

## □ Interrogazione n. 1238

presentata in data 27 maggio 2013

a iniziativa dei Consiglieri Massi, Marangoni

### **“Aeroporto di Falconara: dopo Carpatair la Darwin Airlines? Dalla padella alla brace?”**

a risposta orale urgente

Premesso:

*che* dalle notizie apparse sui media l'aeroporto di Falconara sarà interessato da un cambiamento nella rotta Ancona-Roma con l'abbandono della compagnia di bandiera Alitalia a favore della compagnia svizzera Darwin Airlines;

*che* la compagnia Darwin, sempre secondo gli organi di stampa, è “pronta ad offrire un volo in più al giorno portando da tre a quattro le partenze e gli arrivi” sulla rotta per la capitale;

*che* dal primo giugno 2013 pertanto l'Alitalia sarà “fuori” dal circuito aereo Roma-Falconara e sarà sostituita da un vettore che, in contemporanea, sta abbandonando l'analogo servizio sinora effettuato all'aeroporto di Rimini;

Premesso ancora:

*che* quello di Falconara risulta essere l'unico aeroporto internazionale sulla Costa Adriatica tra le città di Venezia e Bari;

*che* la lunghezza della pista dello scalo di Falconara è tra le più elevate d'Italia al pari solo di Brindisi, Trieste e Palermo, quindi ad esclusione degli scali intercontinentali per questo parametro quello marchigiano è probabilmente il quarto d'Italia;

*che* ci sono “rumors” affermantici la volontà politica di potenziare lo scalo di Pescara a discapito di quello marchigiano;

*che* l'aeroporto di Pescara ha un “rating” di affollamento dei velivoli che spesso non arriva a metà della capienza di un aereo-tipo (Airbus 320);

*che* la Regione Marche è una delle più importanti in Italia per la presenza di industrie manifatturiere e per la presenza di “Brand” e prodotti o articoli esclusivi e tipici, di alta qualità o di elevata tecnologia e unici al Mondo;

*che* gli imprenditori locali ed i loro rappresentanti nel settore marketing e promozione all'estero, soffrono per la assenza di rotte che dallo scalo marchigiano arrivino direttamente in scali di importanza strategica per la nostra economia;

*che* molti di essi devono fare scalo in altri aeroporti nazionali per poter raggiungere città economicamente importanti come Mosca, l'Estremo Oriente o il Continente America-no;

*che* aree internazionali di interesse imprenditoriale sono pertanto escluse da voli diretti che partano dallo scalo dorico;

Considerato:

*che* nella fattispecie dei voli che partiranno dal prossimo primo di giugno i velivoli che saranno utilizzati dalla Darwin Airlines sono gli ormai desueti “Saab 2000”;

*che* questo tipo di aereo è a turbo-elica, quindi velivoli fuori produzione e che hanno fatto la prima comparsa in flotta già nel 1994;

*che* i tragici avvenimenti legati alla “concessione” dei voli Alitalia a velivoli della Carpatair, che hanno avuto anche gravi incidenti devono far riflettere sulla sicurezza dei passeggeri che prenderanno questo tipo di velivoli;

*che* risulta a dir poco “bizzarro” il fatto che il “nuovo” servizio di collegamento sostituisca l'attuale il quale invece viene effettuato con i ben più moderni e performanti “Embraer 175”, cioè turbo-jet in flotta ad Alitalia con migliori prestazioni e caratteristiche di accoglienza dei passeggeri più confortevoli;

*che* il fatto di dichiarare la volontà dell'aggiunta di un collegamento in più Ancona-Roma sembra a dir poco uno “specchietto per le allodole” poiché questi Saab-2000 purtroppo hanno una capienza massima di soli 55 posti mentre gli aereomobili Alitalia “Embraer 175” ne hanno circa il doppio;

*che* la conseguenza della disponibilità complessiva dei posti fruibili è quella di una penalizzazione per i passeggeri con l'aggiunta inoltre di una diminuzione del comfort per chi viaggia;

*che* il risultato è facilmente prevedibile nell'aumento di disservizi e disagi che ricadranno sui viaggiatori stessi;

*che* all'inevitabile contrazione della percentuale di passeggeri trasportati corrisponderà un'altrettanta contrazione dei posti di lavoro per lo scalo di Falconara;

