

CONVEGNO DEMETRA – FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

AUTORITÀ DEI TRASPORTI

RIASSETTO ISTITUZIONALE DEL COMPARTO AEROSPAZIALE

Roma 17 luglio 2012

Senato della Repubblica

Sala Capitolare – piazza della Minerva 38

INTERVENTO SOTTOSEGRETARIO PCM

Presidente Antonio CATRICALÀ

Mi fa molto piacere oggi essere qui a parlare di un tema, come quello dell’Autorità dei Trasporti, di forte attualità ed interesse per il nostro Paese, concludendo il convegno del Centro Studi Demetra che, con grande attenzione, da tempo, segue il problema del recepimento della direttiva diritti tanto che nel luglio del 2009 ha organizzato uno specifico evento. Da quanto detto, è evidente che, personalmente, seguo, sin dalla nascita, il Centro Studi Demetra essendo stato, più volte, coinvolto dall’Avv. Di Palma nelle diverse attività del Centro.

Ricordo ancora la mia partecipazione, come relatore, al primo convegno organizzato da Demetra, svoltosi presso la prestigiosa Sala Vanvitelli dell’Avvocatura Generale dello Stato, per la presentazione della monografia dell’Avv. Di Palma di cui avevo curato la prefazione, avente ad oggetto “*Il diritto degli aeroporti nel processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo*”. Ricordo che le conclusioni dovevano essere tratte dall’on. Bersani che, all’ultimo, dovette rinunciare all’intervento perché quel giorno, il 10 maggio 2006, non poteva assentarsi dal Parlamento in quanto si era raggiunta l’intesa per eleggere Giorgio Napolitano Presidente della Repubblica.

Sicché, è evidente che il Centro Studi Demetra che coinvolge nella sua attività autorevoli esponenti del mondo istituzionale, accademico e politico, è nato sotto una buona stella !

Aneddoti passati a parte, mi compiaccio, altresì, dell'istituzione del Premio in ricordo di Luigi Muratori, parlamentare di Forza Italia prematuramente scomparso, che, pur essendo uomo di parte, si è sempre speso, nella propria attività politica e, in particolare, quale Segretario della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, per il rilancio del trasporto aereo, lavorando perché i provvedimenti legislativi afferenti il settore trasporti venissero approvati, se non all'unanimità, con ampie maggioranze facenti perno sui principali partiti del nostro sistema democratico.

E' evidente che il nostro Paese non può dividersi sulla Politica infrastrutturale, condividendo tutti la necessità di una implementazioni delle reti di collegamento la cui realizzazione supera, di norma, il tempo di un governo e, conseguentemente, appare necessario che l'eventuale alternanza nella guida politica del Paese non determini modifiche sostanziali nelle scelte realizzative.

Cosicché, solo programmi condivisi, sia di carattere nazionale che comunitario, possono conseguire gli attesi e necessari obiettivi di modernizzazione del Paese.

Naturalmente, condivido pienamente la scelta di aver voluto, quest'anno, assegnare il Premio Muratori, giunto alla sua VI edizione, al dott. Paolo Pettinaroli, Presidente della Fondazione 8 ottobre 2001, che ha saputo trasformare il proprio dolore per la perdita del figlio Lorenzo nell'incidente di Linate in un concreto impegno civile teso a sensibilizzare il mondo del trasporto aereo alla cultura della sicurezza, utilizzando le proprie doti imprenditoriali, un tempo dedite, con successo, all'affermazione del business della moda italiana nel mondo, a far comprendere che per la crescita del trasporto aereo, settore strategico per lo sviluppo del nostro Paese, il dato economico è secondo alla sicurezza.

Un insegnamento importante, in linea con l'azione del Governo Monti, che tende a trasferire alle nuove generazioni nuove scale di valori, non più impennate esclusivamente sul benessere di carattere economico ma su valutazioni etiche e morali che, sempre più, devono entrare a far parte del bagaglio culturale della classe dirigente del nostro Paese.

Sicché, mi auguro che questo riconoscimento possa essere una ulteriore tappa di un percorso che potrà portare Paolo Pettinaroli, sempre se disponibile, ad essere punto di riferimento della società civile nell'ambito degli assetti istituzionali posti a presidio della sicurezza del volo.

