

AUDIZIONE AEROPORTI 2030

8^a Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato della Repubblica

AS. 2646 - DL Trasporti n. 68/2022

Illustre Presidente, illustri Onorevoli,

desidero ringraziarVi per aver convocato in audizione l'Associazione AEROPORTI 2030 che ho l'onore di presiedere e che rappresenta gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Ciampino, di Venezia, Verona, Treviso e Brescia.

L'odierna audizione, in particolare, è per i gestori aeroportuali associati di estrema rilevanza in quanto l'intero comparto aereo, dopo la gravissima crisi che lo ha travolto a seguito della emergenza pandemica, ha bisogno oggi più che mai di essere ascoltato, sostenuto e supportato, oltre che con fondamentali misure di sostegno economico, come quelle che il Parlamento italiano ha con lungimiranza destinato al nostro settore, anche con misure procedimentali, tese a semplificare e a favorire l'attuazione degli imponenti piani degli investimenti che i gestori sono chiamati a realizzare.

In tale contesto, si colloca il DL Trasporti - n. 68/2022 che, attraverso l'inserimento di "Disposizioni in materia di trasporto aereo", di cui all'art. 6, tese ad *"accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani"* rappresenta un segnale positivo di riconoscimento dell'importanza che lo sviluppo del sistema aeroportuale riveste per il Paese.

Quanto sopra assume maggiore rilevanza se si considera l'importante evoluzione e trasformazione tecnologica e digitale che il settore aeroportuale è impegnato a raggiungere, entro il 2030 e il 2050, al fine di contribuire agli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione dell'Europa.

In tale contesto, riteniamo opportuno rammentare a codesta spett.le Commissione lo scenario nel quale si collocano tali previsioni, anche al fine di evidenziare la necessità di

ulteriori urgenti interventi tesi a agevolare ed accelerare la piena ripartenza del comparto.

Non possiamo non considerare, infatti, che il trasporto aereo è stato uno dei settori più colpiti dalla pandemia e solo negli ultimi mesi gli aeroporti hanno iniziato a recuperare in modo significativo, sebbene graduale, i volumi di traffico drasticamente ridotti a causa della crisi scaturita dall'emergenza sanitaria.

Invero, da un'analisi comparata dei dati di traffico si evince un consolidamento generalizzato della crescita del traffico aereo, ma il gap con il 2019 rimane tutt'oggi evidente. Difatti, da gennaio a maggio dell'anno corrente i movimenti totali (atterraggi e decolli) registrati sugli scali italiani sono stati 514 mila, nettamente superiori ai 141 mila dell'anno scorso, ma pur sempre inferiori se comparati a un periodo di normale operatività, quale il 2019, anno in cui si sono raggiunti più di 615 mila movimenti.

Sempre nei primi cinque mesi dell'anno corrente sono transitati negli aeroporti italiani poco meno di 52 milioni di passeggeri, a fronte dei circa 70 milioni registrati nello stesso periodo nel 2019.

Più elevato il recupero dei passeggeri nazionali (21 milioni nei primi mesi del 2022, rispetto ai 24 pre-pandemia), mentre il trend di crescita del traffico intercontinentale risulta ancora molto lento e lontano rispetto ai livelli del 2019 in quanto, nonostante la ripresa di molti collegamenti Extra Ue (in particolare, significativo il recupero con il Nord America), vi sono ancora alcuni rilevanti Paesi nel mondo che applicano stringenti limitazioni di viaggio (ad es. la Cina e, in generale, l'Estremo Oriente).

Nello specifico, se si guarda all'aeroporto di Fiumicino, principale hub intercontinentale del Paese, nel corso dell'ultimo mese monitorato (maggio 2022) la ripresa verso il 2019 è trainata dal traffico UE che rappresenta oltre il 50% dei volumi complessivi. Il recupero della connettività Extra UE procede più lentamente, essendo praticamente assente l'Asia e l'area interessata dal conflitto russo-ukraino e si assesta a quasi il 60% dei volumi dello stesso mese del 2019.

Nonostante le perduranti difficoltà e sebbene le più recenti stime effettuate a livello internazionale (Aci Europe ed Eurocontrol) ricollochino la piena ripresa del settore intorno al 2024, a seconda dei diversi scenari, è importante rimarcare come il comparto

aeroportuale sia comunque chiamato a realizzare importanti progetti di ammodernamento, innovazione, transizione energetica e riconversione sostenibile, ad oggi come noto esclusi dagli ingenti finanziamenti previsti dal PNRR.

