

**AUDIZIONE
ASSAEROPORTI**

**presso Commissioni riunite 5[^] Bilancio e 14[^] Politiche dell'Unione europea
del Senato della Repubblica**

Atto n. 572

Proposta di "Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza"

Roma, 1.10.2020

Onorevoli Presidenti,

desideriamo ringraziare Voi e i membri delle Commissioni riunite Politiche dell'Unione europea e Bilancio del Senato per aver previsto l'audizione di Assaeroporti - l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani - nell'ambito dell'esame delle Linee guida predisposte dal CIAE per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), trasmesse dal Governo al Parlamento per il relativo parere.

La nostra Associazione riunisce 32 società di gestione aeroportuale per un totale di 42 aeroporti, che complessivamente movimentano il 99,9% del volume di traffico complessivo del sistema aeroportuale nazionale.

Ci auguriamo pertanto di poter fornire in questa autorevole sede utili elementi per valutare la strategicità del settore aeroportuale, risorsa essenziale per la connettività del Paese, un bene su cui è necessario investire perché in grado di generare crescita, con ricadute positive sulle comunità dei territori e, in generale, sull'economia.

*** **

Preliminarmente, non possiamo non esprimere una forte preoccupazione per il mancato inserimento degli investimenti aeroportuali tra gli obiettivi prioritari che il Governo intende perseguire nell'ambito del Programma *Next Generation UE*.

Il sistema aeroportuale nazionale, invero, oltre ad essere un volano di crescita e sviluppo per l'economia nazionale, essenziale per garantire la connettività di interi territori del nostro Paese, sta registrando una crisi senza precedenti a causa dell'emergenza Covid-19.

La crisi in atto mette a repentaglio migliaia di posti di lavoro e rischia di compromettere la realizzazione di investimenti e progetti di modernizzazione e sviluppo sostenibile, che si inseriscono perfettamente nelle *Mission* individuate nelle Linee Guida del PNRR.

Per quanto concerne specificatamente l'impatto dell'emergenza sanitaria sul settore aeroportuale, si rappresenta quanto segue.

Nel periodo marzo - agosto 2020 sono stati persi in Italia oltre 90 mln pax rispetto al 2019, con una diminuzione dell'85% del traffico passeggeri, così articolato in rapporto alle diverse rotte:

- - 75% su voli nazionali
- - 89% su voli UE
- - 93% su voli extra-UE

Nello stesso periodo le società di gestione aeroportuale hanno perso oltre 1,3 miliardi di euro di fatturato.

Il 2020 rischia di chiudersi con un volume di traffico tra i 50 e i 60 mln di passeggeri (a fronte dei 193 mln del 2019 e dei 200 mln previsti per il 2020 ante Covid), livello inferiore a quello registrato nel 1995.

Sulla base delle proiezioni formulate dalle Associazioni europee dei gestori aeroportuali e delle compagnie aeree, ACI Europe e IATA, il recupero dei volumi di traffico del 2019 avverrà non prima del 2024.

*** **

In tale contesto, è a maggior ragione necessario destinare risorse al settore aeroportuale, tenuto conto del forte impatto economico e sociale che lo sviluppo dello stesso è in grado di determinare.

Il trasporto aereo è moltiplicatore di PIL, in Italia incide per il 3,6%, e di forza lavoro. La comunità aeroportuale comprende circa 150 mila persone e il nostro settore sostiene 880 mila lavoratori.

Nel decennio 2009-2019, il trasporto aereo ha fatto registrare un tasso di crescita annuo in termini di numero di passeggeri pari al 3,9%. In dieci anni l'aumento complessivo è stato del 47,3%. La maggiore crescita è avvenuta per gli aeroporti delle Isole (+43,1%) e del Sud Italia (+73,6%). Ciò pone in evidenza la funzione del trasporto aereo di fornire accessibilità a territori altrimenti periferici e caratterizzati dalla sostanziale assenza di mezzi di trasporto sostitutivi. Evidenzia, inoltre, l'essenzialità del settore per lo sviluppo del turismo nelle medesime aree. Si pensi che oltre il 40% dei turisti stranieri accede(va) in Italia con il mezzo aereo.

La funzione di accessibilità ai territori esercitata dal trasporto aereo viene confermata anche dall'aumento del numero di rotte complessivamente offerte dagli aeroporti italiani, suddivisi per area geografica.

L'incremento più significativo del numero di rotte è ancora per gli aeroporti del Sud Italia, che nel decennio 2009-2019 hanno aumentato il numero di destinazioni offerte del 70,8%, rispetto alla media nazionale del 43%.

*** **

Riteniamo fondamentale che i progetti sviluppati in ambito aeroportuale rientrino nel *Recovery Fund*.

