche avviare un'ipotesi già coerente con quella che è la normativa de iure condendo. Credo che se noi riusciamo a fare questo, consapevoli però di che importanza ha il riferimento anche ad una politica che coerentemente continua in un percorso iniziato nel 1995, in analogia a quanto si è fatto sulla navigazione, credo che le ricadute economiche saranno realmente importanti nella salvaguardia di quello che aveva detto Di Paola. Un altro elemento importante riguarda la modifica normativa in cui segnaleremo il passaggio del suddito a cittadino. Questo credo sia un altro elemento importante e la comunità dell'aviazione civile deve cominciare a comprendere in maniera più adeguata. Grazie.

Qui si parla di evoluzione della normativa, secondo voi, e lo chiedo ad ENAC ed ENAV, c'è un tempo ragionevole entro il quale il quadro complessivo può andare a norma in modo soddisfacente per tutta questa massa di attori in campo, che si sono confrontati oggi?

Ugo Savoia

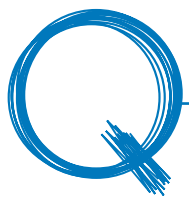
Direttore Corriere del Veneto

E' chiaro che il quadro normativo è in evoluzione e lo è stato anche in passato, ovviamente c'è e ci sarà un'accelerazione in ragione del fatto che si stanno presentando una serie di problematiche abbastanza corpose, che ci portano a considerare una condizione che va modernizzata rispetto alla normativa che è stata prodotta negli anni 80 e parzialmente ammodernata negli anni 90. Ovviamente noi come ENAV non siamo più quelli che fanno le regole, le regole le fa l'ENAC, noi forniamo i servizi all'interno di regole che sono definite, attualmente ci sono queste regole e le applichiamo. Possiamo sicuramente sviluppare e mettere sul tavolo la nostra capacità di progettazione dello spazio aereo, l'ho detto anche questa mattina, che è quello che un po' stiamo facendo con una certa continuità e lo abbiamo fatto con qualche risultato abbastanza apprezzabile per quanto riguarda i problemi dell'aviazione commerciale, ovviamente si stanno manifestando, stanno esplodendo i problemi dell'aviazione generale, su questo ci stiamo dedicando e come ho già detto l'altro giorno intendiamo anche dedicare strutture specifiche che si occupano di questo problema, che è un problema che nei suoi contorni va studiato in termini scientifici, approfonditi. Qualcuno ha citato gli Stati Uniti, per arrivare ad una certa normativa ci hanno messo 5 anni, ora non è che vogliamo metterci 5 anni per modificare la normativa e roba del genere, ma lo spazio aereo è in una condizione di dinamica riorganizzativa costantemente, qui c'è il Generale Pilotto, lavoriamo insieme nell'ambito di un comitato operativo che ragiona sulla struttura dello spazio aereo, sull'aggiustamento dello spazio aereo, l'obiettivo è quello di un master plan totale e completo perfettamente allineato a quella che è la normativa di organizzazione dello spazio aereo che sta venendo fuori come meccanismo di indirizzo da parte della Commissione Europea, di Eurocontrol, degli istituti tecnici che lavorano su questo settore. L'ho già detto questa mattina, quello su cui si arriverà è un'estrema semplificazione del livello dei servizi e dei concetti che vengono applicati nello spazio aereo in modo tale che l'utente, a seconda della categoria dello spazio aereo dove si trova potrà avere una cognizione precisa e puntuale di quello che è il livello di servizio a cui sarà sottoposto. Tre, adesso ce ne sono 7-8-9, le più disparate in termini di classificazione del prossimo spazio aereo, a partire dal 2010 noi siamo tutti obbligati, in Italia, in Francia, in Germania, in



Nadio Di Rienzo

Direttore Generale ENAV



Inghilterra, a riorganizzare lo spazio aereo sulla base di 3 categorie di spazio aereo, sostanzialmente una categoria in cui c'è il volo libero, c'è il volo libero completamente libero, ovviamente all'interno di un minimo di regole generali che saranno emanate, c'è un'altra in cui in funzione di un certo livello di servizio c'è bisogno che l'aeroplano sia attrezzato in un certo modo, per esempio quanto meno il transponder di bordo, sto dicendo un tecnicismo, e la radio, ce n'è un altro ancora dove deve essere ancora estremamente più tecnologizzata la componente di bordo perché deve essere in grado di interloquire in termini di scambio informatico tra i sistemi di terra e quelli di bordo, avendo la possibilità di caratterizzarsi in relazione all'altro traffico anche con capacità autonome di separazione dall'altro traffico.

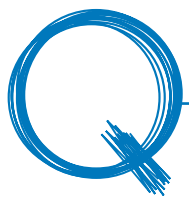
Sono entrato un po' troppo nel tecnico per dire che c'è una dinamica in atto, non è una dinamica di dopo domani, ovviamente all'interno di questa dinamica di riorganizzazione dell'aviazione in genere, di tutta l'attività aviatoria, perché sono problemi che oramai ci sono dappertutto, ma non solo in Italia, negli Stati Uniti, in Europa, in Cina. Pochi anni fa la Cina non aveva problemi di congestione di spazio aereo, adesso se andiamo nell'area terminale di Pechino oppure di Shanghai ci sono problemi analoghi, non c'è niente da fare, cresce, l'ho detto questa mattina, sia l'aviazione generale che l'aviazione commerciale e via seguito, ovviamente le tecniche, la progettazione dello spazio aereo ma anche degli aeroporti, perché adesso si ragiona in termini di specializzazione degli aeroporti e quindi emerge un concetto anche nuovo, oltre che strutturare un sistema di aeroporti che consente al traffico commerciale di fare le sue attività e di svolgere il suo business, un network sia nello spazio aereo che negli aeroporti per consentire uno sviluppo più consono e più adeguato di quelle che sono le esigenze dell'aviazione generale, sostanzialmente questo, bisogna essere pratici, perché sono già 3-4 convegni che parliamo, stiamo ancora per certi aspetti alla lamentela, noi dobbiamo essere in grado (ed in parte ci si sta riuscendo con questo comitato che è stato fatto), di piazzare una proposta in cui ce l'hanno chiesto i politici però dovete essere chiari rispetto a quello che volete fare e come lo volete fare, concettualizzando bene e trovando i giusti elementi di comunicazione per incanalare il tutto in un contesto di catena del valore che poi si deve sviluppare, cioè le questioni vanno viste in questo modo, secondo me

bisogna essere molto pratici.

C'è la possibilità di farlo, noi già l'anno scorso questa esigenza l'avvertivamo in maniera molto forte perché una volta per il momento risolti poi i problemi di quelli che sono l'aviazione commerciale e ci stiamo concentrando su questi problemi, perché su questi problemi bisogna agire con una grande capacità di programmazione, vanno governati ma vanno governati in termini positivi, nel senso che bisogna assicurare i giusti gradi di libertà che è possibile, tenendo conto che siamo comunque in una dimensione che è finita, cioè non è illimitata, sicuramente per il 25 il raddoppio anche del traffico commerciale, l'ho detto questa mattina, crescerà l'aviazione generale, i problemi che ci sono, ci sono ma sono affrontabili, ovviamente sono affrontabili all'interno di una disciplina che secondo me potrà ottimizzare rispetto a tutte le questioni, a tutte le istanze, a tutte le tendenze e le esigenze che ci sono, perché c'è un problema anche di industria che sta sotto a queste cose, perché si pone adesso e non si poneva 10 anni fa, perché ci sono stati degli imprenditori che l'hanno messa in campo, cioè il fatto che non ci sia trasporto di un certo tipo, si probabilmente anche in conseguenza di qualche carenza regolamentare, però non si può imputare tutto alle regole, cioè manca pure la parte imprenditoriale, manca una parte imprenditoriale sicuramente intelligente che concettualizza un certo tipo di network di trasporto, lo mette a disposizione di un'utenza che se c'è la utilizza.

E' chiaro che se non ci fosse traffico aereo non avrebbe neanche senso ENAV, noi forniamo i servizi del traffico aereo, se non c'è traffico aereo non ha senso fornire i servizi di controllo, di informazione e via di seguito. Non è perché uno deve economizzare, deve essere flessibile rispetto alla fornitura del servizio, non possiamo avere un livello di servizio sempre al massimo anche laddove non c'è traffico, ovviamente dobbiamo in ogni angolo, in ogni posizione, in ogni aeroporto piccolo o grande dobbiamo creare le condizioni di base affinché si cominci a sviluppare il traffico aereo, e poi incrementare il livello dei servizi mano a mano che il traffico cresce, ci deve essere un processo interattivo rispetto a queste, ora sicuramente ci sono problemi di normativa, lo spazio aereo si sta modificando in termini di livello di servizio, di concetto, di organizzazione, di struttura di rotte, è una cosa che è continua. Se voi andate a vedere una mappa delle rotte del 1999 e ve ne prendete





una di quelle adesso è completamente differente, con un raddoppio delle rotte che sono state definite.

