

Centro Studi DEMETRA
Via F. Civinini, 85 – 00197 Roma
CF 08989851004 - Tel. 06 8074497
www.demetracentrostudi.it – info@demetracentrostudi.it

CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
INDAGINE CONOSCITIVA
SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO
AUDIZIONE 23 giugno 2009

SOMMARIO

PRESENTAZIONE DEMETRA3
RELAZIONE8

PRESENTAZIONE DEMETRA

Il Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation) è l'Associazione nata nel 2006 dall'impegno di esponenti del mondo accademico, imprenditoriale ed istituzionale con la finalità di promuovere, nel nostro Paese, iniziative di carattere formativo, giuridico, amministrativo ed economico nel settore dei trasporti, con particolare riferimento a quello dell'aviazione civile.

L'esperienza maturata in questi primi tre anni di attività ha condotto l'Associazione ad approfondire, tra l'altro, le nuove frontiere della politica comunitaria nel settore: l'innovazione tecnologica e l'ambiente, tematiche di grande interesse ed in continua evoluzione, da analizzare comunque con una particolare attenzione al tema della sicurezza e da coniugare anche con l'evoluzione di altri settori come l'aerospaziale e l'ultraleggero.

Demetra conta 35 associati: Aeroporto di Bologna, Aeroporto di Firenze, Aeroporto di Frosinone, Aeroporti di Puglia, AdR, Aeroporto Verona Valerio Catullo, ASI, Agusta Westland, Air Italy, Air BP Italia, Alenia Aeronautica, Argol Air Cargo, Assaeroporti, Assocatering, Associazione Culturale Vivilvolo - Unica, Assoclearance, Banca Finnat Euramerica, Blue Panorama Airlines, CIRA, Dhl Aviation, Diemme, Eads Airbus, ENAC, ENAV, Fondazione 8 Ottobre 2001, Geasar, MyAir.com, PricewaterhouseCoopers, SACBO, SAVE, SEA, Selex Service Management, Sorem, Tecno Engineering 2c, Vitrociset.

Il Centro Studi si è affermato come autorevole riferimento culturale del complesso mondo dell'aviazione civile, che, oggi, si estende dall'ultraleggero allo spazio, conseguendo importanti riconoscimenti, tra cui, certamente, l'odierna audizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano condotta dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati.

L'Associazione, presieduta dall'Avv. Pierluigi Di Palma, già Direttore

Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, opera sotto la guida di un comitato scientifico, diretto dalla Prof.ssa Avv. Maria Alessandra Sandulli, ordinario di diritto amministrativo presso l'Università degli Studi di Roma Tre. Il Centro Studi Demetra svolge attività di divulgazione specialistica e, a tal fine, organizza convegni, seminari e conferenze tesi a promuovere il dibattito sulla politica del trasporto aereo, così creando occasioni di confronto tra i referenti politici ed accademici, le massime autorità istituzionali, i vertici imprenditoriali, i più accreditati esperti per approfondire, in particolare, le problematiche del settore connesse alle trasformazioni derivanti dalla liberalizzazione e privatizzazione del sistema ed al relativo adeguamento alle regole della legislazione comunitaria.

Ogni anno, in occasione del proprio Convegno annuale, Demetra conferisce ad una personalità del mondo imprenditoriale, distintasi per impegno ed innovazione nei settori di interesse dell'Associazione, il Premio "Luigi Muratori", istituito in ricordo del compianto ed apprezzato parlamentare, già consigliere del C.d.A dell'ENAC, prematuramente scomparso nel 2005, che ha ricoperto anche la carica di Segretario della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, mostrando una particolare sensibilità per il settore del trasporto aereo.

Nel 2007, il Premio "Luigi Muratori" è stato assegnato alla società Aeroporti di Puglia S.p.A., nella persona del D.G., dott. Marco Franchini, e, nel 2008, all'Agusta Westland, nella persona del Presidente, ing. Amedeo Caporaletti.

Nel 2006, Demetra ha organizzato, a Roma, la Tavola Rotonda sul tema: "Il diritto degli aeroporti nel processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo".

Nel 2007, il Centro Studi ha dedicato il proprio Convegno annuale al tema de "Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni. Il sistema aeroportuale del Lazio".

Nel 2008, Demetra, avviando una stretta collaborazione con la Fondazione 8 ottobre 2001, ha organizzato, sempre presso la sede dell'Avvocatura Generale dello Stato, il convegno sul "Dossier Malpensa".

Nel 2009, Demetra, in collaborazione con la Fondazione 8 ottobre 2001, ha partecipato all'organizzazione del convegno "Capacità aeroportuali e sicurezza del

volo. Supporto tecnologico ed integrazione", tenutosi a Milano.

Il prossimo 7 luglio, presso la Camera dei deputati, Sala delle Conferenze di Palazzo Marini, si terrà il convegno sul tema "La direttiva diritti e la sicurezza del trasporto aereo".

Tra le attività di prossima attuazione, merita di essere menzionata la collaborazione del Centro Studi Demetra all'iniziativa GATE XXI, la prima esposizione internazionale, organizzata in Italia, che si terrà nel gennaio 2010 e avrà cadenza biennale, dedicata al mondo degli aeroporti, nell'ambito della quale Demetra realizzerà una serie di convegni e di seminari di approfondimento.

Da diversi mesi, inoltre, il Centro Studi Demetra ospita, presso la propria sede di Roma, gli incontri del Tavolo di lavoro sulla "Regolamentazione" che l'Agusta Westland, con la collaborazione di The European House Ambrosetti, ha avviato, nell'ambito dello studio su "Lo sviluppo del trasporto aereo a decollo verticale nel contesto di un sistema di mobilità all'avanguardia per il Paese", con lo

scopo finale di definire, in vista del futuro EXPO 2015, le premesse normative per un piano a medio e lungo termine di infrastrutture ed eliporti idonei a consentire il necessario sviluppo della mobilità mediante i mezzi a decollo verticale.