*che* studi di settore stabiliscono infatti che per ogni operaio che si assume legato al numero di passeggeri/aereo lavorano altri quattro soggetti esterni legati allo scalo stesso per fornire quanto occorre per la necessaria logistica;

*che* il tema della diminuzione di richiesta occupazionale è di scottante attualità sul tavolo della Aerdorica;

Considerato inoltre:

*che* il proporre un servizio di trasporto con mezzi di ridotte capacità come i piccoli aerei della Darwin esporrà a probabili maggiori disservizi facendo sì che molti viaggiatori potrebbero preferire altri scali a quello anconetano;

*che* l'attuale classificazione dello scalo di Falconara da parte dell'Enac, con l'arrivo di questa nuova tipologia di aerei e quindi di servizi, potrebbe, se non peggiorare, impedire una rivalutazione qualitativa e quindi una riclassificazione verso l'alto dell'aeroporto stesso;

*che* peggiorare o mantenere l'attuale classificazione da parte dell'Enac significa una contrazione o, nella migliore delle ipotesi, un mantenimento, degli interventi statali per il Raffaello Sanzio e quindi la società Aerdorica dovrà compensare l'ulteriore perdita di finanziamenti statali con fondi regionali;

*che* la strategia di abbandonarsi esclusivamente ai servizi gestiti dalle "low cost" risulta a dir poco suicida, ne sono esempi tangibili gli aeroporti di Forlì e Rimini;

*che* gli enti gestori di questi aeroporti, dopo aver depauperato ingenti quantità di denaro, si trovano ora costretti alla chiusura in quanto non più serviti dalle stesse compagnie low cost;

*che* tali compagnie, inoltre non generando indotto, al momento dell'assenza di sovvenzioni pubbliche non trovano più motivi per rimanere sui medesimi scali;

Per quanto sin qui esposto,

#### INTERROGANO

il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore ai trasporti competente per sapere:

1. quali garanzie si intendano fornire per la sicurezza dei passeggeri e del personale aereo della tratta Ancona-Roma;
2. come si intende incentivare il ritorno della compagnia di bandiera nello scalo di Falconara al fine della rivalutazione dell'aeroporto marchigiano con l'utilizzo di aereomobili tipici della flotta Alitalia;
3. per quale motivo il Presidente Spacca conferisce importanza al numero di voli piuttosto che alla qualità del servizio offerto, a parità di traffico;
4. perché, nonostante la recente approvazione del Piano Integrato per l'Internazionalizzazione e la Promozione all'Estero 2013-2015, non si attua una politica di programmazione e incentivazione di voli mirati e compatibili con le esigenze imprenditoriali locali verso scali europei e intercontinentali ad alta "appetibilità" economica per le aziende marchigiane;
5. per quali motivi non si programmano interventi a medio termine per la valorizzazione operativa dello scalo in quanto questo concetto, a livello costi/benefici, si tradurrebbe in un indubbio vantaggio in termini di appetibilità dell'aeroporto di Falconara;
6. come mai si entra in contrasto con il vigente "Piano Integrato per l'Internazionalizzazione e la Promozione all'Estero 2013-2015", laddove esso per poter essere efficacemente

applicato e soddisfare la richiesta del sistema economico locale, nella sostanza abbisogna di vettori con “capacità di medio-lungo raggio” anziché affidarsi a compagnie fornite esclusivamente di piccoli aereomobili;

7. come si intende rendere concorrenziale l'impresa marchigiana contenendo i costi di filiera indubbiamente accentuati dalla mancanza di un collegamento diretto con le destinazioni di interesse per l'economia locale, anche in virtù del quesito al precedente punto 6;
8. quali sono le motivazioni che spingono a non “approfittare” delle carenze di collegamento degli scali di Rimini e Forlì per calamitare quella parte di flusso turistico abituale che potrebbe essere facilmente convogliato presso le strutture ricettive marchigiane;
9. come spiegare agli utenti come mai si preferisce tendere a non implementare la percentuale dei passeggeri quando questo avrebbe inevitabili ricadute positive tanto sull'economia specifica dell'aeroporto quanto su quella del territorio circostante;
10. se intendono gestire diversamente le risorse attualmente convogliate per favorire la frequenza del vettore “Ryanair” a favore invece di altre iniziative che garantiscano la stabilità nel tempo del servizio a beneficio dei passeggeri che usano lo scalo dorico anche per motivi non esclusivamente turistici.