Questo quindi a me sembra un percorso saggio, giusto. Affrontare i problemi nella loro concretezza, se per arrivare ad un'implementazione ulteriore serve modificare le regole, si modificano anche le regole, però avendo misurato, testato con questioni effettive in maniera scientifica, non sulla base delle impressioni, perché sulla base delle impressioni poi si rischia di prendere indirizzi che non portano da nessuna parte, e magari di fare investimenti che potrebbero essere non congrui rispetto alla necessità. Ora è vero che per esempio l'aviazione generale negli Stati Uniti è molto sviluppata, ma ci sono anche peculiarità locali perché si è sviluppata, oltre alla necessità di sviluppare una normativa che assecurasse questo tipo di sviluppo, cioè non è neutro, è perché una problematica di sviluppo si è verificata prima, cioè possiamo anche imparare in termini di normativa di quello che è stato fatto, perché il problema dell'aviazione generale della dimensione dell'aviazione generale si è posto prima come in Australia per esempio, dove c'è una normativa molto avanzata, proprio perché l'Australia se vedete ha una popolazione abbastanza piccola distribuita su un territorio molto ampio, per cui per assicurarsi una mobilità si muove con l'aereo non si muove con la macchina, lì l'aereo viene utilizzato come la macchina e quindi questi i problemi secondo me vanno affrontati in termini un po' più concreti, strutturando e dimensionando i corpi, le persone, i soggetti, all'interno delle singole amministrazioni.

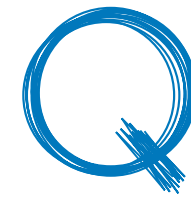
Ora mai alcune questioni sono mature sia per quanto riguarda regolamentazioni ulteriori collegate all'Airworthiness, a come si progetta l'aeroplano, alla certificazione aeroplano, sia per quanto riguarda la regolamentazione della circolazione aerea, che sostanzialmente è quella che c'è in Francia, quella che c'è in Germania, cioè può essere qualche zona un po' più piccola, grande o proibita, ma si può sempre ottimizzare. Ottimizzare vuol dire affrontare il fenomeno misurandolo nella sua concretezza, calcolando e verificando quelle che sono le tendenze più importanti e riportandolo a congruenza rispetto a quelle che sono le esigenze dell'utenza. Noi come ENAV il concetto di un servizio verso l'utenza oramai l'abbiamo assimilato, in genere il passeggero per quanto riguarda l'aviazione commerciale, in questo caso dobbiamo dire l'utenza, quindi il

pilota, il volo da riporto sportivo sono utenti dello spazio aereo, l'aviazione militare, sono tutti elementi che vanno considerati e nonostante nello spazio aereo hai una dimensione infinita, comunque vanno integrati in modo tale che il soddisfacimento delle singole esigenze venga dato nella maniera migliore possibile.

Questo è, siamo impegnati, siamo disponibili, cerchiamo a partire proprio da questo convegno di assumere un profilo di maggiore concretezza sia per quanto riguarda gli aspetti più specificamente tecnici, noi siamo disponibili a mettere in piedi organismi tecnici che lavorino in continuazione analizzando le problematiche dello spazio aereo proprio regione per regione, senza nessun problema, perché è chiaro che è impossibile da un momento all'altro improvvisamente riconsiderare tutta la regolamentazione e l'organizzazione dello spazio aereo per com'è adesso, ovviamente è così perché le esigenze che mano a mano si sono verificate hanno portato a questo tipo di organizzazione. Stanno nascendo altre esigenze, le consideriamo e le comprendiamo all'interno di quello che è possibile fare in un contesto di strutturazione ed organizzazione spazi aerei. Mi sembra che questo dovrebbe essere l'approccio più positivo.

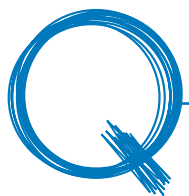
Mi rendo conto che i tempi non sono domani o dopo domani, però prima strutturiamo gli organismi tecnici e le competenze che devono lavorare su queste questioni, meglio è, per quanto riguarda l'accelerazione, anche l'individuazione di elementi che possono portare a modifiche della normativa, a riorganizzazioni un po' di tutto il contesto dei servizi, a trovare soluzioni flessibili che consentono di far operare un aeroporto anche piccolo a poco costo anche 24 ore su 24. Se c'è un aeroplano non serve che ci siano i servizi del traffico aereo, può operare come una superficie tranquillamente, quindi c'è la possibilità di fare tutto, l'importante è impostare i concetti in maniera corretta ed andare avanti con un meccanismo estremamente pratico, scientifico, tenendo conto che siamo in un contesto dove ci sono certi livelli di sicurezza da mantenere.

Grazie. Comandante Manera, passiamo ora la parola ad un paio di interventi.



Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

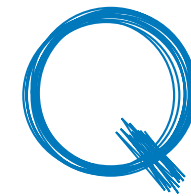


Silvano Manera

Direttore Generale ENAC



Dobbiamo fare un po' una sintesi prospettica di quello che è stato detto per cogliere il meglio di questa giornata che è stata ricca di interventi, di spunti vivaci, ma che deve trovare una sua prospettiva, però volevo fare solo una battuta, ho visto che in alcuni aeroporti servono super alcolici fra un volo e l'altro, faccio finta di non aver sentito. Noi abbiamo qui un'opportunità molto grossa, abbiamo un luogo non istituzionale ma con il massimo consenso ed attenzione delle istituzioni, dal legislatore primario al "normatore" tecnico, ai fornitori dei servizi che però sono parte attiva della normazione tecnica, ed abbiamo davanti un segmento dell'aviazione civile, tra virgolette minore, relativamente a cui dobbiamo fare e stiamo facendo una verifica se tutto l'impianto normativo che si è andato evolvendo è adeguato anche a questo settore, che ha bisogno perciò evidentemente di una struttura visto che i termini che definiscono gli aeromobili che operano in questo settore è leggerezza, presuppongo per consequenzialità logica che anche la norma deve essere adeguata alla leggerezza del settore, ovvero alla flessibilità, alla vivacità che questo settore esprime, quindi mal vengano come dire le usuali lamentele che tutto dipende da una norma che complessivamente, o un insieme di norme, non rispondano alle esigenze di questo settore, perché evidentemente quando sono state ipotizzate dal legislatore, e devo ricordare che si parla di 20 anni per il 404 ed un po' più di 20 anni per la 106 e quindi tutti siamo consapevoli ascoltando queste date che qualcosa deve essere aggiornato e quindi non è una scoperta di oggi che qualche cosa è inadeguato, ma è maturo il luogo dove questo può trovare una sintesi. La cosa interessante di questo comitato è che raccoglie esperienza giuridica e la presenza dei portatori di interesse, che sono i cosiddetti stakeholder che in un confronto dinamico produttore di norme, utilizzatore della norma e quindi che è in grado di dare un ritorno al legislatore sull'applicabilità della norma e quindi sul cosiddetto impact assessment di cui ha parlato molto bene stamattina Martin Robinson, si può identificare un percorso di adeguamento del 404 che già è abbozzato ma che vuole proprio raccogliere ricchezza di interventi propositivi e non di interventi lamentativi, permette di utilizzare a legislazione vigente quella formula flessibile per adeguare alle nuove, a ciò che si evolve nella realtà un impianto normativo, che è scontato richieda un aggiustamento.



Noi come regolatori tecnici e quindi come produttori di normativa che può rispondere in tempo più veloce alle esigenze del settore che regoliamo, vorremmo cogliere dai portatori di interessi proposte che si avvicinino, sempre quello che ha detto questa mattina Martin Robinson in maniera articolata, non che bisogna migliorare, ma che cosa, dove, quando, quanto nel dettaglio. Stamattina nelle slides che ha presentato appunto l'amico dell'IAOPA, c'era una lista con 25 cose che nella normativa dell'aviazione generale devono essere alleggerite normativamente, ma con un elenco preciso, non 25 genericamente, ma esattamente 25 punti che presuppongo siano la misura che viene dal settore e quindi da chi organizza e rappresenta i vari pezzi del settore, propone al legislatore o a chi raccoglie le istanze legislative per andare a fare una modifica, perché se non rimaniamo con atteggiamento un po' massimalista che vede un grande problema, ma mancando un metodo cartesiano questo grande problema non lo smonta in piccoli problemi risolvibili con interventi legislativi flessibili. Vediamo di raccogliere meglio quello che manca nel mondo reale che è quello che deve applicare le regole in termini di cultura e di comportamenti, perché se non io mi trovo con un po' di difficoltà nel vedere il comportamento che riusciamo a mettere in piedi in Italia, rispetto a quello che mettono in piedi i nostri vicini che hanno numeri così diversi, non c'è una magia o non ci sono difetti solo di norma, io credo che la norma riflette la cultura attualmente presente, e questo convegno dovrebbe aiutare la cultura a fare un passo avanti, anche la cultura manageriale. Vi faccio un esempio, nel produrre normativa è una prassi consolidata ma ormai è diventata anche in Italia, si fa l'impact assessment della normativa, c'è una notice of proposal making, gli stakeholder rispondono, fanno delle proposte, il rule maker verifica, fa 3 volte l'impact assessment, quando la norma esce è una norma applicabile perché già ha fatto l'alfa test, il beta test, per usare linguaggi della tecnologia a cui noi siamo abituati, quindi non è una sorpresa, però poi fatto salvo la sintesi normativa che dobbiamo fare tenendo conto che dall'emanazione di questi provvedimenti legislativi primari ad oggi è cambiato anche il mondo strategico della regolazione. Parte di questa attività non è più a livello nazionale e quindi regolando, legiferando e normatizzando a livello nazionale dobbiamo traghettare quello che ci arriva dal mondo internazionale, in particolare dalla nostra

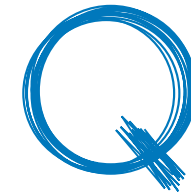


Unione Europea, proprio per non disallineare poi l'Italia nei comportamenti.

