

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

3.

SEDUTA DI MARTEDÌ 27 GIUGNO 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3	Catone Vittorio, <i>presidente di S.A.G.A. Spa</i> — <i>Società Abruzzese Gestione Aeroporto</i> ...	3
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA		Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Ancona International Airport:	
Audizione di rappresentanti di S.A.G.A. Spa — Società Abruzzese Gestione Aeroporto:		Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	4, 6, 7
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3, 4	Baldelli Antonio (FDI)	7
		Fede Giorgio (M5S)	6
		Giannandrea Fabio, <i>responsabile controllo di gestione di Ancona International Airport</i>	4, 7

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 18.

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 S.A.G.A. Spa – Società Abruzzese Gestione Aeroporto.

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

Ringrazio il presidente di SAGA S.p.A., Vittorio Catone, 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 cinque-sette minuti.

VITTORIO CATONE, *presidente di S.A.G.A. Spa – Società Abruzzese Gestione Aeroporto*. Grazie a lei, Presidente. È un piacere oltre che un onore poter intervenire in questa sede e poter discutere anche di un tema delicato e importante, che l'Abruzzo Airport vede da protagonista, la continuità territoriale.

Noi siamo un aeroporto regionale abbastanza anomalo, perché in teoria siamo vicini alla capitale ma raggiungere Roma non è affatto facile. L'unico mezzo al momento di collegamento è l'automobile, perché se partiamo dalla costa abruzzese i treni impiegano oltre cinque ore e aerei di collegamento Pescara-Roma in questo momento non vi sono.

Per cui per noi è un tema molto caldo, quello della continuità territoriale. Ci fa piacere poterne discutere, così come ne abbiamo già discusso con ENAC in virtù del nuovo Piano nazionale degli aeroporti che è in prima stesura, è in via di definizione, si presume che nell'annualità 2023 venga emanato. Credo che il tema della continuità territoriale, per il disagio creato ai passeggeri in alcune realtà, sia un tema assolutamente di attualità, e assolutamente « incastrabile » sia nelle eventuali leggi dello Stato che nel Piano nazionale di ENAC.

Cerco di essere pratico, perché in questo momento noi abbiamo una continuità territoriale naturale con l'*hinterland* milanese. La nostra società, facendosi carico di importanti costi, riesce a garantire un collegamento quotidiano con almeno due frequenze sugli scali di Linate e Bergamo operate da più vettori; ma questo è possibile solo grazie a un'importante incentivazione di cui la nostra società si fa carico da diverso tempo. Questo naturalmente ci va a collegare a un mondo legato ai trasporti molto più importante e molto più ricco nel nostro, e riusciamo a collegarci per ben due volte al giorno.

Per questo facciamo un po' di fatica a comprendere quando determinate realtà vengono considerate dal punto di vista di continuità territoriale. Al momento sia le Marche che la regione Friuli hanno alcuni collegamenti garantiti, attraverso anche dei

finanziamenti, mentre invece per noi che creiamo questo mercato e nel 2022 siamo arrivati ad essere tra i più importanti aeroporti regionali d'Italia, abbiamo migliorato i dati prepandemici, ciò che va sulla connettività e sulla continuità territoriale è tutto a carico nostro. Per cui questa credo sia la sede opportuna per lanciare un appello a considerare le nostre difficoltà e anche la nostra naturale area di riferimento, che è quella dell'*hinterland* milanese.

Mi accingo a concludere, anche perché nella relazione che ci è arrivata c'è anche il collegamento diretto che le isole che devono avere con tutta la penisola. Sappiamo che oggi vengono garantiti con i più importanti *hub* italiani, quindi parliamo di Roma Fiumicino, però probabilmente è invece importante andarsi a connettere con le varie realtà territoriali. E noi che siamo dall'altra parte dell'Italia, in un altro versante, questa difficoltà la viviamo apertamente e soprattutto a partire da quest'anno. Perché negli ultimi due anni da sei collegamenti con le isole (quindi tre con la Sardegna e tre con la Sicilia), siamo arrivati al 2023 a soli tre collegamenti, Catania, Trapani e Alghero, avendo fuori addirittura Palermo e Cagliari che sono realtà importanti e comunque mettono fuori gioco sia la nostra realtà territoriale che quella di Palermo e Cagliari. Per cui, se posso permettermi un'osservazione, anche aprire al mondo degli aeroporti « minori » sul tema della continuità territoriale in collegamento con le isole, credo sia un argomento molto importante che deve tenere alta l'attenzione di tutti quanti noi. Grazie ancora per l'invito.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi intervengo io.

