

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

**7/00516, 7/00546, 7/00548 e 7/00559**

**assegnate alle Commissioni**

**VIII Commissione (Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici)**

**IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)**

**recanti**

**«PIANO DI INVESTIMENTI PER IL POTENZIAMENTO, L'AMMODERNAMENTO E  
LO SVILUPPO DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE DEL MEZZOGIORNO»**

**Roma, 2 novembre 2020**

Gentili Onorevoli,

Assaeroporti, l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani, desidera anzitutto ringraziare le Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera per il coinvolgimento dell'Associazione nell'ambito della discussione sulle Risoluzioni 7/00516, 7/00546, 7/00548 e 7/00559 aventi ad oggetto gli **investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo delle grandi infrastrutture del Mezzogiorno.**

Come evidenziato nelle Risoluzioni in esame, *“una delle maggiori criticità nell'ambito della dotazione infrastrutturale riguarda il tema delle reti dei trasporti nel Mezzogiorno, la cui carenza ricopre, ormai da troppo tempo, caratteri emergenziali e di precarietà, provocando notevoli disagi ai cittadini e all'intera economia del Sud”*.

In un contesto caratterizzato dalla carenza di infrastrutture di mobilità, il **trasporto aereo** svolge un ruolo strategico nel garantire l'**accessibilità ai territori**, nell'assicurare la **mobilità di cittadini e imprese** e nel sostenere lo **sviluppo del turismo** e costituisce 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.

Nel decennio 2009-2019 il volume di passeggeri transitati negli aeroporti del Sud e delle Isole è aumentato del 68% (a fronte di una crescita a livello nazionale del 47%), passando dai 30 milioni di passeggeri nel 2009 ai 50 milioni di passeggeri nel 2019, garantendo a questi territori **livelli crescenti di connettività “economica” e “sociale”**.

La **connettività aerea** misura infatti il grado di “connessione” di un territorio con il resto del mondo ed è quindi un importante indicatore per lo sviluppo socio-economico locale e, soprattutto, un elemento determinante per il successo di una destinazione perché la rende più **accessibile e competitiva**.

Il sistema aeroportuale si è rivelato essenziale in questi anni per **connettere le aree del Sud al resto del Paese e, soprattutto, all'Europa**. Sebbene la conformazione della nostra penisola ponga questi territori geograficamente distanti dal cuore economico europeo, grazie al trasporto aereo la possibilità di raggiungere in meno di 4 ore il PIL europeo – inteso come la capacità di raggiungere le diverse aree europee in relazione al loro peso economico – è cresciuta in maniera

ragguardevole (+26,7% nel Sud e + 31,2% nelle Isole, rispetto ad una media nazionale del 17,7%).<sup>1</sup>

La crescita del settore e la maggiore connettività hanno altresì ridotto i cosiddetti “tempi di connessione”, ovvero il tempo medio necessario per raggiungere una destinazione europea. Anche per questo indicatore, la migliore performance si osserva proprio negli aeroporti del Sud e delle Isole, che nell’ultimo decennio hanno consentito di ridurre il tempo necessario per raggiungere le destinazioni europee, rispettivamente, di 80 e 76 minuti, rispetto a una media nazionale di 50 minuti.

Cruciale è stato il ruolo degli aeroporti per lo **sviluppo del turismo nel Sud del Paese**, un comparto ora gravemente colpito dalla crisi causata dal Covid-19, ma che rappresenterà un fondamentale motore per la ripartenza dell’economia di quei territori. E infatti, se nel 2008 poco più di 3 milioni di visitatori stranieri utilizzavano il mezzo aereo per raggiungere il Sud e le Isole, dieci anni più tardi sono stati 7,5 milioni (+145%), a conferma del **ruolo sinergico svolto dagli scali aeroportuali alla promozione del turismo**.

Tutto ciò premesso, è del tutto evidente che il settore del trasporto aereo è oggi uno di quelli maggiormente colpiti dall’emergenza in corso e che, stante la sua dimensione intrinsecamente “internazionale”, necessiterà di più tempo per ripartire.

Dal *lockdown* a oggi il sistema aeroportuale nazionale ha perso l’83% dei passeggeri e, secondo le stime Assaeroporti, il 2020 rischia di chiudersi con 58 milioni di passeggeri, il 70% in meno rispetto ai 193 milioni registrati nel 2019. La sempre minore propensione al viaggio e al turismo rallenterà la ripresa del traffico aereo e, secondo le ultime proiezioni formulate dall’Associazione dei gestori aeroportuali europei, ACI Europe, il ritorno ai livelli pre-Covid non potrà avvenire prima del 2024-2025.

Il sistema aeroportuale, dunque, oltre a 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.

In tale contesto, è a maggior ragione necessario **destinare risorse al settore aeroportuale**, tenuto conto del forte impatto economico e sociale che lo stesso è in

---

<sup>1</sup> 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.

grado di determinare, soprattutto per lo sviluppo del turismo. L'aeroporto rappresenta infatti un fattore chiave del sistema turistico locale. La capacità di attrazione turistica è ormai fortemente condizionata dal numero di destinazioni servite direttamente dall'aeroporto cittadino. Nella scelta della destinazione turistica, soprattutto per i viaggi di breve durata, il livello di raggiungibilità di un luogo è un elemento cruciale e la presenza di voli diretti diventa una delle principali discriminanti nella scelta della *location*.

