

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 LUGLIO 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SALVATORE DEIDDA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione di rappresentanti di Aeroporto di Genova Spa:	
Deidda Salvatore, <i>presidente</i>	3	Deidda Salvatore, <i>presidente</i>	3, 5, 6, 7
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA		Frijia Maria Grazia (FDI)	5
		Ghirra Francesca (AVS)	6
		Pastorino Luca (Misto-+Europa)	6
		Righi Piero, <i>direttore generale di Aeroporto di Genova Spa</i>	3, 6

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 14.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di Aeroporto di Genova Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Aeroporto di Genova Spa nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Ringrazio il direttore generale di Aeroporti di Genova Spa Piero Righi per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione, invitandolo a contenere l'intervento in un tempo massimo di sette minuti. Prego.

PIERO RIGHI, *direttore generale di Aeroporto di Genova Spa*. Grazie a lei, Presidente, e agli onorevoli componenti della Commissione per questo invito che ci dà la possibilità di condividere alcune considerazioni su un tema che mi sembra sicuramente di alto profilo, molto ambizioso nella sua declaratoria, anche con un orizzonte temporale tutto sommato breve se pen-

siamo che la continuità territoriale nasce più di vent'anni fa.

Vorrei preliminarmente dare un quadro un po' generale del trasporto aereo e della sua evoluzione, per poi entrare nel caso specifico di Genova che ovviamente ci interessa oggi.

È chiaro che la continuità territoriale, come anche gli aiuti allo *start-up* delle compagnie aeree di cui ha parlato il presidente dell'ENAC, avvocato Di Palma, nella sua audizione — che ho seguito con molto interesse, come ho cercato di seguire un po' tutte le audizioni che avete tenuto su questo tema — sono elementi distorcenti della concorrenza e del mercato. Per cui sono compatibili con il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, là dove sia riconosciuto effettivamente il fallimento del mercato e la necessità di garantire l'essenziale connettività del territorio con altri mezzi.

È chiaro che il trasporto aereo si compone (cerco di farla breve) di due elementi fondamentali, che sono i vettori, che avete audito e che sono fornitori di servizi, e i gestori di infrastrutture che sono gli aeroporti. Queste due componenti essenziali del sistema hanno subito degli sviluppi in virtù di un'evoluzione normativa che ha previsto, a partire dagli anni '90, un processo di liberalizzazione e di privatizzazione da cui non si può prescindere, nell'indicazione delle misure che tendono a orientare lo sviluppo del sistema. Ed è anche vero che forse noi, come Italia, abbiamo attraversato questo processo in modo meno efficace di altri Paesi, se è vero che abbiamo perso una compagnia di bandiera nazionale ma di rilevanza globale; e anche, devo dire, i nostri scali *hub*. Noi abbiamo ascoltato l'audizione del rappresentante di Aeroporti di Roma che ha conquistato la quinta stella

Skytrax, per cui è un'eccellenza dal punto di vista dei servizi, ma se guardiamo allo sviluppo a livello globale, tanto verso Est che verso Ovest abbiamo perso flussi in transito a beneficio di Istanbul di quello che poteva essere, rispetto alla posizione logistica, evidentemente dell'Italia.

Il territorio italiano rimane un territorio estremamente attrattivo, come tutte le regioni italiane, e l'Italia è pur sempre l'ottava economia mondiale: per cui la mobilità, che è sicuramente un bene essenziale, oltre che un diritto sancito appunto dalla Costituzione... L'esigenza di mobilità è un processo irreversibilmente destinato a crescere, ma in un contesto che evolve. Contesto che evolve anzitutto per il fattore ambientale, di cui credo si sia parlato ripetutamente anche nelle audizioni precedenti e su cui poi ritornerò, ma anche per questa cosiddetta nuova normalità *post Covid* perché assistiamo a una situazione in cui molti operatori hanno un livello di indebitamento elevato, per cui una propensione allo sviluppo e all'investimento certamente minore che per il passato.

Ci sono gli effetti commerciali e operativi del contesto geopolitico. È di ieri la notizia che easyJet ha cancellato 1.700 voli su Gatwick. Cosa vuol dire? È un segnale molto allarmante, e questo per effetto di un sistema integrato di trasporto aereo, nel quale anche un battito d'ali di farfalla da una parte si risente evidentemente dall'altra; essendo un sistema globale è globalmente vulnerabile. Tutto ciò ha delle implicazioni importanti: i tempi di volo verso l'Estremo Oriente si sono allungati, per cui il mercato è un mercato più difficile da sviluppare.