Per quanto concerne la *Mission* Rivoluzione Verde e la Transizione Ecologica, segnaliamo come possibili aree di intervento quelle relative a:

- Efficientamento energetico (es. sostituzione di involucri, realizzazione sistemi energetici a basso consumo; impianti di cogenerazione o trigenerazione; sostituzione impianti illuminazione con LED; impianti fotovoltaici; nuovi impianti di climatizzazione e ventilazione);
- Mobilità *green* (es. sostituzione mezzi operanti nell'area lato volo con veicoli a trazione elettrica e/o ibridi, adeguamento infrastrutture di rete, realizzazione impianti di ricarica);
- Adeguamento reti idriche (es. accumulo, trattamento e riutilizzo acque piovane; ottimizzazione consumo acqua potabile);

- Recupero e riuso dei rifiuti prodotti in aeroporto.

Per quanto attiene alla *Mission* Digitalizzazione e Innovazione, indichiamo i seguenti ambiti di interesse:

- Sale di controllo centralizzate (APOC) per la gestione e la pianificazione integrata di risorse e infrastrutture aeroportuali;
- Tecnologie, *wayfinding*, *app* e sistemi digitali di gestione e monitoraggio flussi passeggeri (*airport capacity management*);
- Tecnologie di riconoscimento biometrico, *smart security* e soluzioni *contactless* per l'implementazione del *passenger seamless journey*, *Entry-Exit System*;
- *Airport Collaborative Decision Making* (A-CDM);
- Geolocalizzazione dei mezzi operanti in aeroporto a fini di efficienza operativa e di *safety*
- Incremento misure di *cyber security* per la gestione di minacce e rischi connessi alla digitalizzazione dei processi operativi;
- Efficientamento e ammodernamento tecnologico delle strutture logistiche e operative.

Fermo quanto sopra, i Progetti sviluppati dagli aeroporti che rientrano nei solchi del PNRR a nostro avviso sono numerosi ed offrono opportunità di crescita e sviluppo per il nostro Paese e di rilancio per la nostra economia.

A tal ultimo riguardo, sono ovviamente di fondamentale importanza per gli aeroporti anche tutti i progetti che, con riferimento alla *Mission* Infrastrutture per la mobilità, il Governo ha già dichiarato di voler perseguire, a cominciare dal miglioramento dell'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, all'attuazione di *Smart District*, alla promozione della intermodalità logistica integrata per le merci. L'auspicio, dunque, è che gli aeroporti siano ricompresi a pieno titolo tra le infrastrutture per la mobilità che beneficeranno dei Fondi *Next Generation UE*.

Le infrastrutture aeroportuali sono essenziali in un Piano di sviluppo della mobilità integrato, sostenibile e interconnesso e sono un elemento centrale sia per la ripresa sia per nuove forme di economia. Riteniamo fondamentale che i progetti sviluppati in ambito aeroportuale rientrino nel *Recovery Fund*. In primis quelli che tendono alla tutela dell'ambiente, all'efficientamento energetico, alla digitalizzazione, oltre che al miglioramento dell'accessibilità e allo sviluppo dell'intermodalità.

*** **

A corredo delle argomentazioni sopra svolte si riporta di seguito un approfondimento, a cura del Centro Studi ICCSAI, sulla crescita del mercato italiano del trasporto aereo nel decennio 2009-2019, che conferma la strategicità del sistema aeroportuale nazionale rispetto allo sviluppo socio economico del nostro Paese e del turismo.



La crescita del mercato italiano del trasporto aereo nel decennio

2009-2019

Alcuni elementi di sintesi

Maggio 2020

Malgrado un PIL in riduzione tra l'inizio e la fine del decennio, il trasporto aereo ha fatto registrare, come evidenzia la tabella 1, un tasso di crescita annuo in termini di numero di passeggeri pari al 3,9%. In dieci anni l'aumento complessivo è stato del 47,3%.

Area geografica	2009	2019	Variazione 2009-2019	CAGR 2009-2019
Nord	55,974,577	83,985,496	40.2%	3.4%
Centro	45,282,863	59,088,119	23.6%	2.1%
Sud	9,873,758	19,637,878	73.6%	5.7%
Isole	19,560,722	29,736,000	43.1%	3.6%
Italia	130,691,920	192,447,493	47.3%	3.9%

Tabella 1. Crescita del traffico passeggeri in Italia, suddiviso per aree geografiche degli aeroporti.

