

**AUDIZIONE  
ASSAEROPORTI**

**presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Camera dei Deputati**

**Disegno di legge C 2500**

**«Conversione in legge del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19»**

**Roma, 16.06.2020**

Onorevole Presidente,

desideriamo ringraziare Lei e i membri di codesta rispettabile Commissione per aver previsto l'audizione di Assaeroporti – l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani - nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, del disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34 del 2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

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 l'impatto che la crisi in atto sta avendo sul trasporto aereo e, più nello specifico, sul settore aeroportuale, e per identificare gli interventi normativi e le misure che oggi reputiamo indispensabili per offrire adeguato sostegno alle imprese della filiera aeroportuale.

\*\*\* \*\*

I provvedimenti finora adottati dal Governo per far fronte alla situazione di profonda crisi derivata dalla emergenza sanitaria Covid-19 hanno completamente trascurato i gestori aeroportuali. Sebbene il trasporto aereo sia, all'evidenza, tra i settori maggiormente colpiti dalla crisi in atto, né il decreto Cura Italia, né il decreto Liquidità, né il decreto Rilancio, oggetto del presente iter di conversione in legge, hanno previsto alcuna misura a sostegno dei gestori aeroportuali, né tantomeno di altri operatori della filiera (come ad esempio gli handlers), tutti soggetti fondamentali per la ripresa del settore.

In tale contesto, riteniamo assolutamente prioritario individuare misure efficaci per stimolare la ripartenza del trasporto aereo, settore tra i più colpiti dalla crisi scaturita dall'emergenza Covid-19 e che, senza una immediata strategia di rilancio, rischia di non risollevarsi, con gravissime conseguenze per i lavoratori e le imprese non solo del settore aereo, ma dell'intero comparto turistico del nostro Paese.

A fronte di entrate sostanzialmente azzerate e oneri incomprimibili elevatissimi, i gestori aeroportuali sono stati costretti a chiedere la cassa integrazione per oltre 10.000 lavoratori. Alcuni scali, soprattutto quelli di minori dimensioni, che svolgono un ruolo fondamentale per

lo sviluppo dei territori, per il turismo e per la mobilità di cittadini e imprese, potrebbero non essere più in condizione di sopravvivere.

Senza adeguati interventi di sostegno, è a rischio la realizzazione degli ingenti piani di investimento previsti per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e le ricadute si profilano drammatiche, sia in termini economici sia in termini occupazionali.

Inevitabili saranno, come detto, anche gli impatti sull'indotto turistico: il 40% dei visitatori stranieri arriva nel nostro Paese in aereo, confermando il ruolo essenziale degli aeroporti per lo sviluppo del turismo. Nell'ultimo decennio il numero di visitatori stranieri in Italia che ha utilizzato il mezzo aereo è aumentato del 73% e la crescita è stata particolarmente significativa proprio in quelle aree dove, in assenza di un network aeroportuale diffuso, i visitatori stranieri faticerebbero ad arrivare: il Sud Italia (+112%) e le Isole (+189%).

In tale contesto, con la presente Assaeroporti ribadisce la necessità di adottare una efficace strategia di rilancio del settore aeroportuale, attraverso l'adozione urgente di specifiche misure basate sui seguenti tre capisaldi:

1. Istituzione di un apposito fondo con una dotazione di almeno 800 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali a causa dell'insorgenza dell'epidemia da Covid-19 e previsione di una proroga dei rapporti concessori in essere con i gestori aeroportuali, al fine di ristabilire l'equilibrio economico e finanziario delle società e mitigare gli effetti derivanti dalla diffusione del Covid-19.
2. Allineamento dei protocolli nazionali adottati nel settore dell'aviazione civile alle raccomandazioni europee adottate di recente dall'EASA e dall'ECDC al fine di consentire una ripresa della connettività fondata su regole omogenee e sostenibili, pena l'esclusione dell'Italia dal contesto del trasporto aereo europeo e internazionale.
3. Adozione di misure idonee ad assicurare un mercato concorrenziale, che garantiscano la mobilità di passeggeri e merci, evitando misure "protezionistiche" che rischiano di limitare la connettività del nostro Paese, con inevitabili ricadute negative sul turismo, sui livelli occupazionali e sulla mobilità di passeggeri e imprese.

Nello specifico, riteniamo urgente l'adozione delle seguenti misure.

