



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030:  
DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA  
MOBILITÀ EXTRAURBANA**

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

**Roma, 4 luglio 2023**

# Traffico al di là delle più ottimistiche previsioni

I dati confermano la straordinaria capacità di ripresa del trasporto aereo e la voglia di “tornare a volare” dei viaggiatori:

- già ad aprile superati, a livello di sistema, i volumi di traffico pre-pandemia (+2,5% su aprile 2019)
- trend confermato dai dati di maggio (+4,1%) che portano i primi 5 mesi dell’anno sostanzialmente a uguagliare i volumi pre-Covid (-0,8%) e a prevedere che già nei prossimi mesi saranno superati i livelli di traffico del 2019
- attesa una crescita significativa anche nei mesi di luglio e agosto: secondo le stime dell’Agenzia Nazionale per il Turismo, transiteranno in Italia importanti flussi di passeggeri aerei, di cui circa l’80% di origine internazionale
- quanto al cargo aereo, dopo gli anni del Covid, che hanno visto lo stravolgimento del flusso logistico, osserviamo un assestamento fisiologico del segmento con una redistribuzione dei volumi tra aeroporti. Cresce a doppia cifra il principale hub cargo del Paese, lo scalo di Malpensa, che movimentata i due terzi delle merci avio nazionali

Questi dati rappresentano, evidentemente, una buona notizia per il settore e per l’intero sistema Paese



# Continuità territoriale

- Quanto al tema della continuità territoriale oggetto dell'indagine conoscitiva avviata da codesta Spettabile Commissione, riteniamo utile condividere alcune riflessioni, sebbene gli aeroporti non abbiano un ruolo attivo in materia
- Anzitutto, crediamo che l'argomento possa trovare soluzioni più efficaci attraverso la creazione di nuove reti tra aeroporti, su cui sia il MIT sia l'ENAC stanno ragionando nell'ambito del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti di prossima emanazione
- La nascita di nuove reti determinerebbe non solo, come è facile immaginare, importanti economie di scala, ma anche un accrescimento della connettività dei territori grazie a un bilanciamento del potere negoziale tra gestori aeroportuali e vettori aerei
- Inoltre, ferma restando la competenza delle Regioni e degli altri Enti coinvolti nella definizione dei bandi per l'assegnazione delle rotte, il nostro suggerimento è quello di tener conto dell'esperienza maturata dai gestori aeroportuali nei rapporti con i vettori. Sfruttare le competenze di chi lavora a stretto contatto e conosce le compagnie aeree potrebbe essere di ausilio per definire bandi in grado di soddisfare le esigenze dei territori e, al tempo stesso, risultare attrattivi per il mercato, evitando il rischio di esiti non del tutto in linea con le aspettative
- Ciò premesso, su alcuni temi di rilievo per il settore, permangono delle questioni aperte

# 1. Sostegni pubblici agli investimenti *green & digital* degli aeroporti

- L'esclusione, purtroppo fino ad oggi confermata, del trasporto aereo dal PNRR si basa su un sillogismo errato e riflette una sopravvalutazione dell'impatto ambientale e una sottovalutazione dell'impatto socioeconomico del comparto che, al contrario, è strategico per lo sviluppo del Paese e fortemente orientato alla sostenibilità. Non consentire agli aeroporti di beneficiare di finanziamenti pubblici è in evidente contraddizione con l'esigenza, da tutti condivisa, di rendere quanto più sostenibile possibile il settore
- Il sistema aeroportuale italiano è da tempo impegnato in tale direzione e i nostri aeroporti sono in prima linea in Europa sul fronte della decarbonizzazione, ma appare imprescindibile individuare adeguate forme di sostegno per supportare e accelerare la transizione ecologica e digitale del comparto
- Gli investimenti necessari per raggiungere tali obiettivi sono ingenti e i relativi oneri non potranno essere scaricati integralmente sulle tariffe aeroportuali, pena la insostenibilità delle stesse e la perdita di competitività del sistema aeroportuale nazionale

