

AUDIZIONE AEROPORTI 2030
IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazione della Camera dei Deputati

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla
continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana

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, riveste per i gestori aeroportuali una grande rilevanza. Invero, nonostante gli oneri di servizio pubblico riguardino direttamente le compagnie aeree e i passeggeri e i gestori aeroportuali non siano e non possano essere soggetti attivi della continuità territoriale (se non mettendo a disposizione slot esistenti), è evidente che il diritto alla mobilità extraurbana e la connettività di persone e merci con i principali aeroporti del Paese è tema fondamentale che ci offre l'opportunità di sottoporre a codesta spett.le Commissione alcune riflessioni che speriamo possano contribuire ad una ricostruzione completa del quadro di riferimento e delle esigenze degli operatori.

DIRITTO ALLA MOBILITÀ E CONTINUITÀ TERRITORIALE

La continuità territoriale è espressione del diritto fondamentale alla mobilità del cittadino, in quanto assicura che soggetti appartenenti alla stessa collettività possano beneficiare di condizioni tendenzialmente omogenee di circolazione su tutto il territorio nazionale.

Il diritto alla mobilità è un tema antico. Nei lavori preparatori alla Costituzione c'è un aneddoto meraviglioso parlando di questione meridionale: l'on. Zotta racconta che “fino al 1861, cioè finché le regioni sono state centro di vita autonoma, non vi è stata differenza sostanziale nel campo economico e sociale tra il sud e il nord. Potrei aggiungere, se non temessi di cadere in una ripetizione che ha un po' la monotonia delle frasi retoriche, che l'unico Stato, il quale portò, dopo l'unificazione, un bilancio attivo, fu il regno delle due Sicilie, la cui amministrazione, documento mirabile di sapienza giuridica, fu indicata a modello in pieno Parlamento italiano. Quel Regno realizzò le prime conquiste di civiltà: a Napoli il primo battello a vapore, la prima ferrovia. Giuseppe Zanardelli, per recarsi da un

paese all'altro della Lucania, dovette passare il letto di un fiume su di un carro trainato da buoi”¹. Da sempre, quindi, l'Italia ha avuto problemi a rendere effettivo il diritto al trasporto.

Il diritto alla libera circolazione è un diritto fondamentale della persona, tutelato e garantito dall'art. 16 Cost., il quale prevede che “1. Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. 2. Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge”.

Ma l'art. 16 va letto in combinato disposto con il principio di eguaglianza di cui all'art. 3 della Costituzione stessa, quello che Piero Calamandrei definiva la “rivoluzione promessa”, perché soltanto rimuovendo gli ostacoli che impediscono di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, un diritto può dirsi effettivo per tutti, consentendo il pieno e libero sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di ognuno all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.

Si tratta di un diritto tutelato anche a livello europeo. L'articolo 16 del Regolamento CE n. 1008/2008 (già art. 4 del Regolamento CEE n. 2408/92), in deroga ai principi comunitari di divieto di aiuti di Stato, ha previsto, in capo ai singoli Stati ed al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente svantaggiati, la possibilità di emanare interventi finanziari nei confronti delle compagnie che accettino di entrare in un mercato, ritenuto ad alta rilevanza sociale, alle condizioni dagli Stati stessi individuate.

CENTRALITA' DEL PASSEGGERO E UNIVERSAL DESIGN

Il trasporto aereo rappresenta per sua natura un mezzo di trasporto moderno e globale che attribuisce sempre maggiore attenzione al livello della qualità dei servizi e alla tutela del passeggero: standard minimi di servizio, assistenza e risarcimenti in caso di ritardato o di negato imbarco, servizi specifici (e gratuiti, in quanto ricollocati sulla generalità dei passeggeri) dedicati all'assistenza delle persone con disabilità o a ridotta mobilità, sono solo alcuni esempi di come si traduca in realtà il diritto alla mobilità e la centralità del passeggero.

Anche le infrastrutture aeroportuali sono progettate, oltre che in modo sempre più attento alla sostenibilità, in termini di *universal design*, per rendere l'aeroporto facilmente accessibile da parte di tutte le tipologie di viaggiatori.

In tale contesto, assume una fondamentale importanza la corretta pianificazione ed attuazione degli investimenti, l'efficientamento e la digitalizzazione delle operazioni, l'adeguamento

¹ Assemblea Costituente, Discussione generale, 28 maggio 1947, intervento dell'on. Zotta.

della capacità aeroportuale alle previsioni di incremento del traffico aereo (sia in termini di infrastrutture di terra, che di infrastrutture di volo), il costante miglioramento della qualità dei servizi, oltre che l'ampliamento e la razionalizzazione dell'accessibilità agli scali e della loro connessione con i territori circostanti.

DATI DI TRAFFICO E PREVISIONI DI CRESCITA

In Italia, i più recenti dati di traffico relativi al comparto passeggeri mostrano come nel periodo gennaio - maggio 2023 siano transitati circa 69,8 M di passeggeri, con un incremento del +35,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, e -0,7% rispetto a gennaio - maggio 2019. Un risultato molto incoraggiante, che avvicina notevolmente il comparto aereo ai valori pre-pandemia.