Quando però si passa all'applicazione, quindi il luogo ce l'abbiamo, le persone le abbiamo, le riunioni vengono fatte, si tratta di non portare calda problematica ma di portare scientifica proposta di dove, come, quando. Io ho guardato velocemente le bozze di Pierluigi, c'è una lista di capitoli che devono essere aggiornati, vorrei sentire quali sono le proposte specifiche di ogni gruppo di interessi, relativamente a questo alla luce della propria esperienza, delle proprie esigenze, e lasciatemi dire della propria attività lobbistica, io questo interesse vorrei che fosse rappresentato nella modifica legislativa, però poi abbiamo un problema e che io vorrei rappresentare a tutti quanti, possiamo fare anche un dibattito culturalmente interessante sulle modalità e l'efficacia di produrre normativa ma poi questa norma o questa regola la dobbiamo applicare, io non ho una risposta al fatto che noi abbiamo un aeroporto Nicelli che sta nel posto più domandato del mondo, come necessità di collegamento e come voglia di accesso, e meno utilizzato al mondo, bene?

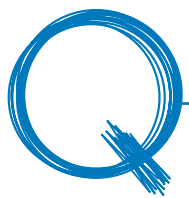
Non riesco ad avere una risposta, e quando sento il rappresentante locale di un gestore totale a cui in virtù di una scelta strategica è stata attribuita una concessione, troppo lunga, quello che volete come discussione teorica, ma è stata data una concessione, un ruolo molto chiaro dal legislatore, dal codice della navigazione quindi dalla legislazione primaria, ragiona non solo in termini non imprenditoriali, dice io sono in passivo, ho 3 pompieri e nessuno mi pressa per atterrare e quindi non ho nessun piano da sviluppare, perché presuppongo che il gestore, ovvero l'imprenditore Spa innanzitutto parla, quando gli fa comodo, di sistema e giustamente, lo dico però ironicamente, quando si parla di impegnare soldi ecc. dice questo segmento del mio sistema è in passivo quindi qui non investo una lira, però forse da qualche altra parte anche in virtù di una concessione totale, anche in virtù di una concessione sistemica, ha forse sufficientemente fonti all'interno di un bilancio... non faccio polemica però mi sarei aspettato anche in questo caso una proposta e non una difesa arretrata.

Certo che se guardiamo così com'è il Nicelli oggi e stiamo ad aspettare di avere il cielo pieno di aeroplani che pressano per atterrare, non facciamo attività imprenditoriale, siamo



al casello dell'autostrada a contare ed a raccogliere denaro in tariffe, senza fare nulla, né di nuovo, né di innovativo che invece è richiesto dai comportamenti oltre che dal legislatore, e stimolare che una cosa che, insisto, io non riesco a capire, sono limitato, io sono di Cuneo non lo capisco, ma qui abbiamo il posto migliore del mondo con una domanda che straccia ogni possibile offerta e non abbiamo i soldi per comprare la benzina, c'è qualcosa che non va nei comportamenti, e dietro le spalle abbiamo un imprenditore robusto, che ha un sistema aeroportuale che cresce del 50% in due anni, ma che viene timidamente a dire questo segmentino non mi produce ed io non investo una lira, mi sarebbe piaciuto qui un po' più di respiro, perché giustamente l'amministratore pubblico dice sono finiti i tempi delle infrastrutture costruite tout court con denaro pubblico, vediamo che cosa proponete, cioè non è una questione di trovare un milione e mezzo come ha trovato ENAC per finanziare il rifacimento della pista, è poi la gestione che diventa un problema, allora qui ci vuole qualcuno che dica: raccogliamo questa ricchezza che vuole essere raccolta e facciamo vedere che siamo in grado, ed i limiti della legislazione non perfettamente tarata, velocemente adeguata, velocemente flessibilizzata per ogni settore, che mi risolva automaticamente i problemi, cerchiamo di essere un pochino più come viene, dove hanno 20 mila aerei dell'aviazione, 18 mila, 26 mila ecc., applicare il metodo del CDM che viene applicato in tutti gli aeroporti europei.

Il CDM è una cosa tanto oscura quanto facilmente spiegabile, si chiama Collaborative Decision Making, CDM, non c'è modo di fare le regole perfette ergo il sistema funziona, c'è un insieme di comportamenti che sono oggi chiaramente identificati dal legislatore, il regolatore, il fornitore dei servizi e gli operatori che devono trovare insieme una modalità applicativa che funzioni, allora per far funzionare ciò noi utilizziamo anche un modo abbastanza flessibile di normalizzare, perché attraverso un atto amministrativo che si può cambiare tutti i giorni e non ha la rigidità della norma formalmente scritta e che è un atto amministrativo da me firmato dice, sperimentalmente cominciamo a mischiare questi traffici in attesa della definizione di qual è il limite minimo di accesso, di peso alla categoria aeromobili o al VDS o in attesa di definire una light sport aircraft in Europa, perché lo dovremmo fare a livello europeo, non lo possiamo



inventare a livello italiano, in maniera diversa da quello che deve fare l'Europa e quindi noi porteremo questa esigenza a Bruxelles piuttosto di muoverci autonomamente, questo atto amministrativo può essere modificato tutti i giorni, se arriva un feed-back costruttivo.

Io su quest'atto che dice sperimentalmente facciamo una cosa che pur non essendo espressamente prevista dal legislatore, come si è detto più volte in questi giorni e stamattina, non è espressamente proibito, allora proviamo a ribaltare l'atteggiamento, facciamo tutto finché non è vietato o regolato, sennò diventa veramente difficile muoversi. Io non ho sentito proposte, ma ho sentito tante lamentele, allora vogliamo usare uno strumento flessibile, innovativo, che permette di fare cose non ancora previste, ma il comportamento delle industrie, il comportamento dell'imprenditoria, il comportamento dei soggetti operativi deve essere un comportamento innovativo e non già previsto dal legislatore, sennò non è, lasciatemi dire, un comportamento da libero mercato in cui l'innovazione porta successo, non ho sentito una proposta, ho sentito questo non va bene, là viene applicato male, il direttore di ENAC non funziona bene, quell'altro mi proibisce, qual è la proposta? Perché a Ciampino non va bene a Venezia sì? Va bene, va bene Valerio, qui la stai applicando in maniera intelligente e propulsiva. Perché non ci sono? Perché questi strumenti più velocemente della modifica di un DPR che si può fare all'interno della compagine governativa, quindi è più snello come strumento legislativo, perché non arrivano proposte? Ma non proposte generiche, allora è vero, l'antincendio negli aeroporti è un problema, però dobbiamo ricordare che sugli aeroporti regola il Ministero degli Interni, che poco ha a che fare con le questioni aeronautiche e che regola secondo una sua logica e cultura da 30 anni e dice questa attività comporta "x" vigili del fuoco, punto.

Questa la dobbiamo modificare perché se parliamo di autorità aeronautica dobbiamo parlare di un'autorità che abbia le leve comportamentali e quindi legislative per occuparsi di tutto, non è possibile che si rilascino le licenze ma poi è il Ministero della Sanità che decide le visite mediche, non è possibile che si regolino le operazioni sugli aeroporti ma poi l'antincendio lo regola il Ministero degli Interni, non è possibile che ci sia un'autorità di security, sì però bisogna sentire la guardia di finanza, bisogna sentire altri pezzi importantissimi dello Stato che agiscono ovvero

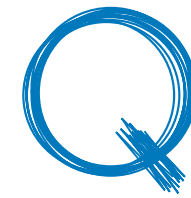
governano parte dei processi non in maniera armonizzata. Mi fermo, perché potrei andare avanti qualche altra ora. Grazie.

Adesso le passo il microfono, Alfio Pini.

Questo significa che poi ciascuno deve fare il suo mestiere e quindi rispondo subito al direttore dell'ENAC, dicendo che probabilmente le competenze del Ministero degli Interni in materia di sicurezza antincendio difficilmente il Ministro intenderà delegarle a qualcuno, però questo lo deciderà il Ministro dell'Interno, io rappresento in questa sede i Vigili del Fuoco e quindi ho l'obbligo di dare la disponibilità della struttura che rappresento a rivedere le norme, se ci sono da rivedere e quindi per questo siamo assolutamente a disposizione, le rivedremo nelle sedi opportune ovviamente, perché parlare di norme tecniche in questa sede credo che sia poco appropriato.

Ho l'obbligo però di chiarire quello che è stato detto nella mattinata, quando sembrava che i problemi del Nicelli fossero i problemi dei pompieri. Ora è chiaro che quando si parla di Pompieri non si parla di Vigili del Fuoco, di Pompieri del Nicelli non si parla di vigili del fuoco, sono unità addette ed autorizzate al servizio antincendio aeroportuale, che sono valutate dal corpo nazionale dei vigili del fuoco, ma che nulla hanno a che fare con il corpo nazionale dei vigili del fuoco, quindi questo l'ho detto per chiarezza, perché noi il servizio negli aeroporti lo facciamo da una certa categoria in su e guarda caso fino a quest'anno lo abbiamo sempre fatto, a spese totalmente a carico nostro, da quest'anno un piccolo contributo c'è, quindi perché sia chiaro a tutti, che il Comando Provinciale di Venezia, la Direzione di Venezia, il corpo nazionale dei vigili del fuoco, nulla c'entrano con i problemi del Nicelli, questo lo dovevo perché non potevamo uscire da questa riunione senza avere chiaro.