Nell'ambito delle proprie attività, Demetra si occupa altresì della formazione e dell'aggiornamento professionale dei referenti dei propri associati: oltre agli incontri che si tengono periodicamente presso la propria sede, da tre anni, nel mese di dicembre, il Centro Studi Demetra, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma Tre, organizza un corso di formazione giuridico-amministrativa sul trasporto aereo della durata di tre giornate, che nel 2008 ha affrontato il tema "La liberalizzazione del trasporto aereo

nel diritto nazionale. Sviluppo economico, infrastrutture e trasporti".

L'Associazione, peraltro, cura la Collana "I Quaderni dell'Aviazione Civile", le cui pubblicazioni vogliono, per la loro concretezza, contribuire a sostenere e divulgare un serio confronto sui temi di maggiore interesse ed attualità, permettendo al lettore di cogliere la necessità che il nostro sistema Paese sappia

utilmente confrontarsi anche con il diritto comunitario.

La Collana ha preso avvio con la pubblicazione del volume, in memoria delle 118 vittime della tragedia di Linate, "Una Piazza per non dimenticare", cui è seguita la pubblicazione del Dossier "Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni

-
Valorizzazione del Sistema Aeroportuale italiano. La Puglia: un esempio che fa discutere". Nel 2006, è stato pubblicato "Il diritto degli aeroporti nel processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo", nel 2007 gli "Atti del convegno:

il trasporto aereo nell'Europa delle regioni. Il sistema aeroportuale del Lazio" e, nel

2008, il "Dossier Malpensa". Quest'ultimo volume ha inaugurato una serie di nuovi Dossier di approfondimento, realizzati con la collaborazione dei vincitori delle borse di studio che Demetra, grazie al contributo della Banca Finnat Euramerica, elargisce annualmente a giovani e meritevoli laureati in materie giuridiche. Il nuovo volume della Collana, intitolato "L'allocazione degli Slots: regole e modelli", è attualmente in corso di stampa.

Il progetto editoriale di Demetra, di recente, si è ulteriormente ampliato, e presto porterà alla pubblicazione di un "Codice del trasporto aereo", consistente in

una selezione della legislazione nazionale e comunitaria, di estrema utilità per quanti operando nel settore, devono quotidianamente consultare le numerose e

varie fonti normative che disciplinano il trasporto aereo.

Al fine di permettere l'ampliamento dei campi di ricerca e di approfondimento del Centro Studi, Demetra ha recentemente proposto all'Agenzia Spaziale Italiana di offrire due borse di studio per l'elaborazione di specifici Dossier, con il progetto di affiancare alla collana "I Quaderni dell'aviazione civile" anche la nuova collana "Il giurista e lo spazio".

Per tenere costantemente aggiornati i propri soci, Demetra cura il sito www.demetracentrostudi.it, da poco tempo completamente rinnovato e, fra pochi giorni, on-line.

Il sito, oltre ad una parte accessibile alla generalità degli utenti, dove sono illustrate le finalità e le attività del Centro Studi, offre, nella parte riservata, una aggiornata selezione della normativa e della giurisprudenza nazionale e comunitaria di riferimento, i provvedimenti dell'antitrust rilevanti in materia di trasporto aereo, il testo integralmente scaricabile dei volumi della Collana "I quaderni dell'Aviazione civile", nonché gli articoli di approfondimento redatti in oltre tre anni di attività da Demetra.

RELAZIONE

La perdurante recessione dell'economia globalizzata e la tardiva soluzione imprenditoriale data alla grave crisi Alitalia hanno, allo stato, fortemente indebolito la complessa ed articolata filiera del trasporto aereo nel nostro Paese che va dall'ultraleggero allo spazio. Sicché, è necessario verificare le difficoltà del settore tenendo conto della consacrata crisi di un modello industriale di antica, consolidata e contrastata tradizione all'interno di un comparto produttivo che comunque offre segni di vitalità e può essere garante di un rilancio economico che non riveste interesse per i soli operatori del settore ma è di vitale importanza anche e soprattutto per la produttività delle imprese inserite nei bacini territoriali degli scali aeroportuali di interesse nazionale di riferimento, se capaci di attrarre nuovo traffico.

A ben vedere, le cause che sottendono all'attuale situazione d'emergenza sono piuttosto risalenti nel tempo e, per l'esattezza, sono riconducibili all'epoca della emanazione del c.d. pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, avvenuta con l'adozione dei noti Regg. (CEE) nn. 2407/92, 2408/92, 2409/92 (oggi confluiti nel Reg. CE n. 1008/08), rispettivamente inerenti al rilascio delle licenze, all'accesso alle rotte intracomunitarie e alle tariffe aeree. Il contesto normativo determinato dai predetti regolamenti, finalizzati a rendere il mercato del trasporto aereo in Europa maggiormente concorrenziale, che ha trovato la sua massima espressione con la previsione del diritto di cabotaggio a far data dall'aprile del 1997, ha eliminato tutte quelle forme di "guarentigie" poste in essere dai singoli Stati membri a favore dei rispettivi "vettori di bandiera", che - di fatto - consentivano a quest'ultimi di operare in una situazione di mercato scevra da minacce concorrenziali di competitors stranieri. Il mutato scenario legislativo con il conseguenziale aumento della pressione concorrenziale richiedevano alle compagnie di riferimento nazionale interventi urgenti di rivisitazione delle strategie aziendali, nonché un'attività di pianificazione nel medio e lungo periodo, sia sotto il profilo del network sia nella

gestione del personale. Nel nostro Paese, nonostante nel corso degli anni Alitalia abbia provveduto a delineare nuove strategie di mercato, il vettore di riferimento nazionale non ha tuttavia dimostrato di possedere sufficienti doti di flessibilità e dinamicità, tali da rendere la compagnia adeguata alle mutate condizioni regolamentari ed alle nuove esigenze manifestate dall'utenza. Oggi, archiviata la vicenda Alitalia, è importante che la politica sappia, per tempo, distinguere tra la crisi di un modello industriale legato ad una cultura monopolista e le proposte di sviluppo di un settore capace di adeguarsi, con flessibilità ed immediatezza, alle sollecitazioni che vengono soprattutto da una regolamentazione comunitaria che spinge verso la privatizzazione e liberalizzazione per garantire il diritto dei cittadini europei ad una mobilità sicura e competitiva nei costi.