Gli investimenti aeroportuali coerenti con le finalità e i principi alla base del PNRR realizzabili entro il 2026 dai gestori associati ad Assaeroporti ammontano a 1,5 miliardi di euro, di cui oltre 500 milioni immediatamente cantierabili

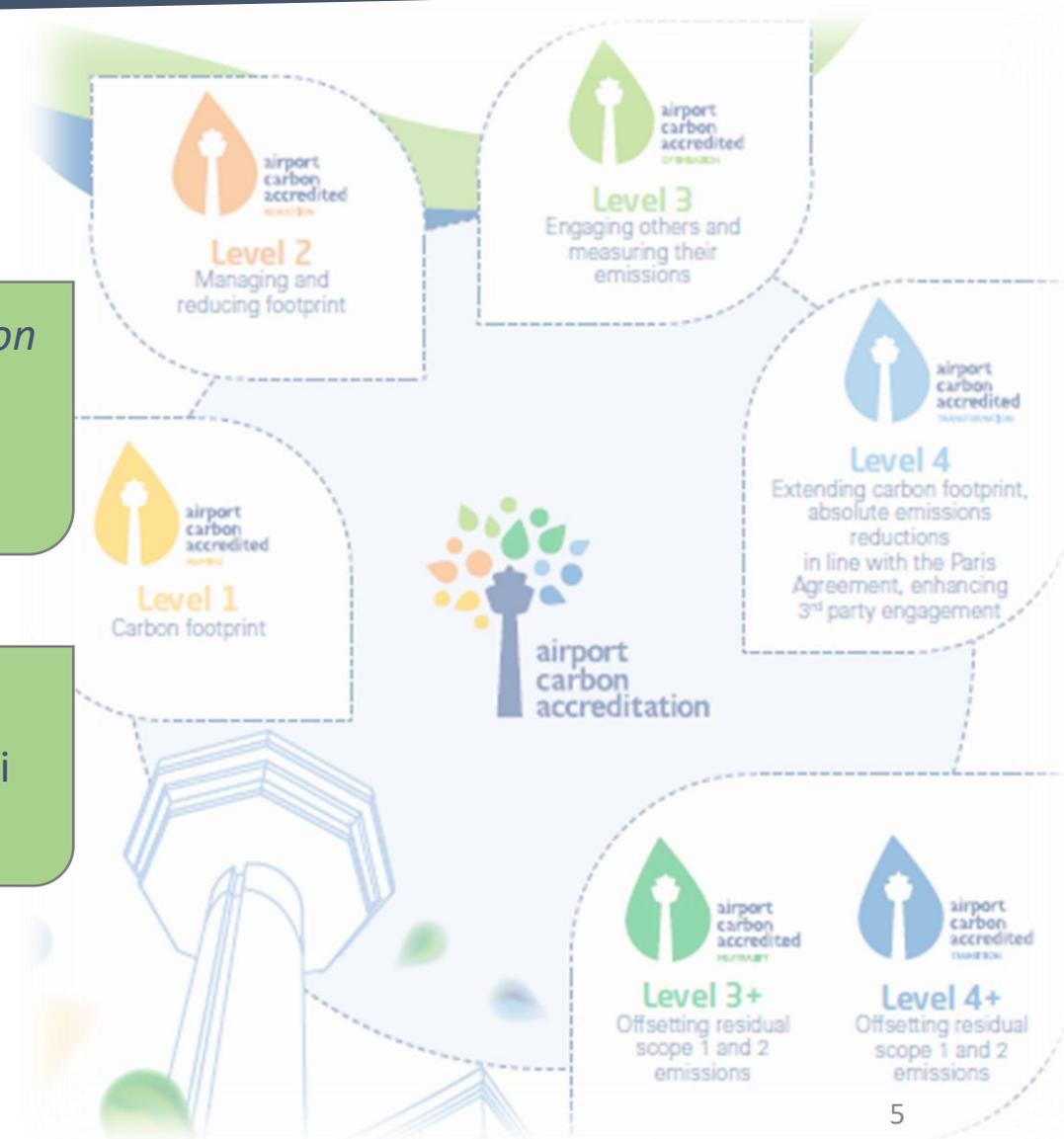
# 1. Sostegni pubblici agli investimenti *green & digital* degli aeroporti

