



IX COMMISSIONE PERMANENTE (Trasporti, poste e telecomunicazioni) 30 maggio 2022 – ore 15.30

Audizione del Presidente dell' Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), avv. Pierluigi Umberto Di Palma, sull'aggiornamento del piano nazionale degli aeroporti

L'Ente Nazionale Aviazione Civile, su mandato del Ministero per le Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sta curando la procedura di aggiornamento e revisione critica del vigente Piano Nazionale degli Aeroporti approvato come allegato al DPR 17 settembre 2015 n. 201, "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"; tale Piano costituisce l'atto programmatico di riferimento della rete aeroportuale del Paese sulla base delle relative previsioni di traffico aereo su scala nazionale.

La procedura approvativa decrtitta dal Codice della Navigazione prevede l'emanazione del Decreto presidenziale previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Il Piano approvato dall'allora MIT nel 2015, puntava su strategie volte a intercettare con la rete di trasporto aereo nazionale il trend di crescita del traffico, attraverso la classificazione degli aeroporti in coerenza con la rete europea TEN-T, l'ottimizzazione della capacità aeroportuale negli scali esistenti, la salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi e la pianificazione integrata con il territorio nonché la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee.

Inoltre il Piano del 2015 fissava i preliminari elementi alla base dell'analisi di sistema della mobilità che ponga in relazione i rapporti sinergici tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario in un'ottica che valorizzi l'intermodalità dei trasporti, promuovendo integrazioni tra i sistemi di trasporto.

Nel corso dell'ultimo quinquennio, i fattori che caratterizzavano le valutazioni e le previsioni del Piano sono profondamente cambiate, inoltre, più di recente, gli impatti generati dalla crisi legata alla pandemia da COVID-19 hanno modificato sensibilmente non solo il trend di crescita del traffico ma anche il profilo del passeggero e le strategie origine/destinazione comunitarie e globali; questo ha portato alla **necessità di rivedere il quadro strategico nazionale per il prossimo decennio**, aggiornando le stime di crescita del traffico aereo in coerenza con i pilastri alla base del PNRR.



A tal fine l'ENAC ha pubblicato in G.U.C.E. un bando di gara per la selezione di una serie di professionalità esperte del settore, capaci di fornire il necessario supporto nella conduzione delle analisi propedeutiche alla redazione del Piano, ovvero la ricognizione dello stato delle infrastrutture aeroportuali, l'aggiornamento le previsioni di traffico al 2035, l'individuare le migliori soluzioni per lo sviluppo sostenibile della rete e la predisporre la documentazione necessaria per la Valutazione Ambientale Strategica dello scenario di sviluppo proposto.

Rispetto alle iniziali esigenze di adeguamento del Piano del 2015 al trend di traffico, la necessità di considerare e valutare gli impatti della pandemia sull'intero settore del trasporto aereo, in un contesto di "resilienza trasformativa" basata sui pilastri del PNRR (sostenibilità, innovazione/digitalizzazione, intermodalità) ha comportato la predisposizione da parte di ENAC di specifiche **Linee Guida.**

Le Linee Guida ENAC hanno lo scopo di evidenziare le opportunità sinergiche che permetteranno sia di superare le criticità esistenti che di soddisfare le necessità emergenti, attraverso la definizione di soluzioni che prevedono l'impiego delle tecnologie più avanzate e favorendo il maggior livello di digitalizzazione.

Ne risulterà un'architettura della rete aeroportuale complessiva ottimizzata e sostenibile, dove il ricorso alla realizzazione di nuove infrastrutture è subordinato alla verifica delle possibili implementazioni sulle dotazioni esistenti, potenziate con le migliori tecnologie disponibili e a fronte di evidenti benefici ambientali.

Oltre al tema della **sostenibilità**, le Linee Guida per il nuovo Piano mirano alla definizione del ruolo dei singoli scali, all'individuazione delle condizioni per una maggiore **intermodalità** dei trasporti, all'implementazione delle tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo, con particolare riferimento all'aerospazio e all'urban/advanced air mobility (UAM/AAM), alla pianificazione strategica per la rete di trasporto aereo minore e di aviazione generale e alla definizione di una rete nazionale per l'air cargo.

Le Linee Guida ENAC, allegate per pronta visione (all. 1), sono state condivise lo scorso ottobre con il Signor Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibile, che ha inteso farle proprie attraverso l'Atto di indirizzo 23 marzo 2022, anch'esso allegato alla presente relazione (all. 2), che di fatto costituisce la struttura concettuale del nuovo Piano.