A questo si aggiunge il tema dell'inflazione, di un reddito disponibile per i viaggi certamente più contenuto e anche la scarsità di alcuni fattori produttivi. Abbiamo parlato ripetutamente del tema dei prezzi: è chiaro che ci sono meno aeroplani di quelli che servirebbero, per tutta una serie di motivi, e questo è un ulteriore fattore di criticità. In questo contesto sono gli operatori cosiddetti *low cost* che la fanno un po' da padrone, acquisiscono quote di mer-

cato a danno dei vettori tradizionali. Questa è una situazione un po' di scenario.

Veniamo a Genova. Io sono arrivato a Genova nel 2018 e devo dire che nel 2018-2019 abbiamo osservato un fenomeno che ha dimostrato che Genova non era un caso unico. Mi spiego meglio. Il tasso di crescita composto annuo nei venti anni precedenti, cioè dal 2000 al 2019, per il traffico aereo italiano è stato del 4 per cento; Genova è cresciuta solo del 2 per cento e solo grazie al colpo di coda degli ultimi due anni, che sono il 2018 e 2019. Perché questo? Perché c'è stata una politica commerciale che ha, anche grazie al primo contratto di programma che è stato sottoscritto, consentito di dare una connettività maggiore, mettere dei voli e, detto con una battuta, il cavallo beve: la richiesta c'è, è la dimostrazione di una domanda latente o in fuga verso scali concorrenti che è stato possibile intercettare. Le destinazioni sono passate da 25 a 44 e i passeggeri da 1.200.000 a 1.500.000. Questo è un primo elemento importante, perché dimostra che Genova ha potenziale di crescita come tutti gli altri scali ed è molto spesso l'offerta di servizi che crea la domanda.

Altro elemento che non si può ovviamente sottacere ma che credo sia largamente conosciuto, è la criticità delle infrastrutture liguri, in particolare quelle autostradali e ferroviarie. Ma non solo questo: è anche un cantiere, un grandissimo cantiere in questo momento, che crea ulteriori problemi a un'efficace mobilità, e altri cantieri molto importanti sono in corso. Cito solo il Terzo Valico e il Nodo ferroviario, per menzionare i più importanti, ma anche ovviamente la Gronda e la diga foranea; per cui è un polo logistico che svolge un ruolo essenziale anche in un contesto nazionale e sovranazionale. Genova è il terminale del corridoio TEN-T Reno-Alpi, il porto di Genova da solo ha un programma di investimenti di circa 3 miliardi di euro, per cui assicurare la connettività a questa realtà produttiva, non solo per ripristinare un diritto alla mobilità ma anche per consentirle di svolgere il suo ruolo nel contesto più generale, è una necessità prioritaria. Genova è la sesta città d'Italia e l'undice-

sima città metropolitana; l'aeroporto è oltre il ventesimo posto. Lo spazio per crescere sicuramente c'è e la continuità territoriale è sicuramente uno dei mezzi che può essere attivato per consentire di accelerare questo percorso di crescita, con effetti anche sull'ambiente.

Attualmente noi assistiamo a fughe di traffico consistenti in cui i genovesi frequentemente utilizzano il mezzo privato per andare a Milano; l'impatto carbonio complessivo sarebbe sicuramente ridotto se la partenza del volo avvenisse dallo scalo di Genova. Lo stesso abbiamo fatto noi all'interno dell'aeroporto, non solo con la riduzione dei consumi e l'acquisto di mezzi elettrici, ma anche agendo sul cosiddetto *scope free* della classificazione dell'impronta ecologica delle attività, e cioè favorendo (questa è una cosa che abbiamo forse comunicato in modo insufficientemente evidente) l'utilizzo di aeroplani di nuova generazione, con incentivazioni di tipo commerciale.

Pensate che gli aeroplani che vengono attualmente utilizzati sulla Roma-Fiumicino (cito ITA Airways perché l'accordo è stato fatto con ITA Airways) sono aeroplani che hanno un consumo del 25 per cento inferiore ai velivoli precedenti. Il che vuol dire circa 5 chili di carburante a passeggero in meno/tratta, o 6 litri, che moltiplicati per 300 mila passeggeri fanno 4.500 tonnellate di carbonio risparmiate. Questo per spiegare come l'aeroporto può a sua volta svolgere un ruolo di accelerazione di alcuni processi di cambiamento virtuoso.

L'intermodalità evidentemente anche su Genova è un tema particolarmente rilevante. RFI ha già aperto il cantiere per la realizzazione della nuova fermata Erzelli-Aeroporto che, tempo due anni, consentirà di collegare direttamente l'aerostazione con la rete ferroviaria nazionale e regionale.