L'intento di questa indagine conoscitiva è proprio quello di mostrare che, al di là poi delle esigenze delle due isole, Sicilia e Sardegna, ci sono altri territori che hanno richieste di continuità territoriale. Lei ha citato le Marche e il Friuli che hanno già un regime di continuità, ma so che in Abruzzo avete migliorato l'aeroporto, l'avete adeguato. C'è una forte richiesta perché non c'è un collegamento alternativo tra

la fascia tirrenica e la fascia adriatica. Anche la Liguria ha richiesto degli interventi. Ci sono delle regioni periferiche mal collegate con la ferrovia, quindi il suo appello non cade nel vuoto.

Assolutamente grazie anche per questa vostra testimonianza. Le chiedo se può mandare anche dei dati che possiamo allegare su quella che è l'attività: ne saremo ben lieti e lavoreremo per assecondare anche le richieste con molto favore. Quindi grazie per il suo contributo e ci vediamo presto, anche perché ci farà piacere venire a visitare la vostra realtà.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Ancona International Airport.

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

Ringrazio il responsabile del controllo di gestione di Ancona International Airport, Fabio Gianandrea, 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 fra i cinque e i sette minuti.

FABIO GIANNANDREA, responsabile controllo di gestione di Ancona International Airport, intervento in videoconferenza. Vi ringrazio e vi porto i saluti del presidente Hamish Nihal Malcolm De Run e dell'amministratore delegato Alexander D'Orsogna, che oggi non sono potuti intervenire in prima persona perché sono impegnati in viaggio di lavoro all'estero.

In sintesi, l'Aeroporto di Ancona è uno scalo regionale con un traffico medio fra i 400 e i 600 mila passeggeri e rappresenta un fattore importante per lo sviluppo economico e sociale della regione.

In estrema sintesi, la visione della società di gestione per lo sviluppo dello scalo di Ancona per il prossimo futuro poggia su

tre pilastri fondamentali: il potenziamento dei collegamenti passeggeri, il miglioramento dell'esperienza di viaggio, il rafforzamento dei servizi cargo e lo sviluppo di possibili progetti speciali in sinergia con le attività aeronautiche.

Ponendo l'attenzione in particolare sul primo pilastro, all'interno delle più ampie strategie di sviluppo del traffico passeggeri, l'introduzione di voli di continuità rappresenterà un punto di svolta per lo scalo.

Prima di affrontare il tema delle ricadute della continuità territoriale sull'economia aeroportuale e sul tessuto economico e sociale locale, vorrei ricapitolare brevemente le caratteristiche tecniche del progetto, riprendendole dai documenti tecnici messi a disposizione durante la conferenza dei servizi.

Innanzitutto, la società ha preso parte al percorso che condurrà all'imposizione di oneri di servizio pubblico, prima fornendo alcune delle informazioni tecniche necessarie per le valutazioni preliminari dell'iniziativa promossa dalle istituzioni regionali e nazionali, in seguito prendendo parte alle conferenze dei servizi quale soggetto coinvolto nell'erogazione del servizio stesso. Ovviamente la società condivide in pieno l'impostazione del progetto nel suo complesso.

I nuovi collegamenti definiti come vitali per lo sviluppo regionale sono Roma Fiumicino, Milano Linate e Napoli.

Sono previsti due collegamenti giornalieri da e per Roma, cioè 14 voli a settimana con partenza la mattina tra le 7.00 e le 8.30 e al pomeriggio tra le 18.00 e le 20.00, con voli da Fiumicino nelle fasce orarie immediatamente successive (dalle 9.00 alle 11.00 e dalle 21.30 alle 22.45), garantendo viaggi in giornata e la coincidenza con il maggior numero di voli in connessione. Saranno offerti circa 85 mila posti all'anno, il prezzo per residenti nella regione, diversamente abili, studenti *under* 27, giovani fra 2 e 21 anni e anziani *over* 70 sarà di massimo 60 euro più le tasse.

Il collegamento verso la capitale è stato ovviamente ritenuto fondamentale vista la presenza dei principali poli amministrativi,

politici, economico-finanziari, universitari, di istruzione e ricerca della Nazione.

L'Aeroporto di Fiumicino, oltre a garantire l'accesso alla città di Roma, apre le porte ai collegamenti in connessione nazionali, internazionali e intercontinentali, estendendo così in maniera esponenziale il *network* delle destinazioni raggiungibili da e per Ancona con un solo scalo.

La mole di traffico di marchigiani che usufruiscono dello scalo di Fiumicino raggiungendolo con altre modalità di trasporto nonostante i lunghissimi tempi di percorrenza, i dati storici della rotta, le indagini di mercato e le analisi macroeconomiche hanno giustificato la scelta del collegamento, come per le altre rotte.