## **1. SI' A MISURE DI SOSTEGNO A FAVORE DEI GESTORI AEROPORTUALI E DI TUTTI GLI ALTRI OPERATORI DELLA FILIERA. ISTITUZIONE FONDO DI COMPENSAZIONE PER I GESTORI E VALUTAZIONE PROROGA DURATA DELLE CONCESSIONI**

- Nei mesi di marzo, aprile e maggio, gli aeroporti italiani hanno perso 45 milioni di passeggeri con una flessione del traffico che si è assestata ad un sostanziale -100%. Secondo le più recenti stime di traffico, il 2020 potrebbe chiudersi con meno di 70 milioni di passeggeri, registrando una perdita di quasi 130 milioni di unità rispetto alle previsioni ante Covid-19. I gestori aeroportuali, a fronte di entrate sostanzialmente azzerate e con una previsione di contrazione del fatturato per il 2020 di circa 1,8 miliardi di euro, cifra probabilmente destinata ad aggravarsi stante il protrarsi della crisi sanitaria e delle misure per il contenimento dell'epidemia, continuano a sostenere oneri incompressibili, che possono arrivare anche fino all'85% dei costi. Uno scenario che ha costretto gli aeroporti a richiedere la cassa integrazione per oltre 10.000 lavoratori, ossia per più del 95% dei dipendenti.
- La crisi sta avendo un forte impatto sulla liquidità dei gestori e, senza adeguate misure di sostegno, rischia di compromettere la capacità di investimento delle società di gestione e financo la solidità finanziaria delle imprese. È altresì a rischio la sopravvivenza di alcuni scali, soprattutto quelli di minori dimensioni, che svolgono un ruolo importante per lo sviluppo dei territori e per la mobilità di cittadini e imprese.
- La totale mancanza di interventi a sostegno degli aeroporti - infrastrutture strategiche per l'economia del Paese, che nel 2019 hanno accolto oltre 193 milioni di passeggeri, di cui 128 milioni da e per destinazioni internazionali - non appare accettabile.

In considerazione degli ingenti danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da Covid-19, chiediamo che venga istituito un apposito fondo con una dotazione di almeno 800 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali, finalizzato alla copertura degli oneri sostenuti durante l'emergenza nonché al finanziamento degli investimenti programmati in ambito aeroportuale. Inoltre, al fine di mitigare gli effetti derivanti dalla diffusione del Covid-19 e dalle conseguenti misure di prevenzione e contenimento adottate, occorre valutare la proroga dei rapporti concessori in essere con i gestori aeroportuali, al fine di ristabilire l'equilibrio economico e finanziario delle società.

## **2. NO A MISURE OPERATIVE ECONOMICAMENTE INSOSTENIBILI. SI' A PROTOCOLLI UNIFORMI A LIVELLO EUROPEO PER FAVORIRE LA RIPARTENZA DEL SETTORE**

- Il 21 maggio 2020 l'EASA e l'ECDC (*European Centre for Disease Prevention and Control*) hanno pubblicato le “*Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic*” tese a fornire a gestori aeroportuali, vettori, Autorità aeronautiche nazionali e altri soggetti interessati, linee guida su come favorire il ripristino “sicuro” e graduale del trasporto aereo. Le Linee guida prevedono l'applicazione di misure proporzionate ed efficaci per proteggere la salute dei lavoratori e dei passeggeri allo scopo di ridurre, quanto più possibile, il rischio di contagio da Covid-19 in aeroporto e a bordo degli aeromobili.
- In Italia, il DL 33/2020 e il DPCM 17 maggio 2020, da ultimo sostituito dal DPCM 11 giugno 2020, impongono misure estremamente restrittive, ad esempio in termini di distanziamento sociale all'interno delle aerostazioni o di distanziamento a bordo degli aeromobili, ovvero in termini di controllo della temperatura corporea dei passeggeri, ponendo di fatto oneri molto gravosi a carico degli operatori aeroportuali, contribuendo così a porre l'Italia in una situazione di svantaggio competitivo rispetto agli altri Paesi europei.

Chiediamo un costante allineamento dei protocolli nazionali alle raccomandazioni europee, per consentire una ripresa della connettività fondata su regole omogenee e sostenibili, pena l'esclusione dell'Italia dal contesto del trasporto aereo europeo e internazionale.

## **3. NO A MISURE PROTEZIONISTICHE E NO AL RITORNO AD UN TRASPORTO D'ÉLITE**

- Il decreto oggetto del presente iter di conversione ha stanziato ingenti risorse pubbliche dichiaratamente a favore del trasporto aereo, ma di fatto gli unici beneficiari di tali misure sono i vettori aerei nazionali. Pur non disconoscendo la necessità di supportare in questo momento di crisi i vettori aerei, comparto fondamentale per il rilancio del settore, e pur auspicando un rapido e duraturo rilancio di Alitalia, la scelta di destinare risorse esclusivamente ai vettori nazionali rischia di essere una misura “protezionistica”, assolutamente anacronistica e miope, oltre che totalmente in

controtendenza rispetto al perseguimento dell'interesse pubblico legato alla mobilità di cittadini e imprese e alla connettività del nostro Paese.