Le attività di redazione del nuovo Piano hanno, al momento sviluppato i seguenti aspetti:

- l'analisi territoriale (affrontata in termini di accessibilità e connettività degli scali);
- le previsioni di sviluppo del traffico aereo al 2035 in relazione a una selezione di possibili scenari futuri;
- i criteri da impiegare per la valutazione e approvazione dei masterplan in termini di qualità e sostenibilità dello sviluppo.

sono in fase di definizione i seguenti aspetti:

- l'analisi critica della capacità in modo da individuare i fabbisogni effettivi, riservando la realizzazione di nuove infrastrutture ai casi ove è riconoscibile il vantaggio ambientale:
- l'individuazione delle più probabili soluzioni e opportunità per lo sviluppo della rete;



• le proposte per una sinergica integrazione delle diverse modalità di trasporto all'interno del nuovo *concept* riguardante il comparto aerospaziale, con particolare riferimento all'Advanced Air Mobility e ai voli sub-orbitali.

Dall'analisi del documento preliminare si evincono i seguenti aspetti:

Analisi del territorio

Il territorio nazionale, analizzato considerando ciascuno dei 45 aeroporti oggetto di statistica annuale ENAC, viene messo in relazione con due parametri:

- L'accessibilità dell'aeroporto da ciascuno dei comuni della catchment area;
- La **connettività** del singolo scalo con i nodi delle reti comunitarie e globali attraverso le rotte in uso.

Combinando questi due fattori di analisi del territorio nazionale, è stata rappresentata la mappa della c.d. Accessibilità Aerea Totale o "con-accessibilità", sempre distinta per tipologia di rotte.

Questa analisi è fondamentale per l'individuazione delle aree che risultano omogenee per popolazione e capacità d'uso del mezzo aereo.

Partendo dall'analisi del territorio sopra menzionata e mettendola a sistema con i fattori socio-economici caratteristici della zona, sarà possibile avanzare le proposte e le strategie capaci di razionalizzare ed efficentare la rete di trasporto aereo nazionale in chiave sostenibile; questo target verrà raggiunto con buona probabilità attraverso la creazione di reti e la individuazione dello scalo di Catania come hub del Mediterraneo.

Queste reti di aeroporti non saranno basate su criteri societari di gestione unica e/o integrata o di carattere territoriale.

Sono già in atto procedimenti per la costituzione di reti aeroportuali che si aggiungono al sistema romano (Fiumicino - Ciampino), milanese (Linate - Malpensa) e Veneto (Venezia - Treviso).

Quindi nel PNA si affronta il tema della rete toscana (Firenze - Pisa), pugliese (Bari - Brindisi - Grottaglie - Foggia), calabra (Lamezia Terme - Reggio Calabria - Crotone), campana (Napoli - Salerno) e della sicilia orientale (Catania - Comiso).

In tale contesto sarà altresì importante favorire la costituzione di **reti geografiche "di fatto"**, capaci di razionalizzare le diverse componenti di traffico all'interno della stessa macro-area di riferimento; un esempio potrebbe essere l'istituzione di una **rete aeroportuale sarda (Cagliari - Alghero - Olbia)**, la cui definizione potrebbe avvenire già nel contesto approvativo del nuovo D.P.R.

Previsioni di traffico e possibili scenari di crescita al 2035

Il processo previsionale alla base del nuovo Piano parte dallo studio della serie storica contenuta nelle statistiche pubblicate da ENAC relative alle annualità dal 2006 al 2021,



fermo restando che i dati delle annualità 2020 e 2021 sono debitamente filtrati per considerare gli effetti della pandemia da COVID-19.

Sono stati altresì analizzati il profilo del passeggero, l'indice di propensione al volo e le rotte operate dagli scali italiani.

E' stata quindi elaborata una prima previsione, denominata "base line", che però non considera i limiti ambientali e/o normativi che limitano la crescita della capacità di ciascuno scalo di generare traffico in futuro.

Le variabili considerate per la proiezione dei volumi di traffico sono state la crescita del PIL nazionale, l'andamento del prezzo del carburante, l'andamento dell'inflazione e il posizionamento sul mercato di nuove rotte da e per l'Italia.

Una volta sviluppata la "base line", questa è stata messa in relazione con le stime pubblicate dai soggetti e organizzazioni di rilevanza internazionale, quali Airbus e Boeing, IATA, Eurocontrol e ACI Europe.

Il quadro previsionale nazionale al 2035 prevede al 2025 234 mln pax/anno, al 2030 268 mln pax/anno e al 2035 305 mln pax/anno.