## Facts and figures

Sono 17 gli aeroporti italiani aderenti all'*Airport Carbon Accreditation* per la gestione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rappresentano:

- il 22% degli scali complessivamente accreditati in UE
- l'85% del traffico nazionale

A livello nazionale, 11 scali hanno sottoscritto la risoluzione *NetZero2050* per la neutralizzazione delle emissioni entro il 2050. Di questi, 6 hanno annunciato di poter anticipare l'obiettivo al 2030



## 2. Errata “narrativa” sugli incentivi ai vettori

- L'erogazione di incentivi è una pratica commerciale comunemente utilizzata da tutti gli scali europei: la quasi totalità degli aeroporti, piccoli e grandi, eroga incentivi, a favore non solo delle *low cost* ma anche dei vettori *legacy*
- È errato parlare di incentivi pagati con “contributi pubblici”, come addirittura riportato nel titolo di una risoluzione presentata nel corso della precedente legislatura (v. Risoluzione sulla “*Trasparenza e competitività nelle procedure di erogazione di incentivi pubblici destinati a vettori aerei, anche a tutela degli investimenti effettuati in Italia Trasporto Aereo Spa*”): la stragrande maggioranza degli incentivi è finanziata con risorse proprie del gestore. Eventuali contributi da fonti pubbliche, ormai residuali, devono ovviamente soddisfare la normativa europea sugli aiuti di stato
- Occorre sfatare la convinzione secondo cui l'incentivazione sia una pratica discriminatoria, basata sull'errata assunzione che “non discriminare” significa “applicare a tutti le stesse condizioni”: un vettore che apre rotte non servite da altre compagnie, che avvia collegamenti che consentono di destagionalizzare il traffico dello scalo (e dunque ottimizzare l'utilizzo della capacità aeroportuale), che si impegna a garantire un certo volume di traffico incrementale, che utilizza aeromobili più nuovi, più “puliti” e con un tasso di riempimento più elevato ha un ruolo sullo scalo profondamente diverso da un vettore che non soddisfa tutte queste condizioni, e tale differenza giustifica, evidentemente, l'applicazione di condizioni diverse

## 2. Errata “narrativa” sugli incentivi ai vettori

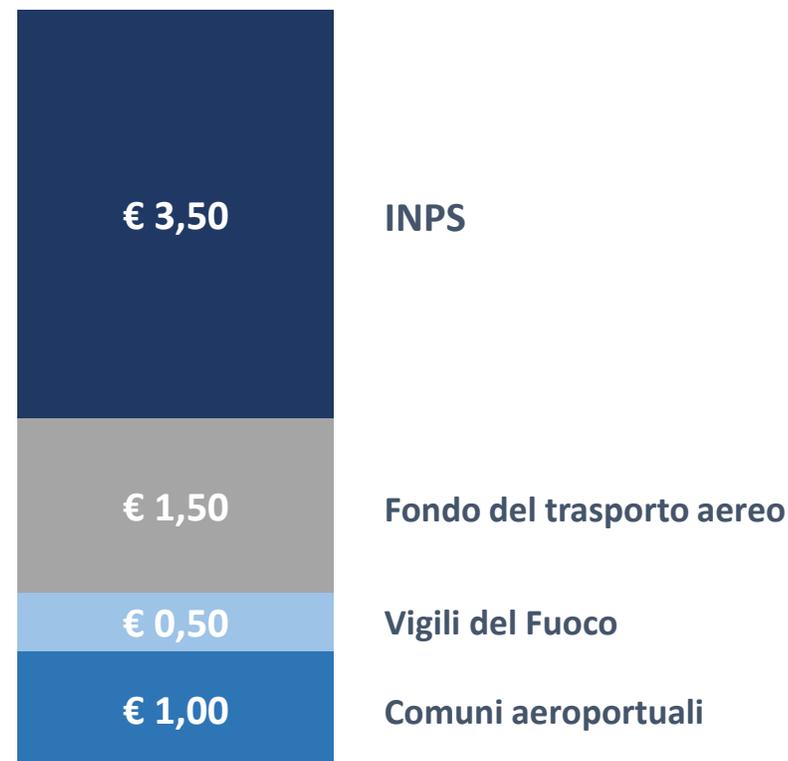
- In termini di trasparenza va ricordato che i gestori aeroportuali pubblicano sul proprio sito web la *policy* commerciale che delinea il modello di incentivazione adottato per favorire lo sviluppo di nuovo traffico e ottimizzare l’utilizzo della capacità delle infrastrutture aeroportuali. L’obbligo di trasparenza deve però essere congruo e proporzionato anche rispetto a quanto avviene in altri Paesi UE