- Per la costituzione di una newco a capitale pubblico per la futura Alitalia sono stati destinati 3 miliardi, stanziati per rilanciare una compagnia aerea che, ad oggi, ha una flotta di meno di 100 aerei e copre circa il 13% del traffico passeggeri transitante presso gli aeroporti italiani.
- Altri 350 milioni di euro sono confluiti in un fondo per la compensazione dei danni subiti dai soli vettori aerei italiani che esercitano oneri di servizio pubblico e ulteriori 130 milioni di euro sono destinati alla compensazione dei danni subiti dagli altri vettori nazionali.
- Non solo non sono state ridotte o soppresse, come richiesto, le tasse gravanti sul settore aereo (leggasi, addizionale comunale), la cui abrogazione avrebbe potuto certamente contribuire a rendere più appetibile il settore aeroportuale nazionale rispetto ai competitors stranieri, ma sono stati introdotti, o sono in procinto di esserlo, ulteriori vincoli che rischiano di rallentare la ripresa del settore e di limitare la connettività del Paese.
- A tale proposito, nell'ambito dell'emanando decreto Semplificazioni, sono state preannunciate misure tese ad irrigidire gli attuali meccanismi di incentivazione ai vettori per lo sviluppo dell'attività volativa. Incentivi che, sino ad oggi, sono stati erogati, in linea con quanto avviene in tutta Europa, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, secondo policy commerciali rese pubbliche dai gestori aeroportuali.
- Qualora ci fosse un ridimensionamento del network operato dai vettori *point-to-point*, il livello di connettività del Paese tornerebbe indietro di almeno 15 anni, con impatto sulla connettività "economica" e "sociale" dei territori e, *in primis*, delle aree del Sud Italia e delle Isole.
- Sul fronte occupazionale, giova ricordare che il trasporto aereo, secondo fonti IATA, impiega direttamente 204.000 lavoratori e garantisce indirettamente 714.000 posti di lavoro in Italia. L'adozione di misure protezionistiche a esclusivo beneficio di alcuni vettori aerei rischia di causare l'abbandono di molti aeroporti nazionali da parte di vettori stranieri. L'impossibilità per i vettori nazionali di soddisfare la domanda di trasporto aereo (che, ricordiamo, ad oggi è soddisfatta per oltre l'80% da vettori

stranieri) rischia di portare al licenziamento di migliaia di persone impiegate nella filiera del trasporto aereo.

- A ciò si aggiunga che nell'ultimo decennio il trasporto aereo in Italia è cresciuto ad un tasso decisamente superiore a quello del PIL nazionale, facendo registrare un incremento complessivo del 47,3%. La maggiore crescita dal 2009 al 2019 è avvenuta per gli aeroporti delle Isole (+73.6%) e del Sud Italia (+43.1%). Ciò conferma la funzione del trasporto aereo di assicurare 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 crescita del mercato ha anche condotto a una riduzione dei prezzi medi per i passeggeri, rendendo il mezzo aereo non più una modalità di trasporto d'élite, ma di massa.
- Il trasporto aereo gioca quindi un ruolo essenziale per lo sviluppo del turismo e sempre più spesso destinazioni turistiche vengono preferite ad altre per la facile raggiungibilità (collegamenti diretti, prezzi accessibili).

Chiediamo di assicurare un mercato concorrenziale che garantisca la mobilità di passeggeri e merci, evitando misure "protezionistiche" che rischiano di limitare la connettività del nostro Paese, con inevitabili ricadute negative sul turismo, sui livelli occupazionali e sulla mobilità di passeggeri e imprese.

\*\*\* \*\*

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       |                            | Variazione<br>(minuti) |
|--------|----------------------------|----------------------------|------------------------|
|        | all'Europa (min) -<br>2009 | all'Europa (min) -<br>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.**

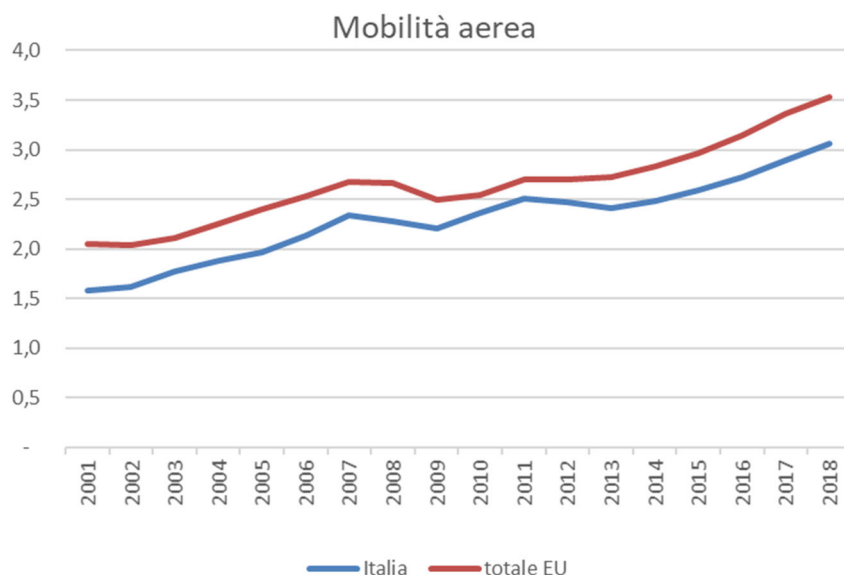


Figura 1. Mobilità aerea (numero di viaggi per abitante all'anno) nel periodo 2001-2018 in Italia e in Europa.