In particolare, la conclusione del conflitto di interessi fra la compagnia di bandiera e lo Stato - nel senso che lo Stato, perché azionista di riferimento, era obbligato a sostenere le vicende della compagnia di bandiera - permette di guardare con fiducia ad un impegno della nuova Alitalia volto ad intercettare, nel rispetto delle regole del mercato, con migliore tempestività e capacità organizzative coerenti con il ruolo centrale che va riconosciuto al passeggero, l'evolversi della domanda del trasporto aereo.

Ciò detto, per garantire il rilancio dell'economia aeroportuale è importante riprendere un cammino che è stato fortemente voluto dalla classe politica del nostro Paese sul finire degli anni '90 ma che, nel recente passato, ha incontrato forti resistenze, forse perché, pur garantendo apprezzabili risultati, ha messo in discussione il potere di una vecchia classe dirigente che sopravvive solo se non ci sono cambiamenti.

Si tratta invece di iniziare a misurare la distanza che separa le decisioni politiche dalla loro adozione fino alla completa applicazione in tempi ragionevoli. Tempi utili a permettere ai soggetti interessati di regolare le proprie condotte in coerenza con le decisioni prese e di orientare le necessarie strategie nella certezza che un progetto politico venga effettivamente attuato e portato a termine.

Salvo significative eccezioni (Aeroporti di Roma), il disegno politico posto a base del progetto di privatizzazione del sistema aeroportuale italiano avviato, come detto, sul finire degli anni '90 risulta fortemente correlato ad una concessione di lungo periodo, normativamente prevista sino a quaranta anni, da rilasciarsi senza drenare risorse per le finanze pubbliche statali, così da avvantaggiare patrimonialmente, nella favorita ricollocazione sul mercato dell'impresa aeroportuale, gli enti pubblici e territoriali che, per lo più, risultavano essere i proprietari delle società di gestione aeroportuale.

Nello stesso tempo, all'ENAC, l'autorità di settore istituita nel '97, è stato affidato il compito di vigilare affinché il processo di privatizzazione di dette società andasse nella direzione auspicata dall'Europa, verificando, con la possibilità di utilizzare interventi sanzionatori, che, in ambito aeroportuale, rispetto al passato, vi fosse il miglioramento della qualità dei servizi e l'abbattimento dei costi per l'utenza, ponendo, quindi, un limite alle società di gestione rispetto a logiche imprenditoriali dirette a perseguire finalità di pura

remunerazione del capitale investito.

Naturalmente, la concessione di lunga durata è elemento essenziale ma non esclusivo per sviluppare l'impresa aeroportuale in un processo di liberalizzazione e privatizzazione del sistema che, a differenza di quanto accaduto negli Stati Uniti, non è figlio del mercato ma delle regole.

E' indubbio che, nel continente europeo, il sistema del trasporto aereo ha subito profondi cambiamenti. Da un lato, la riserva originaria, caratterizzata dal presidio monopolistico dei collegamenti resi dalle compagnie di bandiera e dalla gestione dei servizi a terra affidata, per lo più, a società aeroportuali giuridicamente private, ma in controllo pubblico, è venuta meno e il trasporto aereo si è aperto al mercato ed alla libera concorrenza. Dall'altro, gli operatori del settore hanno dovuto migliorare la propria capacità competitiva, anche in prospettiva di una possibile e, da più parti, attesa privatizzazione sostanziale. In questo quadro, la normativa europea e lo stesso novellato codice della navigazione assegnano agli aeroporti un ruolo di primo piano nel settore del trasporto aereo, oggi divenuto fenomeno di massa grazie all'ingresso nel mercato dei vettori low-cost.

Spetta alle società di gestione aeroportuali, infatti, una delicata e strategica funzione di coordinamento di tutti gli altri soggetti che operano negli scali, con una mole sempre più importante di attività che riguardano l'organizzazione, la sicurezza, l'intermodalità sul territorio, l'offerta di servizi di qualità, direttamente e indirettamente connessi con il trasporto aereo e comunque incentrati sul passeggero.

Sicché la figura del passeggero è emersa in tutta la sua evidenza. Non più vincolato nelle scelte, come nel precedente regime monopolistico, egli è diventato il vero arbitro del sistema, capace di decretare, in ragione della economicità, sicurezza e puntualità del servizio, il successo, il fallimento o, quanto meno, il declino dei soggetti operanti nel settore.

In ragione di questa nuova politica del trasporto aereo incentrata sulla soddisfazione del cliente-passeggero e tesa a garantire una mobilità di massa sicura e non dispendiosa, gli aeroporti, in particolare quelli di interesse nazionale, sono chiamati a svolgere un'importante funzione economica dipendente dalla capacità di attrarre investimenti e promuovere nuove rotte, garantendo così il diritto del cittadino alla mobilità aerea, rispetto ad un adeguato livello di offerta di collegamenti a tariffe accessibili.

Lo svolgimento di questo ruolo economico costituisce un volano essenziale per lo sviluppo del territorio, non esauendo i propri effetti con i benefici per i passeggeri e con l'efficienza della movimentazione delle merci, ma altresì alimentando, sul territorio che gravita intorno lo scalo aeroportuale, effetti propulsivi immediati per le attività industriali, commerciali e turistiche e, in senso lato, economiche, e conseguentemente con positive ricadute sui livelli occupazionali dell'area di interesse.

Ciò posto, compito della politica è quello di identificare le necessarie linee di intervento per favorire lo sviluppo della mobilità aerea facendone un "business" che trova non solo un limite ma anche un'opportunità nel rispetto dei diritti del passeggero la cui centralità, nel processo di liberalizzazione e

privatizzazione del settore, impone l'erogazione di adeguati standard di servizi e di sicurezza (security e safety).

E' quindi evidente che, a garanzia dello sviluppo del trasporto aereo, è importante superare l'anomalia riscontrata negli ultimi anni in cui, identificando la crisi di un modello industriale con una presunta e non dimostrata crisi del settore, si è affrontato il problema degli aeroporti in un ottica vetero-monopolista di sostegno al vettore di riferimento che fino a pochi mesi fa ha dominato la scena ed ha negativamente condizionato le strategie governative della politica del trasporto aereo.