Detto questo, noi siamo disponibili a parlare di sicurezza antincendio in tutte le sedi, credo però che i presupposti, che ci devono guidare per parlare di queste cose, debbano essere diversi da quello che ho sentito stamattina, perché se vogliamo fare le norme tecniche di sicurezza antincendio,

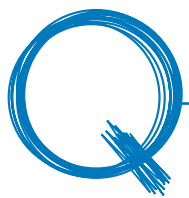


Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Alfio Pini

*Direttore centrale
dell'emergenza e del soccorso
pubblico ministero degli interni*



dobbiamo fare le valutazioni dei rischi e dobbiamo seriamente andare a contare i rischi incendio, i rischi per la sicurezza delle persone, e questo lo faremo nelle sedi opportune e lo faremo soprattutto rivendicando un ruolo che deriva dal fatto che facciamo gli interventi sul territorio nazionale e quindi pensiamo di essere autorizzati a dire quali sono i problemi della sicurezza antincendio. Non voglio fare polemica con quello che ho sentito stamattina perché ne potrei fare a volontà, ricordo soltanto che questo paese dispone del servizio di protezione civile che è riconosciuto il migliore al mondo, e di questo va dato merito al dottor Bertolaso, e che il corpo nazionale dei vigili del fuoco è un modello per tutti i servizi antincendio, questo senza fare nessuna polemica e ribadendo la disponibilità a parlare di queste cose nelle sedi tecniche dove diremo la nostra. Grazie.

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

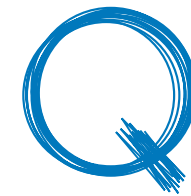
Professor Capponi, se non ho capito male, dell'università La Sapienza. Prego.

Fabio Capponi

Università' La Sapienza

Sarò veramente brevissimo, nel senso che per prima cosa volevo dire che mi fa molto piacere sentire il comandante Manera quando dice che lui si aspetta delle cose propositive, è quello che noi abbiamo cercato di fare in fondo, ci siamo riusciti, abbiamo cercato di portare delle proposte e di farle coordinare poi da un giurista, perché poi alla fine noi tecnici, secondo me, dobbiamo dare solamente delle indicazioni, questo è utile, questo serve, la pista è lunga così, i servizi che servono sono questi, e poi saranno le autorità competenti che faranno il resto.

Quello che mi sembra molto importante è nel vedere riuniti tutti ad un tavolo, tutte le persone che contano, qui abbiamo direttore generale ENAC, direttore generale ENAV, il giurista, abbiamo il Presidente dell'Aeroclub d'Italia, quindi secondo me veramente siamo entrati in un'epoca in cui noi tecnici dobbiamo rimboccarci le maniche, fare delle proposte, prendere questo primo spunto di questo 404 modificato come punto di partenza e proseguire ancora su questa strada, perché poi lo sviluppo potrebbe essere, adesso dico magari sciocchezze non so, l'IVA al 10% ma questo non si può fare col 404 quindi è inutile che ne



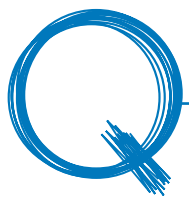
parliamo adesso, intanto portiamoci a casa questo, ragiono io, e poi vedremo dopo che succede.

Due parole per quello che riguarda l'università, io lavoro al dipartimento di ingegneria aerospaziale di Sapienza, noi facciamo 300 laureati all'anno, ma dove li mandiamo questi 300 ragazzi? Io devo dire la verità che non mi sento solo in dovere di insegnare e di fare l'educatore, ma anche di indicare delle strade occupazionali, quindi il discorso che questo settore possa dare nuovo fermento e nuova occupazione mi sembra un discorso fondamentale, non dobbiamo dimenticare.

Io mi rendo conto delle volte di avere delle forze umane incredibili che non sono le mie, ma sono quelle dei miei ragazzi, io insegno in 3 corsi all'anno ed ho 250 studenti all'anno, faccio più di 60 tesi all'anno, dove li metto questi tesisti? Sono da solo ed ho 2 assistenti volontari, questa è la situazione. Vorrei allora dire a tutto il mondo operativo che offro la mia collaborazione e credo di poter parlare anche a nome degli altri colleghi delle altre università, sono 6 nel paese, per poter dare forza lavoro gratuita, tra virgolette, ma con ragazzi che poi imparano, perché quando in operatività imparano, capiscono, si rendono conto della realtà quindi prima cosa possiamo utilizzare i nostri studenti per fare alcune cose, per esempio vorrei fare un'analisi sugli incidenti degli ultraleggeri così capiamo un pochino che succede.

Se vediamo che il progetto e la costruzione sono perfetti e sono solo problemi operativi daremo un segnale, guardate che è solo fattore umano per esempio, se invece abbiamo problemi di progetto penseremo a fare qualche altra cosa. Oppure per esempio perché chi viene da fuori può vendere sul nostro paese qualunque ultraleggero qualunque cosa succeda, mentre io se vado in Germania devo dire o questo aeroplano fa questo, questo e questo, o non lo vendo, o non lo faccio entrare? Facciamo una reciprocità, questo va benissimo per una tesi di laurea di primo livello.

Quello che ho imparato qui, e me l'ha insegnato Leonardo Di Paola, è il discorso di fare sistema, perché purtroppo il problema dell'università è che è un po' individualistica, cioè lavoro da solo, sono abituato così, sono nato così e così vado avanti, invece secondo me bisogna fare assolutamente sistema. Per esempio oggi vorrei raccogliere una sfida e la propongo adesso ai costruttori, agli imprenditori, abbiamo sentito il Presidente dell'Aeroclub d'Italia che presto



bisognerà rinnovare la flotta, abbiamo sentito parlare di 200 velivoli, ma secondo voi, noi non siamo capaci di fare un quadriposto?

Ma il professor Pascale, che è lo zio di Paolo Pascale, professore della Federico II, che ha fatto la Partenavia ed ha fatto pure il P68, ma secondo voi non è in grado di fare oggi, con le tecnologie di oggi, con i progettisti di oggi, i materiali di oggi, un quadriposto che possa essere competitivo sicuramente col vecchio DB9 che abbiamo comprato alla società francese? Io penso proprio di sì. Dico allora mettiamoci ad un tavolo, università, imprenditori ecc. ed affrontiamo subito questa sfida, affrontiamo il progetto di un quadriposto scuola da dare all'Aeroclub d'Italia per le sue scuole. Grazie.

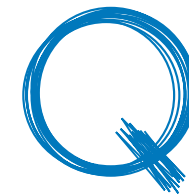
Volevo dire professore che l'ala per fida del tavolo suggeriva di bocciare gli studenti in attesa che il mercato si sviluppi, così almeno prendiamo un po' di tempo.

Io recepisco al volo questa sollecitazione che è stata fatta, un utilizzo maggiore da parte nostra del mondo universitario, anche perché nell'ATM adesso nascerà una sfida abbastanza consistente legata tutta alla problematica della certificazione dei sistemi ATM che fino adesso non veniva fatta con lo stesso rigore con cui viene fatto per la costruzione dell'aeroplano, quindi nasce un campo specifico su cui va sviluppata, progressivamente le tecniche sono state utilizzate nella costruzione dell'aeroplano e tutti i meccanismi che portavano alla certificazione dell'aeroplano progressivamente devono essere trasferiti anche ai sistemi del mondo ATM, perché i sistemi tecnologici assumeranno nel futuro, nel futuro sistema di concetto che si stava elaborando, l'avete sentito anche quando l'ha citato il vice Presidente dell'AOPA, nell'ambito del programma SESAR che viene coordinato dalla Commissione Europea, tutta questa tematica della certificazione di un sistema tecnologico che deve essere in grado di assumere molte più funzioni di quante ne fa adesso, cercando di alleviare quello che è il carico di lavoro dell'uomo che sta dietro alla consolle, quindi diventa importante una trasposizione

Intervento dal pubblico

Nadio Di Rienzo

Direttore Generale ENAV



progressiva di metodologie che già sono state applicate per la costruzione dell'aeroplano, gli aeroplani commerciali, a questo mondo qui.

E' un campo abbastanza nuovo perché il sistema ATM è un sistema aperto, non è come l'aeroplano, l'aeroplano ha una sua chiusura poi finale per cui è possibile quasi misurare tutto entro certi limiti, ovviamente a seguito di determinati test, il mondo ATM è un po' più aperto, usa moltissimo il network quindi le comunicazioni e via di seguito, molto software, siamo arrivati a 15 milioni di righe di codice di software, quindi diciamo ci sono problematiche abbastanza consistenti che stanno nascendo, una problematica nuova, possono portare ad uno sviluppo e ad un'utilizzazione del mondo soprattutto che viene fuori dalle università di ingegneria, per poter mettere a punto metodologie e tecniche che possono portare l'Italia ad essere competitiva, perché poi la normativa e la certificazione rende competitivo il mondo industriale, è un fattore enorme, io se devo comprare alcune componenti non le posso comprare in Italia perché non sono certificate e sono obbligato adesso dalla normativa europea ad utilizzare componenti certificati che magari vengono prodotti e certificati all'estero, quindi è tutto un mondo che sicuramente ha necessità di una messa a punto.