Di tale ipotesi mi farò interprete direttamente con il Presidente Monti.

Tornando al tema di questo incontro, dirò che conosco bene i temi trattati nella relazione introduttiva dell'Avv. Di Palma e gli spunti di riflessione sollevati dai tanti autorevoli relatori intervenuti che rappresentano, da un punto di vista istituzionale e politico, i referenti dell'attività dell'Autorità dei Trasporti.

In sintesi, oggi, i vari relatori, hanno avuto, dialetticamente, l'opportunità di effettuare un primo importante approfondimento in merito ad una ipotesi di riassetto istituzionale, connessa all'istituzione dell'Autorità dei Trasporti, cui sono riconosciute competenze di regolazione economica nel settore ferroviario, portuale, aeroportuale e autostradale.

In sostanza, è stata posta in discussione la necessità di razionalizzare il presidio istituzionale del comparto aerospaziale, per evitare inutili frammentazioni o duplicazioni di competenze, garantendo l'individuazione di uno sportello unico dell'operatore anche per i servizi aeroportuali.

La motivazione che porta a sviluppare tale progetto di carattere normativo è il timore che, in attesa della piena operatività dell'Autorità dei Trasporti, il sistema venga ad essere governato da un regime transitorio tendente a stabilizzare le sovrapposizioni di procedure ricadenti nella competenza di diversi soggetti istituzionali e ministeriali, lasciando, ancora una volta, gli operatori del settore in un clima di forte incertezza normativa, anche con riferimento all'individuazione dei competenti centri decisionali.

Di talché, a prescindere dai problemi di *spending review*, nel convegno si è discusso sulla opportunità di un eventuale accorpamento di ENAC, Enav S.p.A. e Assoclearance, in una nuova entità giuridica di carattere societario, quale soluzione per il miglioramento dei servizi e della sicurezza aeroportuale, che affianchi l'Autorità dei Trasporti, rimettendo, naturalmente, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le compatibili responsabilità di vigilanza.

In tal modo, gli operatori del settore sapranno di dover interloquire esclusivamente con due entità: una per risolvere i problemi di regolazione tariffaria, l'altra garante dei servizi.

Il tutto, permetterebbe, secondo la tesi prospettata dal Centro Studi Demetra, di individuare una amministrazione capace di fornire esaustive e sollecite risposte, senza alcuna necessità di concertare le proprie decisioni con assetti ministeriali che, nel tempo, hanno assunto carattere

interdittivo alla crescita in sicurezza del comparto, con connotazioni culturali di antica e superata politica economica dirigista legata all'esigenza di tutelare il mercato monopolista del vettore di bandiera.

Non posso certo nascondere che ho seguito sin dagli albori l'*iter* che ha condotto all'Istituzione dell'Autorità dei Trasporti, vista anche la stretta connessione con il tema delle liberalizzazioni che ho sempre sostenuto, anche in precedenza, come Presidente dell'Antitrust.

E' noto, che il recente intervento legislativo è frutto di un emendamento governativo su cui poi è stata posta la fiducia che ha modificato sostanzialmente l'originaria visione del recepimento della direttiva diritti che riconosceva l'ENAC quale Autorità di riferimento.

In tale contesto, si è provveduto ad istituire una Autorità intersettoriale, in controtendenza con gli orientamenti comunitari liberisti, volti ad orientare gli Stati membri verso l'adozione di Autorità monosettoriali, con l'ambizione di contribuire in modo decisivo alla semplificazione della lunga, faticosa catena regolatoria che caratterizza l'attuale quadro di riferimento normativo nazionale, permettendo una più adeguata gestione dei conflitti di interesse tra i molti soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore.

E', quindi, indubbio che esistano resistenze alla concreta operatività di tale nuova Autorità che si evidenziano nella difficoltà delle Commissioni Parlamentari di rendere il parere favorevole sui membri designati dal Governo.