Naturalmente, in una dimensione comunitaria, è necessario rafforzare il legame fra la politica del trasporto aereo in Italia e quella del trasporto aereo in Europa, per affrontare, mettendo a frutto le conquiste dell'innovazione tecnologica, specificamente il controllo satellitare, che possono consentire crescita di efficienza con maggiori economie.

Altresì, nell'obiettivo di complessivo innalzamento delle garanzie per il cittadino utente, oltre all'attenzione per i problemi della security aeroportuale, anche con riferimento ai condizionamenti derivanti dalle esistenti esigenze di tutela da atti di terrorismo, ed ai livelli di safety aeroportuale, si dovranno condurre a completamento i processi di liberalizzazione e privatizzazione in atto, nel rispetto della nuova politica della Comunità europea in materia di innovazione e ambiente, emarginando competizioni incentrate unicamente al criterio del prezzo più basso che tuttora è rinvenibile in talune realtà imprenditoriali, come dimostrano le situazioni in cui si constata l'espulsione di alcuni lavoratori dal sistema aeroportuale che vengono poi sostituiti con soggetti privi di qualsiasi cultura della sicurezza.

Questo modus operandi, nel nostro Paese, è figlio di questi anni: le iniziative avviate dagli estensori della legge n.248/05, per soddisfare - in qualche modo - la necessità dello Stato di uscire dal problema Alitalia, sono oggi criticate dagli stessi autori che ne avevano garantito il risultato, essendosi resi conto del fallimento, dal momento che si sono dimostrate misure non idonee a salvare il vettore di riferimento nazionale e che rilevanti sono stati i costi per la collettività.

La vicenda della compagnia di bandiera tuttavia non si esaurisce nell'ambito della medesima società, in quanto, nel frattempo, si è corso il grave rischio di mortificare anche tutte le altre imprese del settore, proprio perché si è chiuso un mercato affidandolo, sostanzialmente in regime monopolista, a chi non poteva più esserlo, proprio per la incapacità di sviluppare traffico nonostante le tutele contro il mercato. Chi detiene un monopolio infatti deve essere in grado di garantire convincenti ricadute occupazionali ed economiche a tutte le imprese dell'indotto. Questo non è accaduto e tuttavia le imprese - e gli aeroporti in particolare - sebbene faticosamente, hanno resistito ai momenti più critici del mercato ed il sistema intero ha retto.

Occorre ora effettuare scelte che non siano occasionali o contingenti, ma di valenza strategica, in un contesto nel quale si ha stringente bisogno di avere piena consapevolezza dello scenario che potrà presentarsi nel breve termine. Pari importanza va riconosciuta al travagliato processo di liberalizzazione

e privatizzazione che, a seguito della recente direttiva comunitaria n. 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, appare giunto alla conclusione di un ciclo che è, al contempo, l'avvio di una nuova politica europea del trasporto aereo ispirata ai canoni dell'innovazione e della tutela dell'ambiente, in cui dovranno trovare spazio iniziative di costante adeguamento dei livelli di security e safety aeroportuale.

Come noto, tale direttiva istituisce un quadro di norme comuni per la disciplina degli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione, applicabili ai 69 aeroporti comunitari (di cui 8 italiani) che contano un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri e dovrà trovare attuazione, da parte di ciascun Stato membro, entro due anni dalla sua entrata in vigore.

La predetta direttiva, dunque, lascia ad un "libero mercato", regolato ma non dirigista, la possibilità di sostenere lo sviluppo del trasporto aereo, con particolare attenzione alla necessità di recuperare risorse per gli investimenti che, senza gravare sulla finanza pubblica, devono assicurare i necessari ammodernamenti della rete infrastrutturale e, segnatamente, quelli posti a presidio della sicurezza aeroportuale e della tutela dell'ambiente.

Il tutto, nell'ambito di un sistema che deve istituire o individuare un'Autorità garante degli interessi dell'utenza ed in particolare della tutela dei diritti del passeggero che, grazie all'auspicato incremento del traffico aereo, deve poter verificare il miglioramento del servizio ad un costo più contenuto. Ma vi è di più.

La citata direttiva, insieme alle recenti pronunce della Corte Costituzionale (n. 51/08 e n.18/09), offre un contributo autorevole per identificare la rete aeroportuale di interesse statale distinguendola, in maniera inequivocabile, da quella di interesse regionale, così permettendo al Governo del Paese di concentrare il proprio interesse su un complesso di scali numericamente limitato ma che sostiene, nel suo insieme, più dell'80% del traffico aereo.

Infatti, la "direttiva diritti", riferendo la disciplina tariffaria di interesse comunitario esclusivamente agli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri (salvo una marginale eccezione per i Paesi membri che non hanno uno scalo che sviluppi la predetta soglia di traffico), permette, in coerenza con quanto già affermato dalla Commissione europea nella comunicazione relativa agli "Orientamenti comunitari in materia di finanziamento degli aeroporti e gli aiuti

pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su aeroporti regionali", di

identificare gli scali di interesse comunitario in quelli che registrano un traffico superiore ai 10 milioni di passeggeri e gli scali di interesse nazionale in quelli con traffico tra i cinque ed i dieci milioni. Residuano i piccoli aeroporti regionali coincidenti con quelli che sviluppano un traffico sino ad un milione di passeggeri ed i grandi aeroporti regionali che movimentano sino a cinque milioni di passeggeri.

La predetta classificazione tenderebbe, laddove recepita nel nostro ordinamento, a garantire una politica di crescita del sistema aeroportuale del

nostro Paese correlabile alla vocazione del singolo scalo, senza sovrapposizioni e conflitti piuttosto determinati da divisioni legate all'appartenenza politica e territoriale che, alla fine, sono causa di sperpero di risorse, molto spesso pubbliche.

La condivisione di questa scelta razionale potrebbe, ad esempio, portare il nostro Paese a valorizzare, tramite una apposita società mista pubblico-privata, gli scali sino ad un milione di passeggeri, riservandone l'uso, anche per ragioni di sicurezza, all'ultraleggero qualificato (cfr. modifica DPR n.404/1988), nonché ad alcune categorie di aviazione generale ed all'elicottero.