In un contesto in cui c'è anche del nuovo da innovare ulteriormente, quindi secondo me è una sfida che dobbiamo raccogliere oggettivamente perché ritengo che il mondo universitario italiano produce degli ottimi ingegneri che poi visti lavorare all'estero si caratterizzano per risultati di grande valore e dobbiamo creare anche noi un framework di un utilizzo più massiccio per essere competitivi, per fare sistema. Grazie.

Grazie, adesso passerei agli interventi. C'era prima il signore, prego.

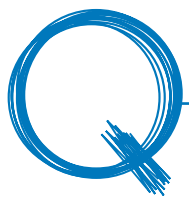
No, lo sviluppo che è stato previsto sul Nicelli ovviamente è stato previsto un business plan di crescita dell'attività di aviazione generale sul Nicelli che era stata prevista nel 2002 e noi stiamo andando avanti con queste realizzazioni,

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Nadio Di Rienzo

Direttore Generale ENAV



che sono state coordinate con tutto l'ambito locale in termini di prospettiva di utilizzo del Nicelli, che sicuramente sarà utilizzato in futuro. Ovviamente la vecchia sede non era a norma, non è a standard ENAV per quanto riguarda l'organizzazione tecnica e la componentistica tecnica e sia per quanto riguarda tutto il contesto di sviluppo ambientale per quanto riguarda torre di controllo e via di seguito. C'è un piano definito per il Nicelli, noi la nostra parte la stiamo facendo, sulla base di impegni che sono stati presi e che sono stati assicurati da tutti, questo proprio va a ribadire ulteriormente che una volta che si fanno accordi di piano in un contesto poi si realizzano, noi li stiamo realizzando e siamo confidenti comunque di vedere ulteriormente valorizzati questi investimenti per il futuro.

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Intervento dal pubblico

Il signore?

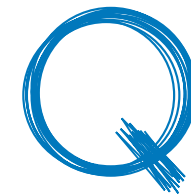
...dicevo che ho partecipato lunedì alla riunione con l'amico Valerio Bonato per cercare di arrivare ad una procedura operativa per quanto riguardava l'accesso di domani agli ultraleggeri, avevamo sottoscritto un bellissimo documento a fronte di un'accalorata riunione con ENAC, ENAV e tutte le altre persone che consentivano di fare la festa, sostanzialmente di far partecipare gli ultraleggeri. In questi 2-3 giorni ho saputo, sempre dall'amico Valerio Bonato, che la festa non ci sarà per quanto riguarda noi perché purtroppo è in essere quella circolare di cui lei prima ha accennato come circolare modificabile, ora io ho apprezzato il procedimento con cui lei ha riferito vengano formate le leggi, il rule making, e vorrei sapere se anche quella circolare è stata formata col medesimo procedimento, perché a noi non risulta che sia stato inviato niente come federazione ultraleggeri, forse non ci siamo fatti avanti ma in ogni caso non ne sapevamo niente.

Se così fosse, se ci fosse stato effettivamente un procedimento di concertazione con altre persone, io, e la mia è una battuta, vorrei conoscere la persona che le ha suggerito il termine segregazione, perché in effetti ha un'interpretazione quanto meno sotto un profilo storico che è spiacevole. A questo punto dico, de iure condendo,, e qui il collega Pierluigi Di Palma mi

capisce, noi forniamo e forniremo come federazione qualsiasi possibilità, e forniremo anche la possibilità di qualsiasi contributo potesse esserci se ci venisse segnalato come possiamo fare, perché ad oggi non siamo stati interpellati.

Io non ho nulla da dire in materia, nel senso che ne avete ampiamente parlato con il direttore dell'aeroporto, visto che questo è un atto interno e quindi lui vi ha rappresentato e non so in quali termini, sono convinto come ho detto all'inizio che i comportamenti operativi locali sugli aeroporti trovino una soluzione aeroporto per aeroporto, e non in maniera rigida, una cosa che copre e soddisfa tutte le esigenze, ci sono alcuni aeroporti dove questa cosa viene applicata senza troppe reminiscenze storiche negative, la parola sicuramente non è fra le più gradevoli, sennò rimaniamo alla legislazione primaria vigente ed aspettiamo che venga modificata e non facciamo nulla, quindi siccome ne ha avuto una discussione locale giustamente perché la lettera è inviata ai direttori e quindi è un atto interno per invitare comportamenti locali a trovare soluzioni locali per cominciare a sperimentare, mi dispiace solamente che di questa lettera abbia letto la parola segregazione e non la parola sperimentazione, la sperimentazione sottende un concetto, proviamo a forzare, tra virgolette, l'attuale legislazione, applicare modelli che potranno sembrarle molto timidi, perché dice teniamo questi due strani oggetti segregati, ovvero separati, per evitare che ci sia qualche cosa che in capo alla responsabilità soggettiva del direttore dell'aeroporto poi gli creino problemi, perché se arriva la Procura della Repubblica e dice perché hai fatto volare questi due insieme in un aeroporto non espressamente previsto? La prudenza mia è a tutela dei miei collaboratori, che invito a sperimentare nuove forme di attività flessibile sugli aeroporti, possiamo fare di meglio, ci stiamo provando.

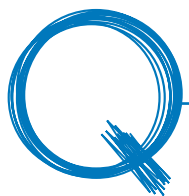
Grazie. Professor Di Paola.



Intervento dal pubblico

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto



Leonardo Di Paola

Università' La Sapienza Roma

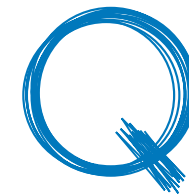


A conclusione dei lavori io debbo dire con grande serenità che sono soddisfatto, e dico a Miani che è Presidente del Nicelli che ha organizzato questo confronto, che non avevo paura e non ho paura oggi di avere abbinato alle argomentazioni del Nicelli la nuova proposta di modifica del 404, allora seppure ci sono state delle doglianze potremmo riempire un grande cahier de doléance, non sono le doglianze che cambiano la situazione, abbiamo detto che il decreto DPR ed il regolamento dell'attuazione della 106 è superato, non è più adeguato ai momenti attuali e noi nel convegno del 30 maggio della Sapienza dello scorso anno, a cui molti di voi hanno partecipato insieme a 1260 delegati registrati, abbiamo detto iniziamo un percorso, era appena iniziato ed aveva appena intrapreso la sua via governativa l'attuale compagine ministeriale, De Piccoli era presente con il suo capo di gabinetto Gerardo Mastrandrea che è un esperto nel settore dell'aviazione, ed abbiamo comunicato che noi iniziamo un percorso per fare una proposta, comandante Manera, una proposta, quindi da questo convegno a prescindere da tante questioni, da tante lamentele una proposta c'è, il vice Ministro ha detto ho recepito, ci siamo confrontati, andiamo avanti. Per quanto mi riguarda il comandante Manera è il rappresentante dell'ENAC, il dottor Di Rienzo è il rappresentante dell'ENAV, su quella proposta non credo che abbiano avuto niente da dire perché sennò l'avrebbero detto, con Pierluigi Di Palma abbiamo concordato un percorso, mi risulta che il Ministro Bianchi per le stragi del sabato sera, le discoteche e via di seguito, in 4 giorni ha fatto un DPR, Pierluigi diceva poc'anzi in un paio di mesi noi arriviamo a conclusione, allora dopo meno di un anno noi probabilmente non abbiamo risolto tutto, capisco le lamentele e le doglianze ma questo episodio del regolamento e dell'attuazione della 106, che è una legge che non si tocca, è una legge meravigliosa che tutti ci invidiano, deve essere adeguata alle nuove tecniche, alle nuove esigenze, ai numeri e via di seguito, quindi per quanto mi riguarda non ho sentito niente che andava contro a questa proposta, noi su questa proposta andiamo avanti. Grazie.

Attenzione, mi dicono che sta arrivando il Presidente Albonetti assieme al Sottosegretario allo Sviluppo Economico Marco Stradiotto.

Se scusate ancora un attimo il Presidente di Unioncamere Mondello e il Sottosegretario allo Sviluppo Economico, on. Stradiotto che purtroppo hanno avuto qualche problema logistico - qui stiamo parlando di infrastrutture e il nostro impegno nelle infrastrutture è proprio anche per evitare che si verifichino problemi simili - magari brevemente, concluderanno questo importantissimo convegno che ha fatto il punto della situazione sull'aviazione generale. Diamo la parola all'on. Stradiotto e facciamogli un augurio. Credo che sia uno dei primi interventi ufficiali, è un sottosegretario di fresca nomina, è un veneziano doc, iscritto alla Camera di Commercio e quindi è sicuramente un personaggio su cui si può contare per il futuro proprio e per lo sviluppo economico del territorio. Prego.