Si elencano di seguito, pertanto, alcune possibili aree di intervento che riteniamo possano offrire importanti opportunità di crescita e sviluppo per il Mezzogiorno e di rilancio per l'economia dei territori:

- Interventi legati all'**intermodalità**, finalizzati a garantire all'aeroporto - infrastruttura essenziale per l'accessibilità di un territorio (e quindi per la sua competitività economica) - un sistema di collegamento facile, rapido, fluido e diversificato, non solo dalla città di riferimento ma anche da un territorio più vasto. L'incremento di accessibilità degli scali aeroportuali e la loro maggiore integrazione con l'area metropolitana di riferimento hanno infatti una valenza decisiva anche in termini di potenzialità e sviluppo del territorio circostante.
- Promozione della **logistica integrata** e, nello specifico, del **cargo aereo**. Nonostante il ruolo importante che il cargo aereo potrebbe rivestire per il Mezzogiorno, soprattutto per il trasporto di merci deperibili del settore agroalimentare, ad oggi il traffico di merci negli aeroporti del Sud e delle Isole è assai limitato. L'integrazione dei nodi aeroportuali nella catena logistica digitale, il miglioramento delle infrastrutture di accessibilità aeroportuale e lo sviluppo di poli logistici attrezzati consentirebbero di superare le attuali criticità e di rafforzare questo importante segmento del trasporto aereo.
- Potenziamento della **capacità delle infrastrutture aeroportuali**, anche in ragione della necessità, manifestatasi a seguito del Covid-19, di disporre di aree sufficienti per garantire il distanziamento fisico e le ulteriori misure di contenimento del rischio di contagio. Una volta superata la pandemia, la nuova capacità consentirà agli scali del Sud e delle Isole di gestire meglio i flussi di traffico, assicurando standard più elevati di sicurezza e di qualità delle infrastrutture e dei servizi.
- Sviluppo di progetti aeroportuali tesi a promuovere la **digitalizzazione degli scali e la green economy**, anche attraverso l'accesso ai fondi del Recovery



Fund. In materia di digitalizzazione, tra i possibili interventi vi sono la realizzazione di sale di controllo centralizzate, l'implementazione di sistemi digitali di gestione e monitoraggio flussi passeggeri, sistemi di riconoscimento biometrico e soluzioni *contactless*; quanto alla *green economy*, si segnalano interventi per la produzione di energia pulita, l'efficientamento energetico, la mobilità *green*, l'adeguamento delle reti idriche, il recupero e riuso dei rifiuti prodotti in aeroporto.

- **Sblocco immediato degli investimenti** per i quali sono già state definite misure di finanziamento pubblico e snellimento delle procedure per la realizzazione degli interventi previsti nei contratti di programma, laddove vigenti, ovvero nei Piani degli investimenti approvati da ENAC.

A corredo delle argomentazioni sopra svolte, si allega 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 rispetto allo sviluppo socio economico del Mezzogiorno 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.**

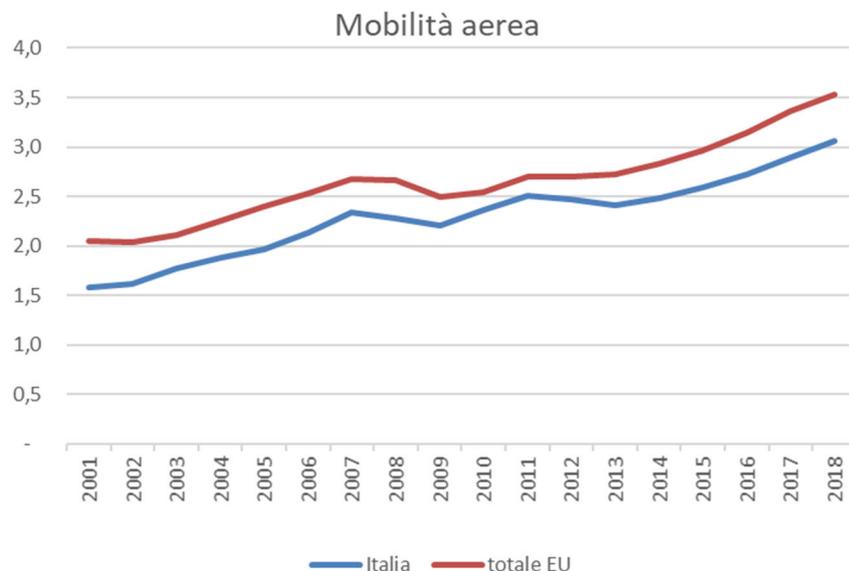


Figura 1. Mobilità aerea (numero di viaggi per abitante all'anno) nel periodo 2001-2018 in Italia e in Europa.