In tale ipotesi, è altresì evidente che, per quanto concerne gli aeroporti di rilevanza nazionale, ovvero quelli con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri, il problema centrale da affrontare dalla politica nazionale sarebbe quello dell'incremento della capacità aeroportuale e dell'allocazione degli slots. Infatti, i grandi aeroporti europei sono afflitti dal problema della congestione con la conseguente difficoltà ad affrontare la prevista crescita della mobilità aerea, con idonee garanzie di sicurezza ed efficienza.

E' certo che i diritti di atterraggio e decollo degli aeromobili rappresentano un input essenziale per il trasporto aereo in quanto via di accesso ineludibile per nuovi mercati, ossia per nuove rotte e, quindi, nuovi clienti, ed è altrettanto ovvio che la loro rilevanza è strettamente legata alla scarsità della risorsa, essendo essi disponibili in misura limitata, perché correlati alla capacità della infrastruttura aeroportuale.

E' questo un problema al quale non è facile dare risposta in tempi brevi a causa di molteplici fattori: mancanza di aree disponibili da destinare alla costruzione di ulteriori piste; tempi procedurali eccessivamente lunghi per l'approvazione dei progetti per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali; problemi di compatibilità ambientale; costi elevati per la creazione di nuova capacità.

In tale ottica, assunta la consapevolezza che la pluralità dei problemi del trasporto aereo va affrontata in un contesto che deve superare i confini nazionali con iniziative in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, il Centro Studi Demetra ritiene che codesta Commissione debba, condividendone l'utilità, approfondire, tra gli altri, i seguenti temi:

• Riconoscimento dell'ENAC quale unica Autorità di settore ed esclusivo interlocutore del sistema a garanzia della centralità del passeggero

e della sicurezza del trasporto aereo

Tema importante, a garanzia di un percorso di liberalizzazione e privatizzazione del settore nel rispetto dei diritti del passeggero e della qualità e sicurezza dei servizi resi dagli operatori, è la legittimazione dell'ENAC ad essere individuato quale unico interlocutore del settore, così assumendo concretamente il ruolo di Autorità che gli viene riconosciuto dalla legge (art. 687 cod. nav.). In particolare, la direttiva diritti n. 2009/12/CE prevede la designazione o l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'Autorità di vigilanza indipendente incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate in forza delle disposizioni contenute nella direttiva, nonché

competente ad esaminare eventuali reclami proposti sulle decisioni inerenti i diritti aeroportuali, assunte dal gestore e non condivise dagli utenti aeroportuali. In sede di recepimento, il Parlamento potrebbe individuare l'ENAC quale Autorità di riferimento e, nel contempo, potrebbero essere emanate alcune disposizioni legislative tendenti a rafforzare l'autonomia dell'Ente, permettendo altresì di risolvere alcune questioni relative alla dotazione organica, con specifico riferimento al potenziamento di alcune strutture che si occupano di regolazione economica, certificazione e sicurezza;

• **Classificazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali nazionali e norme in materia di distribuzione del traffico**

Il Parlamento, verificata la mancata individuazione, ai sensi dell'art. 698 cod. nav., de "gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale" e assunte le

opportune notizie in merito alla costituzione ed all'eventuale attività svolta dal "comitato di coordinamento tecnico" previsto dall'art. 704, c. 2, del medesimo codice, per "coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale",

può formalmente segnalare al Governo che, nella Comunicazione della Commissione europea relativa agli "Orientamenti comunitari in materia di finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie

operanti su aeroporti regionali" adottata dopo "il caso Charleroi", i piccoli aeroporti

regionali coincidono con quelli sino ad un milione di passeggeri annui ed i grandi scali regionali sono considerati quelli sino a cinque milioni di passeggeri.

Solo oltre il citato volume annuo di traffico passeggeri, l'Europa identifica la categoria degli aeroporti nazionali (sino a dieci milioni di passeggeri) ed i grandi scali comunitari (oltre dieci milioni di passeggeri). Inoltre, c'è da dire che la predetta soglia di cinque milioni di passeggeri, che fissa il limite

dell'interesse comunitario per gli aeroporti, trova un'importante conferma nella citata direttiva n.2009/12/CE sulla determinazione della misura dei diritti aeroportuali che troverà applicazione in tutti gli aeroporti UE "il cui volume di traffico annuale superi la soglia di cinque milioni" di movimenti passeggeri.

Con l'occasione, il Parlamento potrà altresì segnalare al Governo il superamento da parte della regolamentazione comunitaria della classificazione aeroportuale correlata ai sistemi aeroportuali di cui all'art. 8 Reg. (CEE) n. 2408/92. Infatti, l'art. 19 del Reg (CE) n. 1008/08 del 24 settembre 2008, che

integra e modifica la regolamentazione comunitaria di cui ai Regg. (CEE) nn. 2407, 2408, 2409 del 1992, non fa più riferimento alla citata classificazione aeroportuale, introducendo il concetto di "conurbazione", intendendo con ciò "un'area urbana comprendente alcune città che, attraverso la crescita della popolazione

e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite a formare un'unica area edificata".

Peraltro, è previsto espressamente (art. 19, p. 4) che la Commissione, di propria iniziativa o su istanza dello Stato membro, esamini, secondo una procedura

definita, la compatibilità delle regole di distribuzione del traffico vigenti ai sensi dell'art. 8 Reg (CEE) n. 2408/92 in ragione di quanto oggi previsto dall'art. 19, p. 1 e 2, del citato Reg (CE) n. 1008/08. Per quanto concerne il nostro Paese, ciò

vuol dire che è necessario sottoporre a verifica le regole di ripartizione del traffico aereo oggi vigenti sul sistema aeroportuale di Milano (d.m. 3 marzo 2000, 15 T, come integrato e modificato dal d.m. 5 gennaio 2001);