Intanto ringrazio il Presidente Massimo Albonetti dell'invito e dell'opportunità che mi ha dato di essere qua questa sera, anche se credo non sia giusto concludere un convegno con l'intervento di una persona che non ha partecipato ai lavori. Innanzi tutto, voi comprenderete perfettamente, che ho iniziato a lavorare al Ministero dello Sviluppo Economico da pochi giorni e devo ancora prendere le misure. Come voi sapete io nella mia attività lavorativa sono stato un imprenditore, nel senso che anche se ho fatto l'agente di commercio e l'assicuratore, so cosa significa il rischio d'impresa. La mission del Ministero a cui sono stato chiamato è lo sviluppo economico, e rispetto a questo io mi trovo perfettamente a mio agio, perché sono convinto che nel nostro paese ci sia la necessità di fare una serie di azioni affinché riparta lo sviluppo economico e questo sia messo al primo punto rispetto a tante altre questioni di minor importanza. Da questo punto di vista l'attenzione verso il nervo produttivo del nostro paese credo debba essere assolutamente importante e fondamentale. Adesso non ho ancora chiara quale sia la delega che avrò, nel senso che non è ancora stata firmata. Dovrei avere le stesse deleghe



Ugo Savoia

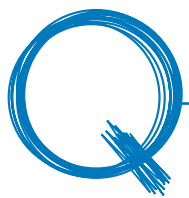
Direttore Corriere del Veneto

Massimo Albonetti

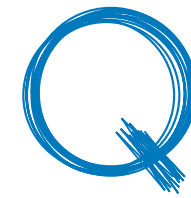
*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Marco Stradiotto

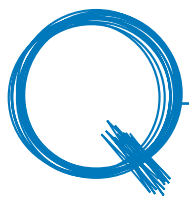
*Sottosegretario allo Sviluppo
Economico Ministero
dell'economia e delle Finanze*



del senatore Giaretta che mi ha preceduto, ossia i dicasteri industriali e la cooperazione. Mi pare di capire di avere la semplificazione e molto probabilmente anche il made in Italy. Voi comprendete che sono argomenti molto importanti e su cui sono assolutamente disponibile ad impegnarmi, ma impegnarmi in che modo? Non con l'idea di andare in giro per l'Italia a raccontare cose per il gusto di raccontarle, ma più che altro andare in giro per l'Italia con l'idea di sentire ed ascoltare quali sono le proposte, i problemi, e tentare poi insieme con il ministro Bersani (che secondo me è uno dei migliori che abbiamo, senza offendere gli altri, nel senso che è uno che senz'altro ha capito e sta interpretando al meglio la volontà di cambiare questo paese) di trovare, confrontandomi innanzi tutto con le istituzioni, ma anche e soprattutto con chi produce e chi lavora, le soluzioni più opportune. Mi voglio ora soffermare in modo particolare su quella che è la questione della semplificazione. Nella mia esperienza politica (chi è di Venezia sa perfettamente qual è stato il mio percorso): ho fatto il sindaco per 11 anni nel mio comune, e per me è stata un'esperienza fondamentale ed importante, perché credo sia la migliore, tra tutte le esperienze politiche, quella di poter servire la propria gente. Allo stesso tempo ho potuto anche confrontarmi col mondo produttivo – il Presidente Albonetti sa perfettamente il mio modo di avvicinarmi rispetto a chi lavora e chi produce nel nostro territorio – e mi sono accorto che noi “legislatori” produciamo norme, ma spesso non andiamo a verificare gli effetti che le norme sortiscono. Cioè facciamo il contrario di quello che normalmente fa un imprenditore o un produttore di servizi o di prodotti: se questi restano sugli scaffali o se non si riesce a piazzarli, vuol dire che qualcosa non funziona. Il problema della legislazione è che lì non succede questo. Purtroppo. E quindi succede che norme che a tavolino sono stupende, o che in altri paesi funzionano tremendamente bene, rischiano di non dare effetti o peggio ancora, di produrre gli effetti contrari. Guardate, io ve lo dico, spesso la complicazione poi fa sì che le norme vengano evase, ossia che si passa sotto la famosa “asticella”. Vi faccio un esempio: io ho un unico hobby: mi piace andare a funghi. Quando vado a funghi, in Friuli e in Alto Adige normalmente sono a posto, nel senso che vado col mio permesso. Per andare a funghi in Alto Adige basta andare in posta, pagare 5 euro e sei a posto. Se vai a Belluno, invece, ci vogliono 25, 12 euro, dipende. Poi



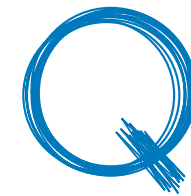
ci sono i giorni, serve fare il patentino (che è una cretinata fare, ma non ne ho avuto il tempo), e se ti trovano poi con un etto in più te li fregano tutti e poi li vanno a vendere al primo ristorante. Questo è un esempio semplicissimo, ma che in modo chiaro e semplice ci spiega quello che secondo me dovrebbe essere fatto e non costa niente: semplificare, perché la semplificazione non costa assolutamente nulla, ma ci migliora la vita. E io sono tra quelli convinti che questo valga anche per quanto riguarda la sicurezza, e quando parliamo di sicurezza tocchiamo un tasto che è drammatico, perché pensare che mediamente ci sono 4 morti al giorno, “morti bianche” nel nostro paese... Anche su questo argomento dobbiamo essere chiari, nel senso che spesso la complicazione fa sì che ci fermiamo sui dettagli e perdiamo di vista le cose importanti. Quindi da questo punto di vista quello che io mi sento di dire è: è inutile che io oggi vi parli di aviazione rispetto a dei tecnici e dei relatori che hanno detto cose su cui io dovevo stare ad ascoltare e al limite poi dire cosa ne pensavo, essendo stato da altre parti mi sembra sia inutile dire altro, se non che io tenterò nel mio servizio, perché lo ritengo innanzitutto un servizio, di applicare queste mie convinzioni. So che il Ministro le condivide, so che in questo modo potremmo aiutare a far ripartire il paese, perché spesso e volentieri possono farlo le imprese. So che le imprese non chiedono sussidi, o comunque non sempre li chiedono, spesso chiedono di poter lavorare e poter lavorare in modo serio, di poter lavorare in modo riconosciuto. Ecco perché anche questo è importante, quando io ho criticato la finanziaria sono andato in piazza con Cacciari, qualcuno dirà: ma come sei consulente di palazzo Chigi? ma io gliel'ho detto a Prodi che su questa cosa stava sbagliando, nel senso che io ho detto se tu vuoi chiedere di più a chi produce glielo chiedi, ma non dire che è anche delinquente, perché è come andassimo a dire ai dipendenti pubblici lavorate poco e vi riduciamo anche lo stipendio, non funziona perché si blocca tutto. Dobbiamo fare un ragionamento completamente diverso e quindi rispetto a questo io penso che se riusciamo ad avere un approccio di questo tipo, c'è la possibilità vera di far ripartire il nostro paese, che spesso e volentieri è fermo, ma è fermo, io questo ve lo dico proprio perché, come amministratore locale ho avuto questa esperienza ed ho avuto l'impressione che spesso noi che siamo in periferia e che eravamo in periferia, (adesso ormai non sono più in



periferia, non posso più dirlo), non comprendevamo, ma chi ha fatto questa norma, come l'ha fatta, dov'è il buon senso? Vi devo ridire che avendo fatto il legislatore poi per 5 anni, essendo stato in Commissione bilancio che è la Commissione dove si lavora di più è la migliore nel senso che passa tutto di là, spesso e volentieri ho visto ed ho constatato che noi, tra virgolette, legislatori, il buon senso lo usiamo quando facciamo la norma.

Noi non abbiamo una grande scuola di pubblica amministrazione nel nostro paese, la Francia è un'altra cosa da questo punto di vista. Allora cosa vuol dire, vuol dire che dobbiamo chiuderlo questo cerchio, quindi torno all'esempio iniziale che ho fatto, ossia fare in modo che il produttore in questo caso della norma, possa verificare dalla fonte al consumatore, quindi all'utilizzatore di quella norma, di quella legge, se effettivamente funziona, perché sennò viceversa rischiamo di accavallare, perché poi se non funziona non è che la togliamo, no, ne facciamo un'altra e quindi poi giustamente io mi ricordo quando ero Sindaco, io qua ho a che fare con altre persone che sono, tra virgolette, erogatori o comunque nella loro attività svolgono un'attività di servizio pubblico, io non so quanti riescono ad andare a casa alla sera e dire alla moglie "sono tranquillo oggi ho fatto tutto nella legittimità". Questo è molto preoccupante e credo che in questo senso noi dobbiamo assolutamente dare risposta e se riusciamo a dare questo tipo di risposta partendo dall'alto, perché credo che l'esempio dobbiamo darlo dall'alto e continuiamo appunto in questa questione, c'è la possibilità vera di poter far partire il paese.