Eventuali misure tese a ostacolare o scoraggiare il ricorso agli incentivi da parte dei gestori rischiano di portare a una perdita di competitività da parte dell’intero sistema aeroportuale italiano. Gli aeroporti italiani sono infatti in concorrenza, in un mercato sempre più competitivo, con altri scali europei che utilizzano ampiamente lo strumento dell’incentivazione per rimanere attrattivi

### 3. Sottovalutazione dell'impatto negativo dell'addizionale comunale sulla "attrattività" del settore

- A ogni passeggero in partenza dagli scali nazionali viene applicata l'addizionale comunale sui diritti di imbarco, tassa il cui gettito, originariamente destinato ai Comuni aeroportuali, è giunto solo in minima parte nelle casse degli enti territoriali beneficiari
- Istituita nel 2003 per un valore pari a 1 euro per passeggero, l'addizionale comunale è stata incrementata negli anni fino a raggiungere gli attuali 6,5 euro (7,5 euro nel caso degli scali di Fiumicino e Ciampino in ragione dell'ulteriore aumento di 1 euro a favore di Roma Capitale a partire dal 2011), destinando il relativo gettito a finalità differenti rispetto a quella originaria e, in alcuni casi, con scarsa attinenza con il settore aeroportuale.

Ripartizione addizionale comunale sui diritti di imbarco



### 3. Sottovalutazione dell'impatto negativo dell'addizionale comunale sulla "attrattività" del settore

- È evidente come qualsiasi forma di tassazione abbia un effetto "depressivo" sul mercato di riferimento. L'addizionale comunale applicata ai passeggeri aerei penalizza la competitività del sistema aeroportuale nazionale, a maggior ragione perché il relativo gettito non "torna", se non in minima parte, al settore stesso
- Ciò è ancor più vero se la decisione di incrementare la tassa è lasciata alla singola Amministrazione comunale (come recentemente deliberato dai Comuni di Napoli e Venezia in attuazione dell'art. 43 del D.L. 17 maggio 2022 n. 50, convertito con L. 15 luglio 2022, n. 91), determinando una distorsione del mercato

Al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza tra aeroporti e rendere più competitivo il sistema aeroportuale nazionale, Assaeroporti propone:

- la **progressiva riduzione dell'addizionale comunale su tutti gli aeroporti italiani**, da attuarsi su un orizzonte temporale pluriennale,
- il **mantenimento a regime della sola quota di 1,5 euro** destinata al Fondo del trasporto aereo, dimostratasi fondamentale per continuare a garantire ai lavoratori del comparto una adeguata tutela durante la crisi pandemica

# 4. Individuazione degli investimenti strategici degli aeroporti

- Dal 2014 nel settore del trasporto aereo vi sono due diverse autorità di vigilanza (oltre alle autorità non settoriali come ANAC, AGCM, ecc.): ENAC sugli aspetti di regolazione tecnica e ART su quelli di regolazione economica
- In alcuni casi riscontriamo – anche a causa di norme poco chiare – il rischio di sovrapposizione dei rispettivi ambiti di intervento
- L'ultimo esempio in ordine temporale riguarda la tematica degli investimenti meritevoli di una remunerazione (cd. WACC) incrementale in ragione della loro strategicità, su cui si è aperto un confronto che ha determinato per i gestori aeroportuali una situazione di totale disorientamento
- Tale incertezza rischia di compromettere la realizzazione degli ingenti piani di investimento, la cui programmazione richiede necessariamente un quadro di riferimento chiaro e ben definito