A titolo esemplificativo, per fornire un ordine di grandezze rispetto ai piani degli investimenti che gli aeroporti sono chiamati a realizzare, rammentiamo che le sole società Aeroporti di Roma e il Gruppo SAVE, nel quinquennio 2015-2019 hanno realizzato investimenti per un ammontare complessivo di 2 miliardi di Euro, pari ad oltre il 70% degli investimenti complessivi realizzati dai primi 7 aeroporti italiani (circa 2,8 miliardi di euro), e hanno in programma per i prossimi 5 anni altri ingenti investimenti, per oltre 2 miliardi di euro.

A tal ultimo riguardo, vale la pena evidenziare che, anche alla luce delle dichiarazioni del Ministro di settore in ordine alla sussistenza di altre possibili forme di finanziamento a favore dei Progetti del comparto aereo, le nostre Associate, che costituiscono il primo e il terzo polo aeroportuale del nostro Paese, stanno portando avanti una serie di investimenti e di Progetti, in linea con gli obiettivi di sostenibilità, innovazione e intermodalità del PNRR, che meritano di essere segnalati e comunque sostenuti, in quanto di rilevanza strategica per lo sviluppo del nostro Paese.

Trattasi, a ben vedere, di interventi e progetti riconducibili alle tre macroaree delineate dal PNRR che i gestori hanno progettato e intendono realizzare seguendo i criteri imposti per la rendicontazione dei progetti finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza:

- Transizione energetica e Rivoluzione verde;
- Digital transformation;
- Intermodalità e mobilità sostenibile.

Nel delineato contesto, si colloca il decreto legge che contiene disposizioni per il potenziamento e il miglioramento della sostenibilità degli aeroporti, anche in vista dell'aumento del traffico aereo legato al Giubileo del 2025. Riconoscendo che gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera rivestono un ruolo strategico nel sistema integrato di infrastrutture, e per rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo, sono previste procedure accelerate per la

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) delle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, incluse quelle di mitigazione e di miglioramento ambientale.

Il dibattito pubblico su queste opere dovrà svolgersi con una procedura analoga a quella prevista per le opere del PNRR, mentre sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale.

Tempi più rapidi e procedure semplificate sono previsti anche per la valutazione ambientale energetica e la Valutazione di impatto ambientale dei piani di sviluppo degli altri aeroporti di interesse nazionale.

Trattasi, a ben vedere, di una norma tesa a favorire l'attuazione degli investimenti aeroportuali, attraverso la semplificazione e accelerazione di procedure che troppo spesso ne hanno rallentato il tempestivo sviluppo.

Naturalmente, si tratta solo di un primo segnale e sono ancora numerosi i provvedimenti da adottare.

È essenziale che vengano potenziati i collegamenti ferroviari con gli hub aeroportuali. Lo sviluppo capillare della rete ferroviaria e dei servizi di alta velocità costituisce un driver fondamentale per rafforzare la capacità di un territorio di sviluppare la mobilità sostenibile delle persone in ambito sia nazionale che internazionale, consentendo allo stesso tempo di attrarre ulteriori flussi di traffico sul territorio, attraverso l'integrazione di servizi ferroviari e aerei che presentano tempi di spostamento paragonabili tra loro. In questa ottica gli aeroporti principali devono diventare nodi intermodali strategici, ovvero zone di scambio degli spostamenti dotate di infrastrutture idonee che possono rafforzare il ruolo strategico di attrazione e generazione degli spostamenti verso forme più sostenibili e tecnologiche, quali il ferro e le nuove forme di mobilità.

Per i territori più periferici del nostro Paese disporre di adeguati collegamenti ferroviari, in particolare di servizi di alta velocità, connessi con i principali hub nazionali darebbe piena accessibilità alle migliori soluzioni di viaggio offerte dagli aeroporti, per prosecuzioni sia in ambito nazionale che internazionale, a tutto vantaggio della mobilità e della connettività.

Disporre di una rete di collegamenti ferroviari adeguati con i principali hub nazionali consentirebbe, anche ai cittadini delle regioni periferiche, di accedere direttamente al

network primario di collegamenti offerti dal Paese, attraverso la disponibilità di collegamenti più frequenti e soluzioni di viaggio sostenibili.