Finisco con la questione del made in Italy, anche qui, noi abbiamo delle eccellenze incredibili in termini di prodotti, in termini di paesaggi, in termini di situazioni di carattere monumentale, culturale, ambientale cioè il nostro paese è unico. Spesso e volentieri non riusciamo a proporlo, non riusciamo a venderlo, non riusciamo a farlo comprendere, a farlo conoscere, spesso e volentieri non abbiamo le infrastrutture adatte perché il turismo possa arrivare ed in questo senso credo che il ragionamento fatto, esempio sui piccoli aeroporti, sia un ragionamento che ci deve far riflettere cioè un paese molto difficile, perché poi quando citiamo l'esempio delle ferrovie francesi, c'è tutta un'altra cultura ecc., ma c'è anche tutto un altro territorio e quindi rispetto a questo noi dobbiamo comprendere che dovremmo assolutamente copiare, ma dobbiamo

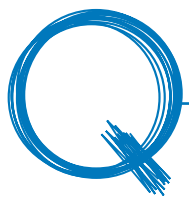


anche capire e spesso e volentieri l'abbiamo fatto, poi magari non riusciamo per piccole questioni di carattere burocratico o giustamente anche di sicurezza, su cui bisogna assolutamente trovare soluzioni, perché non è mica che possiamo dire sempre via tutto, no, il problema è fare le cose giuste, serie e fatte bene.

Fatto questo credo ci sia la possibilità anche attraverso i piccoli aeroporti di dare un servizio infrastrutturale al nostro paese che ne ha assolutamente bisogno, perché quella risorsa che noi abbiamo che è la possibilità di, tra virgolette, vendere i nostri paesaggi, le nostre risorse storiche e le nostre tipicità, è una caratteristica che abbiamo solo noi, pensiamo solo di avere 8 mila Comuni, poi non è facile, facciamo i confronti, abbiamo 8 mila Comuni, 8 mila 200 Comuni di cui 5 mila sotto i 3 mila abitanti, 5 mila Comuni sotto i 3 mila abitanti, perché poi anche quando facciamo i confronti di altri paesi europei, la questione scolastica, la questione delle poste, perché poi ci viene detto ma il paesello deve avere ovviamente il servizio postale, deve avere ovviamente la scuola, voi capite che questo contribuisce ad avere dei costi, però se in un paese non hai la scuola, non hai il servizio postale non riesci a mantenerlo in vita, e se non lo mantieni in vita non riesci a mantenere in vita quell'angolo d'Italia che poi è bello.

Dobbiamo quindi tenere in considerazione questi aspetti, perché sennò viceversa rischiamo di prenderci in giro, ed è un'opportunità che abbiamo che va sicuramente colta, fatto salvo poi che magari qualche comunità montana 50 metri sul livello del mare forse potrebbe essere eliminata, dobbiamo tentare di fare una selezione perché rischiamo di piangerci addosso, di dire che non possiamo fare determinate cose, mentre io sono assolutamente convinto che abbiamo la possibilità di farcela e di far ripartire il nostro paese soprattutto collaborando insieme.

Per quanto riguarda il Veneto, lo dico a Massimo Albonetti che è un amico con cui spesso e volentieri abbiamo avuto modo di ragionare insieme, abbiamo la necessità di fare squadra indipendentemente dai colori, ecco questo io ho imparato in questi anni che sono a Roma, le altre regioni nei momenti cruciali sanno fare squadra, noi veneti spesso e volentieri siamo convinti di farcela ognuno per conto proprio, ognuno con il suo partitino, ognuno con la sua aziendina, ognuno con il suo sindacato o associazione di categoria, poi ci accorgiamo che nei momenti cruciali non



contiamo assolutamente niente. Questo è il messaggio che voglio dare, vi ringrazio dell'invito, mi fa particolarmente piacere aver iniziato da Venezia dove sono stato iscritto di questa Camera di Commercio ed avrò modo di girare ovviamente le altre Camere di Commercio del Veneto e le altre associazioni e quindi per questo mi fa assolutamente piacere aver iniziato da qui. Grazie.

Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Grazie. Il richiamo a fare squadra credo che oggi sia stato ampiamente rappresentato perché qui c'era tutto quello che può fare squadra in aviazione generale, perché partendo ENAV, ENAC, Aeronautica Militare, piloti e tutte le componenti, piccoli aeroporti, tutte le componenti possibili, credo che sia stato proprio un esempio in cui se si vuole raggiungere un risultato bisogna oggi lavorare così e quindi faremo buon tesoro dei richiami del Sottosegretario. Non so se sia il caso di far parlare Mondello, o avevi...

Intervento dal pubblico

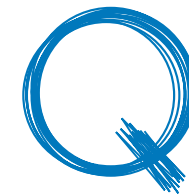
...nel 1999, e vado a memoria, la famosa legge Bassanini sulla semplificazione, e lei proprio parlava di semplificazione, aveva approvato 5 articoli estremamente favorevoli per i piccoli aeroporti, per l'aviazione generale, proprio in proposito di tutto quello che abbiamo dibattuto qui oggi. Qualche mese fa in una discussione con l'ENAC io avevo chiesto che ne è di questo che è diventato legge, la risposta è stata il Governo seguente l'ha messa da parte perché l'ha ritenuta non di prioritaria importanza, io non mi ricordo a memoria quali sono gli articoli di legge, però posso andare a cercarli, se posso permettermi mi farò parte attiva per mandarglieli, perché buona parte di tutto quello che abbiamo dibattuto qui era coperto da quei 5 articoli che Bassanini aveva realizzato d'amore e d'accordo con un nostro socio, che all'epoca era in Parlamento, l'Onorevole Speroni, che però erano positivi ed effettivamente non costavano nulla. Grazie.

Se me li fa avere poi verifichiamo il motivo per cui sono stati, perché poi succede questo, nelle tante norme che abbiamo magari restano quelle negative, magari se c'è qualcosa di positivo perché è fatta dal Governo precedente si butta via, bisognerebbe cercare di far selezione perché purtroppo non è tutto negativo di quello che viene fatto prima, chiunque sia, quindi in questo senso io la ringrazio se mi farà avere questo tipo di elementi che non conoscevo e che magari da qua quindi vado a casa arricchito di questa novità e poi mi farò parte dirigente nel dare risposta.

Per le conclusioni diamo la parola al Presidente di Unioncamere Nazionale Andrea Mondello.

Data l'ora e dato che ero molto dispiaciuto di non poter avere provato l'aeroporto Nicelli perché mi avrebbe evitato da Firenze a qui un viaggio un poco faticoso, dove io stavo fra l'altro con il Senatore Giarretta e l'Ambasciatore degli Stati Uniti a fare un convegno, coglierò l'occasione per fare una battuta a proposito del suo predecessore, le volevo lasciare la stessa testimonianza che ho lasciato a lui. Io volevo dire questo, che il lavoro che ha fatto il Presidente Albonetti è straordinario perché non solo è un bel lavoro nella direzione giusta, cioè infrastrutture e turismo, se mi è consentito dire, cioè centra le due priorità dell'attività camerale, ma anche soprattutto devo dire con grande franchezza, il problema oggi credo che sia quello di realizzare le cose piuttosto che lanciare progetti.

Io purtroppo ho un sacco di incontri con politici che inaugurano cose che faranno, mi fa piacere che invece oggi stiamo trattando di qualcosa di molto concreto, di qualcosa che si è fatto e non che si farà. Tra l'altro l'unico contributo che posso veramente dare a questa platea, perché è l'unica cosa in cui credo che nessuno di voi mi superi, è lo stupore dopo una giornata di duro lavoro di arrivare a Venezia, non è la prima volta nella mia vita ovviamente, ma l'arrivo alle 5 del pomeriggio a Venezia è una cosa che voi veneziani non vi potete rendere conto che cos'è di bello, perché mi rendo conto quando uno lo vede tutti i giorni non... io sono rimasto stupito, comunque beati voi insomma, io spero



Marco Stradiotto

Sottosegretario allo Sviluppo Economico Ministero dell'economia e delle Finanze

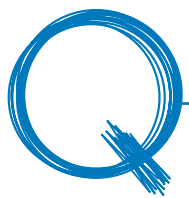
Ugo Savoia

Direttore Corriere del Veneto

Conclusioni

Andrea Mondello

Presidente Unioncamere

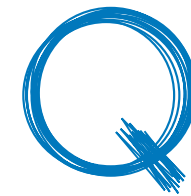


che Massimo mi inviti presto ad un convegno dove magari vengo dalla mattina, perché così non faccio tutta questa fatica.

Dico tre cose brevissime, una mi fa piacere dirla davanti al Sottosegretario, perché il suo predecessore, se così si può dire, ha fatto un quadro della situazione economica delle imprese italiane puntuale, molto precisa, e devo dire io gli ho fatto i complimenti, anche perché parlando prima di me mi ha tolto 10 minuti di tempo. Su un unico punto io ho una certa diversità di opinione, dico tre cose da un minuto l'una, quindi non vorrei tediare, ed è questa, si parla sempre e spesso lo fa la classe politica, certamente non lei che è un imprenditore, un ex imprenditore e comunque ha lavorato la vita nel nostro settore, si dice le piccole medie imprese, la forza del nostro paese ecc. ecc., purtroppo non è vero, la forza del nostro paese, l'elemento propulsivo sono le medie imprese e quindi il ruolo che dobbiamo avere tutti noi, le Camere di Commercio, Albonetti, io, ma anche la classe politica, è quella di far crescere la piccola industria e fargli varcare la soglia dimensionale della media impresa.