In sintesi sicuramente riteniamo che ci siano i presupposti e anche la necessità, l'opportunità di ricorrere a forme di finanziamento pubblico per consentire l'accelerazione di questo processo virtuoso di recupero della mobilità, di miglioramento della viabilità, con un'attenzione particolare al fattore ambientale. Questo *medio*

termine anche su destinazioni internazionali, non solo pensando alla continuità su Roma, come hanno dimostrato i casi di Trieste in particolare e di Ancona: la continuità territoriale è esprimibile anche su altre destinazioni.

Concludo ricordando ahimè anch'io il tema dell'addizionale comunale. Questo credo sia stato trasversalmente comunicato da tutti, è di particolare impatto sugli aeroporti regionali, è vissuto da tutti gli operatori del settore, vi confesso, come una vera e propria tassa sul macinato, come se fosse l'accisa per la guerra in Etiopia, per dire: la sua eliminazione sarebbe un intervento di sistema che consentirebbe certamente un miglioramento e un impatto positivo sullo sviluppo del traffico aereo, prioritariamente sugli aeroporti regionali che ne hanno, devo dire, beneficiato per un periodo di sei mesi nel 2021, e poi la misura non è stata più ripresa.

Io credo di aver concluso. Se ci sono domande...

PRESIDENTE. Grazie, dottor Righi.

Chiedo se vi siano interventi. Colleghe Frija e Ghirra.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Grazie, Presidente. Io ringrazio il direttore dell'Aeroporto di Genova, che oggi è qui presente in Commissione per farci un po' il quadro anche della situazione ligure.

Molto velocemente, è ovvio che la Liguria è una regione fortemente penalizzata sotto il profilo dei trasporti. Il ponte Morandi è stato l'esempio evidente della situazione delle autostrade della Liguria; inoltre i cantieri, il trasporto ferroviario che ancora si svolge su un solo binario, quindi un trasporto ferroviario che ad oggi non prevede l'alta velocità: insomma una situazione complessa anche per la condizione morfologica della regione.

La domanda che io pongo è allora questa. Quanto potrebbe essere importante potenziare questo tipo di attività, il trasporto aereo, ma soprattutto la situazione ad oggi dell'aeroporto: quanti voli ci sono, dove vanno e soprattutto se c'è un collegamento, che è fondamentale, anche con le isole del

nostro Paese. Vorrei capire la situazione ad oggi com'è e se, eventualmente, si prevede di potenziare questo settore e in che modo.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Ghirra.

FRANCESCA GHIRRA. Grazie, Presidente. Anch'io ringrazio il direttore dell'Aeroporto di Genova.

Vorrei porgli una domanda, interessata da ambo le parti, immagino: perché forse saprà che la regione Sardegna sta elaborando un piano di continuità territoriale che va oltre Roma e Milano includendo alcune altre destinazioni, tra cui Genova, utilizzando 25 milioni di euro per il prossimo triennio su residui dei fondi per la continuità territoriale. Vorrei capire con lei se ritiene che l'ampliamento delle rotte e la diversificazione delle tratte possano giovare sia agli aeroporti di provenienza dall'isola sia a una diversificazione sul territorio nazionale rispetto a Roma e Milano. Grazie.

PRESIDENTE. Collega Pastorino.

LUCA PASTORINO. Anch'io ringrazio il direttore, che saluto. Sarebbe stata anche la mia domanda, in ragione degli importanti interventi infrastrutturali che il direttore ha citato: anche questo tipo di continuità tra l'Aeroporto di Genova e città che non sono necessariamente Roma o altre, può essere un volano di sviluppo per l'aeroporto medesimo. Un'osservazione più che una domanda, ma anche una domanda. Al di là del fatto che noi in Liguria siamo stati molto « sfigati » fino adesso, avendo una possibilità di spostamento veramente ridotta ai minimi termini, perché anche quanto alla ferrovia, lei sa che ci sono un paio di treni un po' più intelligenti degli altri ma arrivare a Roma in treno è roba da Frecciabianca della speranza.