In tal senso l'intermodalità dovrà essere favorita anche prevedendo un numero adeguato di frequenze e di collegamenti ferroviari (spesso insufficienti, anche laddove il collegamento con l'alta velocità già esiste) con gli aeroporti.

In un'ottica di sviluppo sostenibile, riteniamo fondamentale favorire i progetti tesi ad accelerare la transizione green del sistema aeroportuale nazionale, con l'obiettivo centrale della decarbonizzazione, attraverso l'utilizzo di biocarburanti, energia rinnovabile, mobilità elettrica.

Riteniamo coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, inoltre, i progetti tesi a sviluppare la mobilità sostenibile su strada - car sharing, veicoli elettrici, veicoli a guida autonoma - e azioni a supporto dell'accessibilità aeroportuale, tramite trasporto pubblico con autobus, treno o attraverso il cd. People mover.

Devono essere favoriti gli interventi tesi a sviluppare la nuova mobilità aerea sostenibile, con azioni di supporto allo sviluppo della Urban Air Mobility per il trasporto di persone, merci e forniture, anche medicali, attraverso l'utilizzo di velivoli elettrici, particolarmente innovativi e ambientalmente sostenibili. Al riguardo si reputa essenziale includere le principali città e gli scali di riferimento nelle preliminari sperimentazioni e nelle prime applicazioni.

Al fine di favorire una connettività globale e maggiormente fruibile, condividiamo la necessità di accelerare l'implementazione di modalità sempre più digitali che consentano a passeggeri e merci di viaggiare in modo più rapido e sicuro.

A tal fine, sono ingenti gli investimenti necessari per introdurre e diffondere la tecnologia biometrica finalizzata a semplificare le procedure di viaggio check-in, di accesso ai controlli di sicurezza e di imbarco, migliorando la customer experience e velocizzando i tempi di servizio dei processi e migliorando gli standard di sicurezza.

Trattasi, all'evidenza, di obiettivi la cui realizzazione richiede un grande sforzo in termini di investimenti e che, a maggior ragione nell'attuale frangente, rendono necessaria l'individuazione di nuove forme di incentivazione e/o di (co)-finanziamento pubblico.

Vale la pena, infine, ricordare come questo percorso votato all'innovazione ed alla sostenibilità abbia già raggiunto un primo importante traguardo con la società partecipata recentemente costituita da Aeroporti di Roma e Gruppo SAVE "Urban V", che si pone come obiettivo quello di sviluppare infrastrutture di mobilità aerea urbana (UAM) a livello internazionale.

E ancora, costituisce un grande esempio di virtuosità, resilienza e sostenibilità la nuova Area di imbarco A (Molo A) del terminal 1 dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, operativa dal 19 maggio 2022 e destinata ai voli Schengen e domestici, completamente realizzata nel periodo di crisi pandemica e secondo i più avanzati standard ambientali, con un investimento di circa 400 milioni di Euro.

In tale contesto, è fondamentale dare rinnovato slancio alla realizzazione degli investimenti aeroportuali ed è per questo che accogliamo positivamente la norma in esame, auspicando ulteriori interventi che favoriscano il reperimento dei necessari fondi.

Infine, cogliamo l'occasione dell'odierna audizione per evidenziare che, a seguito dell'erogazione della prima *tranche* di risorse del Fondo di compensazione dei danni covid patiti dai gestori aeroportuali, di cui all'art. 1, comma 715, lett. a) della legge 30 dicembre 2020 n. 178 e all'art. 73 comma 3, lett. a) del DL 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, all'esito della liquidazione delle somme da parte dell'ENAC risultano ancora residuare circa 170 milioni di Euro.

Trattasi di risorse, già destinate dal legislatore nazionale ai gestori aeroportuali che, se prontamente distribuite ai gestori medesimi in proporzione alle perdite subite (comunque largamente eccedenti il Fondo di compensazione citato), potrebbero agevolare gli investimenti aeroportuali e accelerare la ripartenza del settore aeroportuale, incentivando la necessaria sostenibilità e digitalizzazione degli aeroporti a beneficio dei target di decarbonizzazione, della qualità dei servizi per il passeggero e del benessere dei territori.