La maggiore crescita dal 2009 al 2019 è avvenuta per gli aeroporti delle Isole (+43.1%) e del Sud Italia (+73.6%). Ciò evidenzia **la funzione del trasporto aereo di fornire accessibilità a territori altrimenti periferici** e caratterizzati dalla **sostanziale assenza di mezzi di trasporto sostitutivi**. Evidenzia, inoltre, **la sua essenzialità per sostenere lo sviluppo del turismo** nelle medesime aree.

La funzione di accessibilità ai territori esercitata dal trasporto aereo viene confermata anche dai dati riportati in tabella 2, che mostrano l'aumento del numero di rotte complessivamente offerte dagli aeroporti italiani, suddivisi per area geografica. **L'incremento più significativo del numero di rotte è ancora per gli aeroporti del Sud Italia, che nel decennio 2009-2019 hanno aumentato il numero di destinazioni offerte del 70,8%**, rispetto alla media nazionale del 43%.



Area geografica	2009	2019	Variazione 2009-2019
Nord	849	1,278	50.5%
Centro	521	636	22.1%
Sud	202	345	70.8%
Isole	395	554	40.3%
Italia	1,967	2,813	43.0%

Tabella 2. Crescita del numero di rotte offerte negli aeroporti italiani, suddivisi per aree geografiche.

Il sistema aeroportuale si è rivelato essenziale nel connettere il nostro Paese all'Europa, come evidenzia la tabella 3. **Da tutta Italia è oggi possibile "raggiungere il PIL europeo"**, inteso come la possibilità di arrivare nelle zone europee in relazione alla loro forza economica, **in meno di 4 ore**, spesso con possibilità di andata e ritorno nella stessa giornata. L'incremento nel decennio ultimo è davvero ragguardevole, in particolare per il Sud e per le isole.

A titolo di esempio, nel caso dell'aeroporto di Bari, la percentuale del PIL Europeo raggiungibile in 4 ore di viaggio è più che raddoppiata dal 2009 al 2019, passando dal 35% al 78.5%. **Nel caso dell'aeroporto di Palermo, il PIL Europeo raggiungibile in 4 ore di viaggio è aumentato dal 39.1% del 2009 al 70.8% del 2019.**

Area	PIL entro 4 h 2009	PIL entro 4 h 2019	Variazione 2009-2019
Nord	76.1%	92.8%	16.8%
Centro	80.8%	93.2%	12.4%
Sud	50.4%	77.1%	26.7%
Isole	41.3%	72.5%	31.2%
Italia	70.5%	88.2%	17.7%

Tabella 3. Connettività degli aeroporti italiani al PIL Europeo entro 4 ore di viaggio, suddivisa per aree geografiche degli aeroporti.



La migliorata connettività ha altresì ridotto i “tempi di connessione” ovvero il tempo medio necessario per raggiungere una destinazione europea, come riportato dalla tabella 4.

Area	Tempi di connessione	Tempi di connessione	Variazione (minuti)
	all'Europa (min) - 2009	all'Europa (min) - 2019	
Nord	191.96	145.5	-46.5
Centro	184.37	143.5	-40.9
Sud	255.65	176.0	-79.6
Isole	272.38	196.4	-76.0
Italia	206.2	155.9	-50.4

Tabella 4. Tempi medi di connessione (in minuti) con l'Europa, suddivisi per aree geografiche degli aeroporti.

In media, per effetto della crescita del settore e del miglioramento della connettività dal 2009 al 2019, **i tempi per raggiungere le destinazioni europee si sono ridotti di quasi 80 minuti per ogni viaggio, partendo dagli aeroporti del Sud Italia, e 76 minuti per viaggio partendo dagli aeroporti della Sicilia e della Sardegna**, molto di più rispetto alla media nazionale.

Nel caso dell'aeroporto di Bari, i tempi di viaggio in Europa si sono ridotti di ben 95 minuti per tratta. In media, quindi, per un viaggio di andata e ritorno su destinazioni Europee (compresa l'Italia), un viaggiatore partendo dall'aeroporto Bari risparmia circa 3 ore di viaggio nel 2019 rispetto al 2009. **La presenza di collegamenti diretti point-to-point ha permesso di raggiungere direttamente le principali città europee riducendo significativamente i tempi di viaggio.**

Oltre alla perdita di connettività economica, con la conseguenziale riduzione dell'attrattività dei territori rispetto ai flussi turistici in ingresso e con l'aumento dei tempi e dei costi per le imprese, i dati della tabella 4 mostrano anche **la potenziale perdita di connettività sociale, soprattutto per le aree del Sud Italia e delle Isole, qualora ci fosse un ridimensionamento del network operato dai vettori point-to-point.**



La crescita del mercato ha anche condotto a una riduzione dei prezzi medi per i passeggeri, rendendo il mezzo aereo sempre più una modalità di trasporto di massa.

