



**Trieste
Airport**
Friuli Venezia
Giulia

Audizione Commissione Trasporti Camera dei Deputati 13 giugno 2023

Con Legge di Bilancio dello Stato 31 dicembre 2021 art. 953 viene istituita la continuità territoriale per il Friuli-Venezia Giulia e stanziati 6 milioni (in cofinanziamento Stato- Regione) per l'anno 2022, con successiva Legge di Bilancio dello Stato 197/2022 all'art. 1 comma 832 si prevede per le compensazioni degli Oneri di Servizi Pubblico (OSP) 2 milioni di euro per l'anno 2023, 2,6 milioni di euro per l'anno 2024 e 2,6 milioni di euro per l'anno 2025. Regione Friuli-Venezia Giulia concorre, a titolo di cofinanziamento, con i medesimi importi stanziati dallo Stato.

Le attuali infrastrutture lineari (strade e ferrovie) del Friuli-Venezia Giulia non riescono a supportare lo sviluppo armonico e senza ostacoli del sistema economico regionale. La rete ferroviaria comporta lunghi tempi di viaggio da Venezia a Trieste e le imprese ferroviarie offrono pochi collegamenti diretti ai principali centri economici e produttivi della penisola richiedendo ai passeggeri di cambiare quasi sempre treno a Venezia Mestre. L'autostrada A4, principale asse trasportistico stradale della regione, ha diverse sezioni ancora a due corsie che implicano livelli di servizi molto ridotti in tali sezioni.

Gli interventi previsti sulle infrastrutture stradali e ferroviarie permetteranno al Friuli Venezia Giulia di contare su collegamenti ferroviari più competitivi e maggiormente inseriti nella rete nazionale e comunitaria favorendo il "désenclavement" della regione ma i tempi di realizzazione di queste infrastrutture sono lunghi e pertanto solo l'attivazione degli OSP permette nel breve-medio periodo di superare la remotizzazione del territorio e "avvicinare" la regione al resto del paese e ai principali poli economici e decisionali europei.

L'imposizione degli OSP come soluzione, nel medio-breve periodo, alla remotizzazione del Friuli-Venezia Giulia è confermata anche dall'attuale connettività offerta dallo scalo regionale che vede un indice di connettività aerea circa 2,5 volte inferiore al valore di Veneto e Lombardia e circa 1,5 volte inferiore al valore dell'Emilia-Romagna e 1,5 inferiore al valore medio di connettività italiana.

Il Friuli-Venezia Giulia è un'area periferica il cui basso indice di connettività influenza negativamente lo sviluppo economico e sociale della regione.

Il Governo, nel rispetto delle previsioni del Regolamento CE 1008/2008, ha imposto con DM 12 aprile 2023 n. 96 gli OSP per il Collegamento Trieste (TRS)- Milano Linate (LIN) dal prossimo 1° settembre.

La CE ha pubblicato in G.U.E.E. l'8 maggio u.s. il bando di gara C 16.3 (disponibile sul sito ENAC) per la rotta onerata TRS- LIN. Le offerte dovranno pervenire ad ENAC entro il 10 luglio p.v.

Le caratteristiche minime del collegamento onerato TRS-LIN sono di 11 rotazioni (a/r) settimanali (10 durante la settimana e 1 nel fine settimana) per tutto l'anno con l'eccezione di sei settimane (le 4 di agosto e le due tra Natale e l'Epifania) in cui le rotazioni settimanali minime scendono a 5. È previsto un prezzo massimo del titolo di viaggio per i soli residenti del Friuli Venezia Giulia (55 euro senza tasse per prenotazioni prima di 10 giorni dalla data del volo che diventa di 125 euro senza tasse per prenotazioni dopo 10 giorni dalla data del volo). Due categorie di residenti, studenti under 27 e over 65 che viaggiano per motivi di salute, avranno sempre un tetto massimo del costo del biglietto di 55 euro senza tasse indipendentemente dalla data di prenotazione, che potrà anche essere ridotto essendo un parametro tecnico di gara soggetto a ribasso.

Si evidenzia che, come previsto dalla Legge di Bilancio dello Stato 2022 e 2023, Regione Friuli Venezia Giulia aveva proposto anche collegamenti internazionali per lo scalo regionale che, a fronte delle analisi tecniche svolte dalla stessa Regione insieme al Ministero dei Trasporti (DG trasporto aereo e aeroporti) ed ENAC, sono stati ridotti ad un unico collegamento internazionale ritenuto essenziale per lo sviluppo sociale ed economico della regione, come indicato nella Conferenza dei Servizi convocata per completare il procedimento della continuità territoriale regionale. Il collegamento internazionale ha avuto forte resistenza da parte della DG MOVE della CE nonostante tale collegamento sia rispondente ai requisiti di cui all'art. 16 del Regolamento CE 1008/2008 e nonostante altri collegamenti internazionali siano stati approvati per altri Stati comunitari. La resistenza della DG MOVE della CE, che ha un compito consultivo e formale solo in caso di ricorsi, è stata rappresentata dai dubbi che la stessa CE ha circa il carattere essenziale delle rotte internazionali per lo sviluppo sociale ed economico regionale.