Però c'è un tema, sulla continuità con Roma, che non è secondario ed è il tema del costo. È un tema vero, non lo dico perché sono genovese, anzi sono di Bogliasco. Dopodiché appunto è evidente che il costo del biglietto preso una settimana prima pesa anche sulla scelta del pendolare ca-

suale. Questa è una cosa che c'è sempre stata, per un periodo forse si era un po' attenuata, ma adesso è un fattore secondo me non secondario anche nella scelta di un vettore per raggiungere altri posti d'Italia, perché i biglietti aerei a distanza di qualche giorno su Roma, in certe fasce orarie, hanno costi proibitivi per la maggior parte dei possibili utenti. Anche da questo punto di vista vorrei quindi, se possibile, una sua osservazione o un suo approfondimento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

La parola a lei. Ha circa quattro minuti e mezzo, perché poi abbiamo Aula, mi dispiace.

PIERO RIGHI, *direttore generale di Aeroporto di Genova Spa*. Sarò, credo, anche più breve dei quattro minuti e mezzo.

Mi sembra che alcune domande riguardino i collegamenti con le isole e i benefici che deriverebbero dall'applicazione della continuità territoriale su queste destinazioni. Noi attualmente siamo collegati tanto con la Sicilia quanto con la Sardegna, con Palermo, con Catania, con Cagliari e stagionalmente con Olbia. Questi sono tutti collegamenti a mercato, ovviamente; Cagliari è un collegamento che è diventato annuale solo recentemente e certamente fatica ad essere mantenuto.

Non c'è dubbio che la continuità territoriale non va vista solo col collegamento con Roma, è uno strumento che sicuramente è utile in funzione di quelli che sono i poli di sviluppo. Noi abbiamo, per esempio con Genova, una serie di collegamenti. Un collegamento che ci manca è quello con Amburgo, perché abbiamo delle attività portuali che potrebbero essere convenientemente sviluppate con quella destinazione. Perciò certamente non va vista esclusivamente sulla direttrice Genova-Roma, di cui si è parlato peraltro in passato.

Noi abbiamo effettuato anche uno studio di prefattibilità sulla questione della continuità territoriale, in questo caso specificamente su Roma o su altre destinazioni, rilevando sostanzialmente l'esistenza delle condizioni per avviare l'iter: perché i

temi di difficoltà di accessibilità, per confronto con realtà simili... Ricordo un diagramma che metteva in relazione il calo del traffico in questo caso sulla destinazione di Roma, che è calato negli anni scorsi, con la perdita di PIL rispetto ad altre regioni vicine. Per cui l'istruttoria è già stata avviata; è chiaro che per darle corpo, essendo una procedura piuttosto articolata, complicata e soggetta a una serie di norme, serve una chiara volontà di andare in quella direzione con la disponibilità delle risorse conseguenti.

Il tema del prezzo su Roma. Certo; bisogna però distinguere i due fattori. Un tema è un incremento generalizzato del prezzo del trasporto aereo per un problema di difetto di capacità rispetto alla domanda: questa è una situazione generalizzata, non specifica sulla Genova-Roma. Sulla Genova-Roma essendoci un unico operatore, che peraltro ha quattro voli giornalieri che è già un'offerta accettabile dal punto di vista del prodotto offerto, lì il vettore (torniamo alle regole del mercato e alla liberalizzazione, che è stata ormai consolidata nel mercato) applica dei criteri di *revenue management*. Per cui, in assenza di sistemi normativi come può essere la continuità territoriale, imponendo dei *cap*, imponendo delle condizioni preferenziali per i residenti, com'è in Sardegna da tempo, questa condizione non può essere modificata.

Quello che noi facciamo è sollecitare il vettore, il vettore nazionale in particolare

in questo momento, ad aggiungere capacità, perché l'aggiunta di capacità consente un riequilibrio fra domanda e offerta e tendenzialmente un effetto calante sui prezzi. Le condizioni secondo me ci sarebbero anche, e forse ci sarebbe anche la volontà, perché siamo a un coefficiente di riempimento intorno all'80 per cento su Genova-Roma, che è un dato (parlo delle ultime settimane) praticamente mai registrato da quando io ho memoria. C'è però un problema di disponibilità di macchine, e torniamo alle criticità che dicevamo prima. È comunque un impegno seguire l'argomento.

PRESIDENTE. Grazie. Ci risentiremo, perché questa indagine andrà avanti. Quello che sta emergendo è che varie regioni, tra cui la Liguria, stanno richiedendo attraverso i loro rappresentanti maggiore continuità: non è più quindi un fatto che riguarda solo le isole, la Sardegna in particolare o la Sicilia, ma anche le regioni più periferiche stante il problema delle infrastrutture ferroviarie e stradali. Stiamo lavorando con tutta la Commissione in tal senso.

Grazie mille per il suo contributo e ci risentiremo. Buon lavoro.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.30.

*Licenziato per la stampa
il 7 settembre 2023*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



19STC0046000