Se voi vedete i dati statistici sono molto interessanti, noi ne abbiamo fatti alcuni recentissimi di 3 o 4 giorni fa, ma ne presentiamo uno studio ogni anno insieme a Mediobanca, il dato che emerge è, le imprese in Italia tendono a diminuire, ma l'elemento propulsivo sono le 3 mila 888 imprese tra i 50 ed i 499 dipendenti che sono, ecco qui un elemento di riflessione politica, che sono le imprese che subiscono il livello di tassazione più alto, 49% sul reddito. Per dare un parametro, rispetto alla media europea delle grandi imprese che è del 32%, cioè è singolare che oggi tutti noi si dica, la classe politica, i Presidenti delle Camere di Commercio, penso che lo dirai anche tu Massimo, che bisogna far crescere la media impresa e far crescere la piccola impresa per farla diventare la media, e poi scopriamo che creano più redditi delle grandi imprese, creano molti più redditi delle piccole imprese, sono le uniche che riescono a competere in maniera significativa sui mercati globali, ma sono anche quelle che sono maggiormente tartassate dal sistema fiscale.

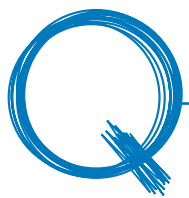
Noi allora dobbiamo ragionare, se lo sforzo che dobbiamo fare insieme a Bersani ed insieme al Presidente Prodi e come tutte le Camere di Commercio, io ne ho parlato proprio l'altro giorno al convegno in cui era presente Romano Prodi, è quello di far diventare le piccole imprese medie, dobbiamo anche riflettere sul fatto che una fiscalità particolarmente



gravosa sulle medie imprese non è difficile capire per quale motivo, evidentemente deve essere ed è un rischio per tutto il paese, quindi io credo che l'obiettivo che dobbiamo avere noi è quello di far crescere la piccola impresa, credo che questa non può non essere una visione condivisa dal Ministero dello Sviluppo.

Secondo è il grande tema di cui ha portato a testimonianza col suo lavoro il Presidente della Camera di Commercio di Venezia Albonetti, cioè l'impegno per migliorare il livello delle infrastrutture, soprattutto quelle infrastrutture che hanno la capacità di far crescere la voce del turismo. Il turismo è una grande voce inespressa dell'economia italiana, io il Ministro con il quale mi confronto di più è proprio il Ministro Rutelli perché è il Ministro con cui obiettivamente la leva della crescita che dipende dal Ministero del Turismo è la leva che ha un effetto più rapido sul prodotto interno lordo, lo ha insegnato la Spagna, con alcuni piccoli investimenti nel turismo si riusciva ad incrementare di anno in anno di un punto il prodotto interno lordo, l'esempio del lavoro che avete fatto voi è un esempio emblematico di un'infrastruttura dedicata al turismo, quindi è l'opera più giusta ma nello stesso tempo emblematicamente e simbolicamente più significativa.

Terzo ed ultimo tema, che cosa può fare l'Unioncamere? Perché io mi pongo sempre il problema non tanto di che cosa debbano fare gli altri, sennò faccio come quei presidenti di grandi associazioni che parlano sempre dicendo cosa debbono fare gli altri e non quello che deve fare lui stesso, che secondo me è un modo sbagliato di affrontare il problema, io credo che l'Unioncamere oggi sta facendo un grande sforzo, ed è quello di cambiare, nel suo cambiamento ha deciso di dedicare tutto un suo filone di attività alle infrastrutture, mettendo insieme, o tentando di mettere insieme quanto meno da un punto politico e strategico, tutte le infrastrutture di cui sono proprietari il sistema delle Camere di Commercio, Roma per esempio ha un modesto azionariato nell'aeroporto di Roma, lo dichiaro senza vergognarmene, cioè non è colpa mia se gli aeroporti di Roma poi vanno come vanno, una delle peggiori tragedie degli ultimi anni, perché poi tra l'altro paradossalmente, lo dico senza sciovinismo, in una città come Roma che obiettivamente tutti voi avrete potuto osservare, ha fatto un grande sforzo per migliorarsi, è una società che è cresciuta economicamente, abbiamo fatto un nuovo



sistema fieristico, abbiamo fatto due parchi tecnologici in questi anni ecc., abbiamo fatto un grande sforzo, poi uno arriva e scende in uno scalo neanche mediorientale francamente, dove tra l'altro chiunque, anche fa un viaggio di una settimana lo fa con delle ventiquattrore spaventose dove vengono tenuti 3 vestiti, 52 camicie, perché uno se fa l'errore strategico di lasciare la valigia nell'aereo, quelle rare volte che non la rubano la ritrova alcuni giorni dopo, che è anche una cosa abbastanza emblematica.

Credo che l'opera che dobbiamo fare noi nel nostro piccolo come Presidenti Camerali è quello di cercare di raccordarci, perché dobbiamo essere coscienti che l'opera che noi possiamo svolgere è un'opera, se mi passate il termine, keynesiana, di far crescere gli investimenti intorno al mondo delle infrastrutture, siano queste i sistemi aeroportuali, siano queste i sistemi portuali, voi saprete anche di una vicenda tragicomica avvenuta nel Lazio questi giorni, è scaduta l'autorità portuale ed hanno commissariato il sistema portuale, io ho fatto presente al Ministro che il sistema era sbagliato, mi hanno detto ma che cosa dice, naturalmente è arrivato il TAR ed adesso siamo ritornati con una situazione grottesca di cattiva gestione, allora io credo che le infrastrutture in Italia mancano, per questo è così importante il lavoro che tu hai fatto, però è anche vero che quelle che abbiamo dobbiamo cercare di gestirle in una maniera più che dignitosa perché altrimenti credere nello sviluppo economico del paese con un livello di infrastrutture così scadente, e soprattutto il problema centrale che io voglio ricordare, questo lo dico anche perché siamo nel nord d'Italia e quindi non è una cosa che mi limito a dire quando vado a trovare le Camere di Commercio del meridione, il nodo centrale è il meridione, perché dai dati che noi abbiamo il meridione non parte, anzi tenderei a dire forse che da quando c'è un po' di ripresa, cioè negli ultimi 18 mesi il gap tra il nord ed il sud si sta ampliando in maniera enorme, un unico dato e poi chiudo, ma delle volte i dati hanno un valore simbolico.

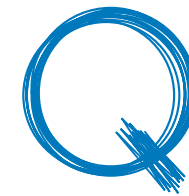
Il prodotto interno lordo spagnolo per il turismo è il 19%, l'incidenza del turismo, nella città di Palermo è il 3%, non credo che Palermo sia una città brutta oppure un clima molto piovoso o nevica spesso, non è questo il problema, evidentemente c'è da fare molto ed io credo, mi consenta di chiudere con un auspicio, che ci si renda tutti conto che il meridione che può essere una grande risorsa per tutti

e può essere un non costo per il nord del nostro paese, sono problemi che si affrontano solamente a condizione di risolvere il problema del controllo da parte del Governo del territorio in quelle aree. Se non si risolve questo problema, l'ho detto e l'ho ribadito anche quando ho fatto l'incontro con il Presidente della Camera di Commercio di Palermo, se non si risolve il problema del controllo del territorio nel meridione i problemi non si risolvono, quindi chiudo ringraziandovi dell'accoglienza nella vostra meravigliosa città, ringraziando il Presidente Albonetti che mi ha dato anche l'opportunità di rivedere la splendida Venezia, e spero che la prossima volta che verrò qui non arriverò in ritardo. Grazie.

Un ringraziamento particolare al Presidente Mondello, e chiudendo proprio questa giornata io volevo che, nello spirito di come è stata costruita questa iniziativa sull'aviazione generale, mi piacerebbe ci fosse quasi una consegna ad Unioncamere per proseguire questo discorso su livello nazionale, e credo che il livello raggiunto non sia superabile e quindi ne abbiamo visto oggi con i contenuti.

L'impegno come tu sai c'è, ma l'impegno è non solo questo, anche quello di mettere tutte le Camere di Commercio che hanno importanti infrastrutture aeroportuali e cercare di coordinarci, perché come tu sai il traffico aeroportuale è ancora molto basso in Italia rispetto a quello che dovrebbero essere gli obiettivi che noi ci poniamo per la crescita del nostro territorio.

Bene, grazie, un grazie sentito a chi ha partecipato come relatore a questo grande convegno. Un appuntamento a domani mattina per l'inaugurazione dell'aeroporto Nicelli.



Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*

Andrea Mondello

Presidente Unioncamere

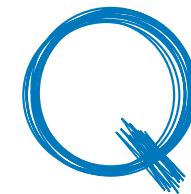
Massimo Albonetti

*Presidente Camera di
Commercio di Venezia*



Questo quaderno consiste nella trascrizione degli atti del Convegno, ai quali non sono state apportate modifiche da parte dei relatori.

Eventuali errori nella struttura del testo vanno imputati al carattere colloquiale del testo stesso.



Della stessa collana:

- 1 Prospettive e scenari dell'economia in un'Europa che cambia
- 2 Responsabilità Sociale: le reali opportunità per le imprese
- 3 IV^a Giornata dell'Economia
- 4 Registro Imprese
- 5 Iniezione di materie plastiche: metodi di valutazione di materiali per stampi
- 6 Innovazione, Trasferimento Tecnologico, Sviluppo: esperienze e problemi delle imprese nel Veneto
- 7 Il valore economico dell'informazione: il contributo del registro imprese
- 8 V^a Giornata dell'Economia



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
VENEZIA

i Quaderni della Camera