Anche per Linate sono previsti due voli al giorno, ad esclusione del sabato sera e della domenica mattina, quindi 12 voli a settimana, con partenze da Ancona fra le 7.00 e le 8.30 la mattina e fra le 18.00 e le 19.00 la sera, e ritorni nelle fasce 9.00-11.00 e 19.00-21.00, permettendo andata e ritorno anche in questo caso in giornata. I posti offerti saranno almeno 72.800, il prezzo per i residenti e le categorie che abbiamo visto poco fa non dovrà essere superiore a 65 euro più tasse.

Anche in questo caso Milano risulta essere un collegamento indispensabile per raggiungere importanti e prestigiosi poli sanitari, universitari e di ricerca, ed è senza dubbio il principale centro economico e finanziario del Paese, sede della Borsa e di alcune delle principali banche e società a livello nazionale ed europeo. Le circa 174 mila imprese marchigiane hanno forti interessi economici nell'area milanese e questo contribuisce a rendere il collegamento necessario. I collegamenti viari e ferroviari alternativi sono di durata raramente inferiore alle tre ore.

Per Napoli il collegamento sarà invece giornaliero, da operare nella fascia centrale della giornata, con partenza e ritorno tra le 11.00 e le 18.00. Saranno messi a disposizione 42.500 posti all'anno da offrire alle categorie di passeggeri che abbiamo visto, a una tariffa massima di 60 euro più tasse. Ad oggi la carenza infrastrutturale transappenninica porta i tempi di percorrenza

tra i due capoluoghi con mezzi pubblici oltre le sei-sette ore.

Il collegamento con Napoli, oltre a dare accesso a una delle principali città del Sud, semplifica le connessioni con l'intero Mezzogiorno, favorendo lo sviluppo di importanti interscambi sociali e commerciali tra le due regioni.

Quindi, ricapitolando, i collegamenti sono accomunati da alcune caratteristiche che ne hanno poi determinato la scelta: la presenza dei fallimenti di mercato, l'importanza delle destinazioni in termini di servizi offerti in senso lato, l'importanza delle destinazioni per quanto riguarda l'interscambio commerciale con le Marche e la mancanza di collegamenti alternativi adeguati secondo gli *standard* odierni. Tutto ciò riflette in sostanza quanto indicato dalla normativa comunitaria regolamento CE n. 1008 del 2008 in merito agli oneri di servizio pubblico.

L'impatto sullo scalo di Ancona sarà significativo. L'azienda stima un aumento del traffico derivante dagli oneri di servizio pubblico/continuità territoriale di circa 150 mila passeggeri annui, cioè il 30 per cento di incremento sul traffico totale. Questo rappresenta per lo scalo da una parte una sfida in termini operativi e dall'altra un'incredibile opportunità verso il conseguimento di significative economie di scala, che sono indispensabili per il raggiungimento e il mantenimento della sostenibilità economica di uno scalo regionale come quello di Ancona. Questo progetto inoltre potrebbe essere quella scintilla, quello stimolo al mercato che porterebbe allo sviluppo di ulteriori collegamenti aerei al servizio della comunità, che d'altronde penso sia uno degli obiettivi degli oneri di servizio pubblico/continuità territoriale a livello comunitario. L'attivazione delle rotte è attesa a partire dal 1° ottobre, visto che il bando di gara per l'assegnazione degli oneri di servizio pubblico è stato pubblicato lo scorso 1° giugno con scadenza 31 luglio.

Tornando invece ai nostri obiettivi di lungo periodo, abbiamo fatto riferimento prima al miglioramento dell'esperienza di viaggio. Questo secondo la nostra visione parte per il passeggero con l'acquisto del

biglietto e termina con l'arrivo a destinazione.

In questo ambito diventa cruciale per lo sviluppo dell'aeroporto e della regione il tema dell'intermodalità. A nostro avviso è stato fatto tanto, come ad esempio il potenziamento dei collegamenti ferroviari con la stazione adiacente all'aeroporto, con il numero di fermate giornaliere che è passato da 10 a circa 30.

Tuttavia, la definizione di ulteriori importanti percorsi di sviluppo dell'intermodalità tra aeroporto, porto e rete viaria e interporto per quanto riguarda il cargo, può segnare un punto di svolta in termini di mobilità dei cittadini anche da e per l'aeroporto. L'aeroporto ad esempio, grazie al ripristino dei collegamenti ferroviari con la stazione marittima, svilupperebbe importanti sinergie con il sistema crocieristico.