• **Liberalizzazione e commercializzazione degli “slot”**

La Commissione Europea nel libro bianco “European Transport Policy for 2010: time to decide” e l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell’ “Indagine conoscitiva 24 – Dinamiche tariffarie del trasporto aereo passeggeri”, tenuto

conto che la distribuzione degli slots, in un contesto di scarsità, rappresenta un elemento chiave nella definizione della capacità aeroportuale e, di conseguenza, della possibilità per i vettori di operare determinati collegamenti, hanno ribadito la necessità di una revisione della regolazione in vigore, riconducibile al principio del grandfather’s right contenuto nel Reg. (CEE) n. 95/93, come modificato ed integrato dal Reg. (CE) n. 793/04. Vista l’importanza strategica degli slots e lo strutturale eccesso di domanda derivante dal problema della congestione aeroportuale, tenuto conto della rigidità dell’offerta, l’unica alternativa valida resta quella di un’efficiente allocazione dell’esistente scarsa disponibilità di slots. Nel contesto europeo il metodo di assegnazione degli slots si basa sulla utilizzazione di questi a titolo gratuito e sulla regola del grandfathering, ossia nel riconoscimento della precedenza storica nella loro utilizzazione. Il metodo di assegnazione degli slots determina una significativa barriera all’entrata assicurando agli operatori incumbents la parte numericamente più consistente ed economicamente più appetibile dell’offerta dei diritti di decollo e di atterraggio. Né il deficit di concorrenzialità è colmato dalla previsione di una new entrant rule, in base alla quale l’assegnazione degli slots disponibili – frutto di nuova offerta o semplicemente già esistenti ma inutilizzati – viene per metà riservata ai new comers in ragione di alcuni criteri di precedenza. Peraltro, è operativamente difficile distinguere i casi in cui gli slots sono mantenuti da un vettore, anche su una rotta non vantaggiosa, per uno scopo anticompetitivo (come quello di evitare che le bande orarie finiscano ai competitors) oppure per una legittima strategia economica. Insomma, nell’attuale sistema ci sono pochi indiscussi vincitori – vettori storici – e molti perdenti – nuovi operatori e passeggeri – e per queste ragioni, da diverso tempo, viene prospettata come soluzione potenzialmente efficiente l’adozione di meccanismi di mercato, con l’introduzione di un mercato secondario degli slots. L’idea è che, proprio laddove il vigente sistema amministrativo ha fallito, l’adozione di meccanismi di mercato consentirebbe la massimizzazione dell’utilizzo e del valore degli slots, in quanto, eliminando le barriere all’entrata ed autorizzando la negoziazione tra vettori, e permetterebbe la loro attribuzione agli operatori per i quali rivestono maggior valore. Una prospettiva che, tuttavia, sinora, in ambito europeo, si è scontrata con l’incertezza del dettato normativo: in tema di mobilità degli slots, infatti, la normativa comunitaria, pur

prevedendo in alcuni casi la possibilità di trasferimenti e scambi tra vettori, non contiene alcun riferimento ad uno scambio monetario né un esplicito divieto, sicché, nell'ambiguità del dettato normativo, la vendita delle bande orarie è stata a lungo ritenuta vietata, senza che ciò abbia impedito alle compagnie aeree

di ricorrere ad operazioni mascherate come quelle riguardanti i c.d. junk slots creando un vero e proprio grey market. In attesa che il dibattito all'interno della Comunità europea possa portare ad un miglioramento dell'attuale sistema di allocazione degli slots, il Parlamento può sollecitare il Governo affinché, al fine di migliorare l'efficienza del sistema, l'ENAC, quale autorità di riferimento del settore: a) definisca un modello a cui attenersi per verificare la capacità aeroportuale dei singoli scali, superando così una prassi che, pur nel rispetto della normativa vigente, presenta, allo stato, delle indubbie diversità nella concreta attuazione nelle diverse realtà aeroportuali; b) elabori un procedimento che permetta l'immediata verifica, anche a fini di sicurezza, dell'effettivo e puntuale utilizzo degli slots da parte dei vettori assegnatari; c) richieda ad Assoclearance una modifica statutaria che, a garanzia dell'autofinanziamento a carico del mercato, permetta la tariffazione dei costi del servizio nei confronti dei vettori assegnatari;

• **Verifica degli accordi bilaterali per i collegamenti intercontinentali**

In seguito alla liberalizzazione del mercato aereo in Europa, le compagnie aeree dei Paesi membri sono titolate ad operare collegamenti, nel rispetto della capacità aeroportuale, su qualsiasi rotta all'interno dell'Unione Europea. Al contrario la sussistenza di numerosi e datati accordi bilaterali tra Paesi membri e Paesi terzi, limita fortemente la possibilità per vettori comunitari di operare rotte di connessione dall'UE verso altri Paesi. Questo tipo di restrizione determina elementi di inefficienza e frammentazione nel trasporto aereo, obbligando ad individuare pratiche elusive, quali la "charterizzazione della linea", per avviare nuovi voli da e per destinazioni internazionali.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nei limiti di competenza residuale rispetto alla Commissione europea, può avviare una fase di rinegoziazione degli Accordi bilaterali, individuando delle procedure selettive per l'assegnazione dei diritti di traffico ai vettori interessati. Nello stesso tempo, può avviare una verifica dell'effettivo utilizzo dei diritti di traffico da parte dei vettori assegnatari per una eventuale riassegnazione provvisoria di quelli non utilizzati a nuovi vettori. In tale ambito, il Parlamento può invitare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti affinché proceda ad una verifica nei confronti dell'ENAC sulle modalità di attuazione delle previsioni di cui all'art. 785 cod. nav. in cui è previsto che il vettore, per parte italiana, designato al servizio di trasporto aereo extracomunitario sia scelto "(...) sulla base di criteri preventivamente stabiliti e resi pubblici e mediante procedure trasparenti e non discriminatorie" e conseguentemente abbia sottoscritto una convenzione in cui sia, tra l'altro, prevista la decadenza dal servizio nei casi espressamente indicati;

• **Individuazione di meccanismi per l'incentivazione economica di nuove rotte per lo sviluppo della mobilità aerea**