A tal proposito, sul carattere essenziale di una rotta da onerare e sulle interpretazioni dei vari principi generali per gli oneri di servizio pubblico definiti dal Regolamento CE 1008/2008, la Commissione Europea aveva formalizzato nel 2017 gli orientamenti interpretativi del Regolamento con la Comunicazione 2017/C 194/01. Nel merito per il carattere essenziale di una rotta onerata, al punto 25 della stessa Comunicazione (3.2.3. Il carattere essenziale di una rotta) si lascia discrezionalità ai singoli Stati pur evidenziando che tale discrezionalità *"... deve essere esercitata sulla base di fattori oggettivi relativi alle esigenze in materia di connettività conformemente al regolamento e, più in generale al diritto dell'Unione"*.

L'approccio del MIT è di procedere sempre in accordo con la CE in materia di oneri di servizio pubblico, per quanto ha valutato favorevolmente il collegamento internazionale con lo scalo regionale del Friuli Venezia Giulia.

Con l'obiettivo di superare diverse interpretazioni tecniche sul carattere essenziale di una rotta da onerare sarebbe utile restringere al massimo il campo interpretativo e procedere con una valutazione esclusivamente oggettiva. A tal proposito si suggerisce di introdurre dei parametri oggettivi predefiniti (rispetto i fattori oggettivi indicati dalla CE) che rendano la valutazione sulla essenzialità di una rotta onerata del tutto puntuale ed effettivamente oggettiva, questa proposta potrebbe essere fatta dal Governo italiano alla Commissione Europea per un prossimo aggiornamento della Comunicazione CE 2017/C 194/1.

Si propone di considerare otto parametri per valutare la essenzialità di una rotta da onerare, in coerenza con il rispetto dei criteri e dei principi indicati all'art.16 del Regolamento CE 1008/2008 e dalla Comunicazione CE 2017/C 194/1:

1. Rotte a bassa densità di traffico (inferiore a 100.000 passeggeri/anno) con domanda stimata non inferiore al 2% della popolazione regionale residente.
2. Basso indice di connettività regionale, inferiore al 25% dell'indice medio dello Stato.
3. Studio economico che certifichi che il PIL regionale prodotto dalla rotta sia superiore al doppio del valore degli oneri di servizio pubblico. Applicazione del modello "Airport Economic Impact Calculator" SEO Amsterdam Economics - InterVISTAS per ACI Europe, i risultati di tale studio sono accettati e riconosciuti a livello internazionale (citati, come riferimento, anche da Cassa Depositi e Prestiti "Studio di Settore n.06- Il sistema aeroportuale italiano", 2015, cap.1)
4. Percentuale di utenti che può avere accesso a più scali nell'arco di 60 minuti di guida non superiore al 10% (studio delle isocrone).
5. Indagine demoscopica di terza parte che evidenzia che la rotta da onerare è considerata essenziale per almeno il 10% dei residenti regionali e delle imprese del territorio.
6. La capacità della rotta (posti offerti) da onerare non può essere superiore al 10% della capacità dei voli sulla stessa destinazione dagli altri scali più vicini, in ogni caso a distanza superiore ai 100 Km dallo scalo regionale in questione.
7. Mancanza di servizi di trasporto alternativi con un tempo di percorrenza inferiore al 150% sul tempo di percorrenza del collegamento onerato.
8. Collegamento non operato a mercato nei 10 anni precedenti o in cui vi sia stato un fallimento di mercato.

Se rispettati questi otto parametri appare evidente che la rotta è un collegamento essenziale per una regione, nel rispetto del Regolamento CE 1008/2008, dei principi sugli aiuti di Stato e senza generare effetti distorsivi della concorrenza tra le compagnie aeree e tra gli aeroporti. Questa proposta consentirebbe inoltre al MIT di procedere speditamente nelle valutazioni tecniche di competenza senza rischiare di avere posizioni divergenti con la DG MOVE della CE e quindi accelerare i percorsi di imposizione degli OSP.

Trieste, 12 giugno 2023

Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA
l'amministratore delegato
ing. Marco Consalvo