Ancor più, l'eventuale prospettiva della realizzazione di una stazione ferroviaria di Ancona alta velocità nelle aree dell'aeroporto, quindi anche nelle immediate vicinanze dell'autostrada, significherebbe il definitivo completamento di una *hub* intermodale di rilevanza nazionale quantomeno per la dorsale adriatica.

Ovviamente in questo ambito la società che ha in gestione l'aeroporto, oltre all'impegno per lo sviluppo del traffico aereo, potrebbe mettere a disposizione le proprie competenze nell'ambito della gestione delle aree di sosta dei veicoli utili al trasferimento di persone e merci dalla gomma alla ferrovia e all'aereo.

Io avrei terminato il mio intervento. Ringrazio; se avete domande sono a disposizione.

PRESIDENTE. Grazie.

Collega Fede, e poi Baldelli. Prego.

GIORGIO FEDE. Grazie dottor Gianandrea, chiaramente ci fa piacere sentire che si sta avviando il percorso della continuità territoriale. Lo dico con particolare interesse perché nel dicembre 2021 l'emendamento che l'ha previsto, e ha dato questa opportunità alla mia regione, è un emendamento che abbiamo firmato e proposto

come Movimento 5 Stelle a prima firma Giulia Lupo, Mauro Coltorti e Giorgio Fedè. Avremmo voluto avere anche prima questo risultato, ma siamo consapevoli della complessità dei percorsi, dalle approvazioni europee a tutto quello che serve per mettere in piedi questo tipo di azione.

È un'azione molto attesa, come ha detto bene lei, perché consentirà ai cittadini marchigiani di essere connessi con i principali *hub* a un prezzo calmierato, quello che lei ci ha detto. Quindi sentire che partirà il 1° ottobre ci rassicura. Avremmo preferito — penso che tutti siamo d'accordo — averlo avuto disponibile già prima dell'estate, ma capiamo che non sempre le aspettative riescono ad essere colmate nei tempi previsti.

È un'opportunità poi da non perdere, perché potrebbe consentire, come ha detto lei, il rilancio dell'aeroporto. Che deve passare sicuramente per tante altre iniziative su cui siamo sicuri che il governo regionale, in accordo con il Governo nazionale e anche con le amministrazioni locali, può agire per creare quello che lei ha accennato: quella modalità dell'interoperabilità che non può non connettere il capoluogo di regione che è un *terminal* crocieristico, che deve essere sviluppato in maniera sostenibile, con una stazione marittima che deve essere attivata e con il raccordo ferroviario, chiaramente anche nello sviluppo aeroportuale. Le auguro quindi buon lavoro e spero che questa cosa possa essere fatta al più presto.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Baldelli.

ANTONIO BALDELLI. Grazie, Presidente, per la parola.

Vorrei evidenziare e ringraziare l'amministrazione dell'Aeroporto delle Marche e l'amministrazione regionale per avere risollevato un aeroporto che, dal *boom* degli anni Novanta, era passato al concordato e alla possibilità di fallimento negli anni Due-

mila. Questo grazie anche alla collaborazione dei colleghi nelle passate legislature, e ringrazio il collega Fedè per ciò che è stato fatto; ma voglio ringraziare in particolare modo il presidente Acquaroli della regione Marche e il CdA di Aeroporto delle Marche, per aver risollevato l'infrastruttura e dato nuove opportunità alle Marche, che purtroppo scontano un'arretratezza infrastrutturale ultradecennale. Ciò che si sta facendo è davvero un notevole cambio di passo.

PRESIDENTE. Grazie. Dottor Giannandrea, come vede le Marche sono tenute in debita considerazione dai deputati marchigiani di maggioranza e di opposizione.

Questa indagine conoscitiva è svolta appunto per scoprire e conoscere tutte le realtà, al di là di Sardegna e Sicilia, altre regioni come le Marche, l'Abruzzo, il Friuli, la Liguria, che richiedono una continuità territoriale. Ci fa quindi molto piacere. Siamo disponibili; se vuole può mandare anche un testo scritto con dei dati per arricchire la sua relazione, che è stata molto chiara.

Quindi grazie. Speriamo un giorno anche di vederci: siccome continueremo, se i colleghi marchigiani ci invitano, verremo a trovarvi presto in aeroporto.

FABIO GIANNANDREA, *responsabile controllo di gestione di Ancona International Airport, intervento in videoconferenza*. Sicuramente, le porte sono aperte. Vi ringrazio, manderò il materiale a breve.

PRESIDENTE. Grazie.
Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.25.

Licenziato per la stampa
il 7 settembre 2023



19STC0044160