Per il nostro Paese appare prioritario individuare politiche tese ad

incrementare gli indici di mobilità aerea che non comportino una spesa pubblica. Ciò detto, sarebbe interessante introdurre per legge un fondo sulla mobilità nel rispetto di quanto già affermato dalla Commissione europea nella comunicazione relativa agli "Orientamenti comunitari in materia di finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie operanti su

aeroporti regionali". Si tratta di un'ipotesi con la quale si provvederebbe ad allineare i corrispettivi aeroportuali alla media europea, introducendo il principio della reciprocità tariffaria per i voli extracomunitari, così permettendo di alimentare un "fondo per la mobilità". Naturalmente, per evitare contestazioni, il fondo, capitalizzato rispetto alle previsioni di entrata pluriennale quantificabile nel differenziale tra la tariffa praticata ed il corrispettivo di spettanza della società di gestione, potrebbe, con procedure ad evidenza pubblica, essere utilizzato nell'arco di un biennio dai soggetti interessati, sotto la vigilanza dell'ENAC, secondo gli indirizzi comunitari in materia, per sviluppare nuovi collegamenti, anche intercontinentali. Peraltro, al fine di costituire il "fondo per la mobilità" del trasporto aereo, potrebbe prevedersi un'addizionale per passeggero sui diritti d'imbarco sugli aeromobili, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni ed integrazioni;

• Recepimento della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali

La direttiva in materia di diritti aeroportuali n. 2009/12/CE, approvata l'11 marzo 2009 dalla Commissione europea all'esito del pronunciamento del Parlamento europeo nella seduta del 23 ottobre 2008, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 14 marzo 2009.

Il citato provvedimento comunitario, che non appare rientrare nella categoria delle direttive cd. self executive, lascia allo Stato membro la possibilità di diverse opzioni di recepimento.

Nel nostro Paese, va precisato che, normalmente, il recepimento di una direttiva consegue all'inserimento della medesima in una specifica legge approvata annualmente dal Parlamento (cd. Legge Comunitaria), la quale può dare attuazione alle disposizioni comunitarie attraverso la normazione diretta (metodo utilizzato, soprattutto, per il recepimento di disposizioni di non rilevante complessità), ovvero attraverso forme di delega governativa fissando i principi cui l'Esecutivo dovrà attenersi nell'emanare disposizioni di attuazione delle direttive comunitarie tramite decreto legislativo, ovvero tramite regolamento o altro atto amministrativo, a seconda della materia oggetto della norma comunitaria.

In tale contesto, la delega sul recepimento della direttiva n. 2009/12/CE può utilmente ricollocarsi nell'ambito della Legge Comunitaria 2009 che, secondo le attese del Governo, dovrebbe essere approvata dal Parlamento entro il corrente anno.

Nel merito, da una prima lettura del testo della direttiva, appare evidente che diverse sono le opzioni perché il nostro ordinamento possa ritenersi

conformato all'obbligo che discende dalla legislazione comunitaria.

Le tre principali ipotesi, che comunque obbligano il Legislatore ad individuare l'Autorità di vigilanza indipendente, anche di nuova istituzione e specifica competenza, sono le seguenti: a) il recepimento con una previsione normativa ad hoc potrà non essere necessario, laddove si sostenga che la legislazione italiana è già conforme ai principi comunitari, in quanto la vigente disciplina di regolamentazione della materia tariffaria in ambito aeroportuale, già soddisfa pienamente gli orientamenti espressi con la recente direttiva; b) il recepimento potrà avvenire attraverso la rielaborazione del modello vigente, attuativo della legge n. 248/05, con conseguente blocco delle procedure in corso, così determinando l'ulteriore slittamento dei tempi per la definizione di assetti operativi stabili; c) nel recepire la direttiva, potrà essere direttamente rimessa ai singoli gestori aeroportuali, nel rispetto delle procedure di confronto con gli utenti aeroportuali, l'elaborazione dei criteri per la determinazione dell'ammontare dei diritti riscossi, che comunque dovranno essere pertinenti, trasparenti e non discriminatori.

Da ultimo, si segnala che la direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, riferendosi alla disciplina tariffaria degli aeroporti con oltre 5 milioni di passeggeri, non impone allo Stato membro di modificare le regole nazionali che disciplinano la materia per gli aeroporti con traffico inferiore, così potendo restare immutato il contesto normativo che obbliga, nel nostro Paese, gli aeroporti con traffico superiore ai 600.000 passeggeri ad applicare le regole tariffarie in materia di diritti aeroportuali conseguenti all'applicazione della legge n.248/05, cd. "Legge sui requisiti di sistema".

Ciò posto, in sede di elaborazione della delega normativa utile al recepimento della direttiva 2009/12/CE, è opportuno che vengano fissati dei principi e criteri che portino a liberalizzare il regime tariffario per gli aeroporti che sviluppino un traffico inferiore ad una determinata soglia di traffico, 5 milioni, al di sopra della quale troverebbero, al contrario, applicazione le norme di recepimento della direttiva.

In ogni caso, da un primo esame delle tre indicate opzioni, appare chiaro che l'ultima (c) sembra più coerente con gli obiettivi prefissati dall'Unione Europea con la citata direttiva e, peraltro, in questo caso, nel nostro ordinamento, si eviterebbe una sovrapposizione normativa di "blocco", favorendo "un affiancamento normativo" che permetterebbe di definire i procedimenti in corso secondo i dettami della Delibera CIPE di attuazione della legge sui requisiti di sistema (n.248/05), lasciando alle valutazioni dei singoli gestori aeroportuali - in un quadro comunque di certezza tariffaria - la possibilità di provvedere alla rielaborazione della metodologia di calcolo dei diritti, tenendo conto delle specifiche caratteristiche relative alla singola realtà aeroportuale.

Roma, 23 giugno 2009

Avv. Pierluigi Di Palma
Presidente del Centro Studi Demetra

FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

Via Silvio Pellico, 8

20121 MILANO

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

INDAGINE CONOSCITIVA

SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

Audizione 23 giugno 2009

Presentazione e Scopi della Fondazione 8 Ottobre 2001

La Fondazione 8 Ottobre 2001 per non dimenticare, è apolitica, indipendente e senza scopo di lucro.

E' scopo della Fondazione intraprendere ogni iniziativa atta a promuovere tutte le azioni valide e concrete per la sicurezza del trasporto aereo ed il miglioramento della sicurezza del volo.

Le attività principali consistono in:

Organizzare convegni sulla sicurezza del trasporto aereo;

Promuovere tavoli di studio con gli esperti del settore;

Raccogliere segnalazioni di pericolo e previa verifica adoperarsi per una immediata soluzione;

Effettuare il monitoraggio degli aeroporti,

Promuovere studi su situazioni/fattori di rischio;

Finanziare programmi di ricerca ed iniziative valutate da una apposita commissione nel campo della sicurezza dei trasporti;

Effettuare studi ed analisi delle normative vigenti e della loro applicazione.