Considerando un campione di 400 rotte tra le più importanti offerte sul mercato domestico e di collegamento tra l'Italia e le principali capitale Europee, **il prezzo medio al chilometro offerto al passeggero dalle compagnie aeree operanti in Italia è stato pari a 21.2 cent €/Km nel 2019, contro un analogo valore di 25.7 cent €/km relativo all'offerta del 2014, più alto del 21.8%.**

Rispetto ai valori del 2019, una forte riduzione della capacità offerta dai vettori che operano con collegamenti point-to-point, potrebbe comportare significativi aumenti nei prezzi, considerando anche gli effetti legati alla minore competizione a cui sarebbero soggetti i vettori tradizionali, anche stranieri.

A conferma del ruolo essenziale del trasporto aereo, la tabella 5 riporta il numero di visitatori stranieri in Italia nel decennio passato, che hanno utilizzato il mezzo aereo per raggiungere la propria destinazione.

Area	2008	2018	Variazione percentuale
Nord	9,24	14,56	58%
Centro	9,34	15,31	64%
Sud	1,72	3,64	112%
Isole	1,32	3,80	189%
Italia	21,62	37,31	73%

Tabella 5. Milioni di Visitatori Stranieri in Italia (mediante mezzo aereo). Fonte Banca d'Italia : tabelle "Pivot Stranieri in Italia"

Il trasporto aereo gioca quindi un ruolo importante nella promozione del turismo e sempre più spesso destinazioni turistiche vengono preferite ad altre per la facile raggiungibilità (collegamenti

diretti, prezzi accessibili). Non vi è dubbio che lo sviluppo diffuso che ha caratterizzato il network degli aeroporti italiani sia sinergico allo sviluppo turistico in Italia, in particolare per molte destinazioni che, tradizionalmente meno rinomate, verrebbero altrimenti escluse dai principali trend. I dati della tabella 5 si riferiscono alla comparazione 2008-2018 (ultimo dato disponibile). **I dati mostrano una crescita complessiva dell'73%** e lo straordinario sviluppo proprio di quelle aree dove, in assenza di un network aeroportuale diffuso i visitatori stranieri faticerebbero ad arrivare (+112% per le Regioni del Sud, + 207% per le Isole). **Emblematico è il caso della Puglia che nel decennio 2008-2018 ha registrato una crescita del numero di visitatori stranieri giunti con mezzo aereo pari al +202%. Per il 2018, nelle sole regioni del Sud, la spesa dei visitatori stranieri arrivati con mezzo aereo ammonta a 2,77 miliardi di euro.**

Da ultimo, la figura 1 mostra l'andamento della mobilità aerea in Italia e il confronto con il resto dell'Europa. Pur essendo sempre al di sotto della media europea, **la crescita italiana ha permesso al nostro Paese di restare agganciato alle dinamiche degli altri paesi del continente.**

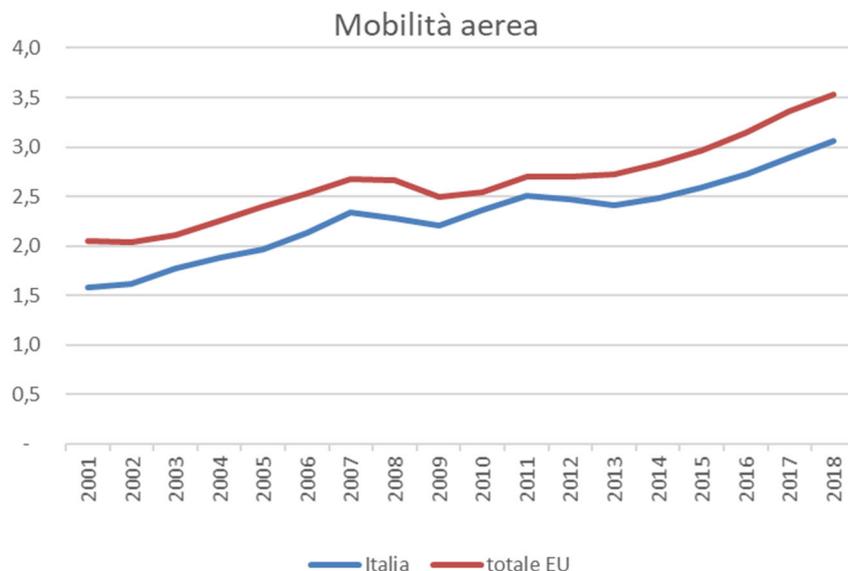


Figura 1. Mobilità aerea (numero di viaggi per abitante all'anno) nel periodo 2001-2018 in Italia e in Europa.