Sono stati quindi definiti una serie di fattori che possono essere considerati per caratterizzare le previsioni di base in una serie di **scenari "what-if"**; questi fattori sono:

- Dinamiche macro economiche;
- Dinamiche geopolitiche legate agli effetti di medio-lungo termine della guerra in Ucraina;
- Dinamiche legate agli obiettivi di decarbonizzazione del settore;
- Cambiamento della propensione al volo dei viaggiatori con finalità business, per effetto di nuove tecnologie IT e l'utilizzo di servizi sviluppati durante la Pandemia COVID-19:
- Aumento del rischio percepito dei viaggi di medio-lungo raggio per ragioni sanitarie,
 e cambiamento del comportamento dei viaggiatori, specialmente con finalità turistiche:
- Effetti delle strategie settoriali per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale, che per l'Europa prevedono il raggiungimento della neutralità entro il 2050;
- Ipotesi di sviluppo dell'hub carrier in Roma Fiumicino e network di collegamenti offerto;
- Assetti competitivi delle compagnie aeree sul mercato mondiale e sul mercato italiano, ed evoluzione delle rispettive alleanze; graduale saturazione della presenza del low-cost;
- Cambiamento nei trend storici di aumento medio della dimensione degli aeromobili in riferimento al mercato da/per l'Italia, sui voli domestici ed intraeuropei da 120-130 posti nel 2005 fino ad oltre 160 posti nel 2019. Sui voli intercontinentali aumento da 244 a 282 posti medi per aeromobile dal 2005 al 2019. Con l'introduzione di velivoli a propulsione elettrica a capacità ridotte, possibile inversione del trend;
- Confronto delle stime effettuate con la capacità tecnica e ambientale dei singoli scali.



Tali scenari previsionali, una volta inseriti nel Piano, renderanno più robuste e attendibili le previsioni di traffico al 2035.

Indicatori per uno sviluppo di qualità della rete

Il Piano si prefigge di identificare degli indicatori, quanto più oggettivi possibile, i quali siano in grado di stimare, in termini qualitativi e laddove possibile quantitativi, il livello di efficienza con cui gli aeroporti italiani affrontano le sfide attuali e future; questi indicatori riguardano principalmente tre macro temi:

- Sostenibilità
- Digitalizzazione e passenger experience
- intermodalità.

La bozza preliminare del Piano propone per ciascuna tipologia di indicatori una serie di parametri di valutazione, che il MIMS e l'ENAC potranno impiegare a garanzia delle migliori delle soluzioni identificabili per lo sviluppo di ogni singolo nodo infrastrutturale della rete.

Prime indicazioni per lo sviluppo della rete di trasporto

Lo sviluppo della rete che si propone con il nuovo Piano passa attraverso la revisione critica delle dotazioni infrastrutturali attuali, immaginandole ottimizzate con le migliori tecnologie disponibili per quel dato sistema. Questo nuovo approccio si basa sull'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti a parità di target limitando il ricorso al consumo di territorio solo nei casi assolutamente indispensabili.

Anche nel caso delle nuove piste di volo, queste possono essere pianificate solo a fronte di **evidenti i vantaggi ambientali** e se gli incrementi capacitivi attesi non possono essere raggiunti attraverso l'impiego delle **più avanzate tecnologie**; un esempio di questa revisione critica della pianificazione potrebbe essere la project review della nuova pista di volo di Firenze Peretola.

Riguardo il tema dei c.d. "aeroporti minori" (scali con traffico passeggeti annuo inferiore al milione) e di quelli di "aviazione generale", il nuovo Piano conterrà indicazioni per il loro sviluppo a scala nazionale, rendendoli organici alle strategie dell'intera rete; tenuto conto degli ordinamenti adottati dall'ENAC, il Piano demanderà alla neo costituita Società ENAC Servizi la gestione e lo sviluppo degli scali appartenenti a questa tipologia e non affidati in gestione.

Debito spazio all'interno del nuovo Piano sarà riservato all'implementazione delle modalità innovative di trasporto aereo che con ragionevole certezza faranno parte entro il 2035 del comparto aerospaziale nazionale.

Sono ormai una realtà consolidata le iniziative di sperimentazione e produzione in campo aerospaziale sul territorio nazionale, come nel caso del Distretto Aerospaziale Pugliese. Il nuovo Piano quindi, confermerà la designazione dello scalo di Taranto Grottaglie quale **primo spazioporto nazionale**.



Inoltre, il nuovo Piano sarà capace di fissare le linee strategiche per lo sviluppo della **rete air cargo** nazionale, razionalizzando e concentrando gli investimenti in ragione delle effettive condizioni di sviluppo sostenibile di ciascuno scalo e della coerenza con le previsioni assunte a scala comunitaria per le Reti TEN-T. Anche in questo caso, il Piano proporrà l'implementazione di modalità e strumenti derivanti dalle più avanzate tecnologie applicabili, compresa l'integrazione dell'Urban/Advanced Air Mobility al processamento delle merci e la loro consegna nel c.d. "ultimo miglio"; al riguardo, l'ENAC attiverà un preliminare confronto con gli stakeholder del settore.

Una prima versione del Piano sarà resa disponibile entro la fine dell'estate mentre la versione definitiva dello stesso sarà predisposta entro la fine del corrente anno.

Si allega:

- 1) Linee Guida ENAC
- 2) Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

II Presidente Pierluigi Di Palma