Nel corso della propria attività iniziata nel Maggio 2004, la Fondazione 8 ottobre 2001 ha intrapreso molte iniziative, alcune divenute anche di rilevanza internazionale, non tutte elencabili per economicità di tempo.

Fra le tante, segnalo:

- La costituzione di una “task force” tecnica costituita da esperti di riconosciuta capacità ed esperienza nei vari settori del Trasporto Aereo e della Aviazione Commerciale e Civile, che segue con attenzione gli accadimenti relativi al mondo aeronautico e fornisce, a titolo totalmente gratuito, il proprio supporto a tutti coloro, addetti ai lavori e non, che vi si rivolgano.

Un esempio concreto di questo impegno, unanimemente riconosciuto di elevata professionalità, è stata la consulenza tecnica di parte fornita al Collegio legale che ha tutelato gli interessi delle parti civili, fra cui anche la Fondazione, costituitesi nel processo svoltosi a Palermo sull'incidente di Capo Gallo accaduto al velivolo Tuninter il 6 agosto 2005 nel mare antistante Punta Raisi.

Le segnalazioni che, ormai sempre più numerose, giungono alla Fondazione, alcune delle quali pubblicate anche sul sito internet (oggetto di migliaia di visite al giorno, sia da addetti ai lavoro sia da altri), dopo attenta valutazione da parte dei propri esperti, vengono comunicate agli Enti competenti, operatori, e gestori, ai quali viene anche sempre fornita la disponibilità di usufruire, se richiesto, del contributo ad individuare eventuali soluzioni.

Quando ritenute di interesse generale ai fini della Sicurezza del Volo o della Prevenzione, vengono anche pubblicate sul sito della Fondazione.

La crescente credibilità e la fiducia della gente nella Fondazione e nel suo operato, rende sempre più numeroso il flusso di informazioni che giunge e che può costituire una importante fonte di conoscenza per l'individuazione di soluzioni volte al miglioramento del trasporto aereo.

A tal proposito, recentemente, è giunto alla Fondazione l' apprezzamento dell' Amministratore Delegato di E.N.A.V. per il riconosciuto ed importante contributo della Fondazione, attraverso i canali sopra illustrati al miglioramento dell' efficienza del sistema;

- L' organizzazione di convegni aventi per oggetto la sicurezza del volo, la prevenzione degli incidenti, la tutela del passeggero.

A tali incontri sono intervenuti tutti i più autorevoli rappresentanti dell' aviazione civile italiana.

Nell' ultimo convegno del febbraio scorso dal titolo: “CAPACITA’ AEROPORTUALI E SICUREZZA DEL VOLO” (Supporto tecnologico ed

integrazione), i vertici europei (Eurocontrol, EASA, ACI Europe) hanno illustrato gli sviluppi futuri e le prospettive del trasporto aereo europeo, indicando possibili soluzioni alle problematiche connesse alla forte crescita prevista. Non appena disponibili, faremo pervenire a questa Commissione gli atti del Convegno che sono in fase di stampa.

- La partecipazione, anche in sedi internazionali, a dibattiti, incontri, convegni e seminari con il contributo di propri relatori, il cui oggetto è lo studio ed il confronto

su temi inerenti la sicurezza del volo, degli aeroporti, la movimentazione a terra degli aeromobili e la tutela del passeggero.

Nell' ultimo convegno di ACI Europe, tenutosi a Berlino nel novembre 2008 (il più importante appuntamento annuale europeo in materia di aeroporti) il responsabile della task force della Fondazione è stato chiamato ad essere Chairman (Presidente) della sessione dedicata alle operazioni ed alla sicurezza del volo;

- Divulgazione attraverso libri, atti dei convegni, scritti, sito internet e partecipazione diretta nelle sedi di dibattito di argomenti e proposte con lo scopo di favorire la diffusione di una cultura della Sicurezza del Volo e della Prevenzione, non solo fra addetti ai lavori ma anche fra la gente;
- Si propone quale punto di riferimento e di supporto anche tecnico/giuridico, a titolo gratuito, per tutti coloro che siano stati toccati da tragedie quali quella che ne hanno determinato la istituzione;
- Si attiva, con iniziative periodiche e facendosi carico della organizzazione, per individuare punti e luoghi di incontro fra tutte le realtà, gli attori ed i responsabili del Trasporto Aereo, in modo da favorirne la comunicazione, lo scambio diretto di idee, proposte, analisi e progetti, condizione indispensabile per la evoluzione del sistema con lo scopo di contenerne anche le necessarie tempistiche realizzative;
- Sostiene e supporta, anche con proprie borse di studio, chi voglia approfondire i temi della Sicurezza del Volo e della Tutela del Passeggero, con la preparazione di tesi o di lavori e relazioni da presentarsi in specifici convegni nazionali ed internazionali, mettendo a disposizione degli interessati anche gli esperti tecnici della propria Task Force..
- I prossimi impegni saranno: il convegno a Roma il 7 Luglio prossimo, organizzato in collaborazione con il Centro Studi Demetra da titolo "Il recepimento della direttiva diritti e la sicurezza del trasporto aereo" ed il convegno europeo a Barcellona organizzato in partnership con ACI EUROPE e DEMETRA sulla sicurezza degli aeroporti.
- In seguito al notevole successo internazionale ottenuto in occasione del suddetto convegno di Febbraio, siamo stati chiamati dalla FSF (Flight Safety Foundation) americana ad organizzare a Milano nel 2010 lo IASS (seminario mondiale sulla sicurezza del trasporto aereo) al quale parteciperanno circa mille addetti provenienti da 52 paesi del mondo. Un'organizzazione molto impegnativa dal punto di vista organizzativo ed economico, ma di grande prestigio mondiale.
- Anche quest'ultimo evento sarà organizzato in compartecipazione con il Centro studi DEMETRA con il quale operiamo in stretta collaborazione da oltre due anni.

Roma, 23 Giugno 2009

Paolo Pettinaroli

Presidente Fondazione 8 ottobre 2001