In tale ambito, è apprezzabile l'iniziativa del Centro Studi Demetra che pur essendosi "*battuto*" perché l'ENAC fosse riconosciuto quale entità giuridica nazionale di riferimento nella gestione della direttiva diritti, oggi, con forza, difende la scelta governativa ponendo, però, il problema di un'ulteriore sintesi del sistema pubblico posto a presidio del trasporto aereo.

Ovviamente, il dibattito di oggi si inserisce appieno nel quadro delle recenti misure adottate dal Governo per rilanciare la concorrenza e le liberalizzazioni e si pone in linea di continuità con l'azione dell'esecutivo sul fronte della revisione della spesa pubblica.

Di certo sarebbe presuntuoso affermare che la nuova Autorità di regolazione dei trasporti, di per se, possa rappresentare la soluzione dei numerosi problemi che affliggono il settore.

L'Autorità, infatti, sarà chiamata ad esercitare funzioni estremamente articolate, in settori apparentemente accomunati dalla riconducibilità alla nozione di "trasporti", di fatto assai

diversi, e al loro interno suscettibili di essere diversamente regolati. In particolare, essa dovrà esercitare, nei diversi settori di competenza, funzioni normative in senso ampio, funzioni di controllo e di vigilanza, nonché funzioni sanzionatorie e “*paragiurisdizionali*”, la cui concreta specificazione è demandata a regolamenti, da adottarsi nei modi e tempi previsti dalla legge n. 481/1995. Tale “*flessibilità*” di competenze, sono certo, porterà ad una economizzazione delle risorse, ma anche ad un incremento degli *standard* qualitativi dei servizi offerti, considerata la messa a fattor comune delle diverse professionalità che saranno coinvolte. Siffatta articolazione funzionale, ovviamente, avrà diretti vantaggi nei confronti degli utenti e dei consumatori. Basti pensare alla competenza dell’Autorità a valutare reclami, istanze e segnalazioni in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte degli esercenti il servizio.

Tra l’altro, mi preme sottolineare - perché ritengo davvero che sia dirimente al fine di comprendere appieno le potenzialità connesse al funzionamento del nuovo organismo - che stiamo parlando di un’Autorità indipendente e, come tale, autonoma nella scelta degli strumenti più idonei al raggiungimento delle finalità per cui è preposta.

E’ ovvio che se l’Autorità dei Trasporti sarà concretamente in grado di esprimere appieno il proprio ruolo, è importante che si sviluppi un dibattito sul riassetto istituzionale del settore trasporti, con particolare riferimento al trasporto aereo.

Per fare un esempio, è chiaro che lo sviluppo del mercato degli slots nel mercato secondario di Londra, con la patrimonializzazione del loro valore nell’ambito degli asset societari delle compagnie aeree rende inidonea, nel nostro Paese, la configurazione giuridica ed organizzativa di Assoclearance per governare tale fenomeno.

Peraltro l’ENAC, con la costituzione dell’Autorità dei Trasporti, venendo a perdere delle competenze in materia tariffaria ma mantenendo delle specifiche professionalità all’interno, potrebbe meglio presidiare l’evoluzione regolamentare delle bande orarie.

Inoltre, ENAV spa ed ENAC in ambito aeroportuale e internazionale potrebbero in sinergia meglio tutelare la sicurezza e i nostri interessi nazionali.

Va da se che l’ipotesi prospettata dal Centro Studi Demetra di unificazione in una nuova e diversa entità giuridica di carattere societarie di ENAC, ENAV spa ed Assoclearance vada approfondita da un punto di vista di compatibilità comunitaria anche se, è noto, che in

Francia, Svizzera e Spagna, non sussiste la ripartizione di competenze così come individuata nel nostro Paese.

Apprezzo, dunque, molto l'impegno del Centro Studi Demetra che, oggi, ha voluto lanciare "*una pietra nello stagno*" cercando di focalizzare l'attenzione su quella che è ormai una realtà con cui dover fare i conti.

Naturalmente, sensibilizzerò i Ministri competenti per approfondire la proposta, rimettendo anche alle valutazioni parlamentari, oggi autorevolmente rappresentati, l'idea di elaborare, con il contributo tecnico del Centro Studi Demetra, una proposta di legge "*bipartisan*" che potrà trovare nel Governo una favorevole attenzione.

Grazie.