Nel periodo gennaio - maggio 2023 il traffico passeggeri nazionale ha registrato 25.042.531 unità, registrando un incremento del +14,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Come primo aeroporto per volumi di traffico nazionale si attesta Roma Fiumicino con una quota di mercato del 12%, pari a 3.076.040 passeggeri.

Nel mese di maggio il traffico passeggeri internazionale ha registrato 44.796.886 unità. Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente si osserva un incremento del +49,8%. L'area geografica con la quale si osserva il maggior traffico è l'Europa - UE, con la Spagna primo Paese.

Per quanto riguarda invece i dati relativi ai movimenti, nel periodo gennaio – maggio 2023, sono stati registrati 503.458 movimenti, con un incremento del 15% sui dati registrati relativi allo scorso anno e ancora un ritardo del -8% sui numeri prePandemia relativi al 2019.

Il *gap* dei movimenti, rispetto ai valori prepandemici risulta notevolmente più ampio rispetto a quello registrato dal comparto passeggeri, il che dimostra come il numero di passeggeri sia cresciuto e stia recuperando più velocemente rispetto al numero dei movimenti che sono stati registrati nel periodo gennaio – maggio 2023, dal quale si evince come il tasso di riempimento degli aeromobili sia in costante aumento. Conseguentemente, si registra un numero medio di passeggeri per volo molto più elevato rispetto al periodo prepandemico.

Per quanto riguarda il cargo, invece, nel periodo gennaio - maggio 2023 il traffico ammonta a circa 415,9 K di tonnellate, registrando un calo del -6,5% rispetto al precedente anno e con un -1,9% rispetto a gennaio - maggio 2019.

Stando alle ultime pubblicazioni ACI, nello scenario di base dell'intero anno 2023, gli aeroporti europei avranno 220 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019, con una perdita

cumulativa dall'inizio della pandemia di 3,9 miliardi di passeggeri, dati che uguaglieranno il 2023 ai valori registrati nel 2017².

Secondo le più recenti (ed ancora caute) previsioni di Eurocontrol, il numero dei movimenti aerei in Europa tornerà ai volumi del 2019 nel 2025 e, successivamente, aumenterà, in media, dell'1,5% all'anno (secondo lo scenario base delle previsioni)³.

Da questo punto di vista appare fondamentale l'impegno del Governo affinché l'Italia possa intercettare le nuove traiettorie di traffico con il medio e l'Estremo Oriente, oltre che con il Nord America, per recuperare la connettività intercontinentale che, come noto, è generatrice di maggiore incremento del PIL.

Come chiarito nella proposta di Piano Nazionale degli aeroporti elaborata dall'ENAC, in Italia si registra ancora una bassa intensità dei collegamenti intercontinentali offerti dal Paese e, nel dettaglio, è evidenziato che in Italia nel 2019 solo il 39% dei passeggeri ha viaggiato direttamente dall'Italia, il 6% con scalo presso un *hub* italiano, mentre il restante 55% ha utilizzato un *hub* straniero.

Secondo l'Airport Council International (ACI) per ogni milione di passeggeri si generano circa 1000 posti di lavoro (considerando solo l'impatto diretto del traffico) e ogni aumento della connettività aerea diretta del 10% genera automaticamente un incremento del Pil pro capite pari allo 0,5%.

Più in generale, va ribadito che il trasporto aereo e il nostro sistema aeroportuale costituiscono un anello fondamentale della catena del turismo nel nostro Paese (oltre il 43% dei turisti stranieri raggiunge l'Italia con il mezzo aereo).

Da segnalare che la Banca d'Italia, nella recente Indagine sul turismo internazionale⁴, pubblicata il 28 giugno 2023, ha rilevato che *“Secondo dati ancora provvisori l'Italia ha ulteriormente ampliato la propria quota di mercato sul turismo globale, dal 3,9 al 4,5 per cento, diventando il quinto paese al mondo per entrate turistiche (preceduto da Stati Uniti, Regno Unito, Spagna e Francia). Anche le quote di Stati Uniti, Spagna e Regno Unito sono aumentate, mentre sono lievemente scese quelle di Francia, Germania e Turchia [...]. Se nel 2021 solo il 28 per cento dei viaggiatori stranieri era arrivato in Italia utilizzando l'aereo, nel 2022 tale quota è ritornata al 43 per cento, il livello osservato prima della pandemia. La crescita riflette sia l'aumento della quota di turisti provenienti da paesi più lontani (in*

² Fonti: ENAC Report dati di traffico maggio 2023; ACI Europe Airport Traffic Forecast - 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook; Assaeroporti e Aeroporti 2030 dati di traffico maggio 2023

³ [EUROCONTROL Forecast Update 2023-2029 | EUROCONTROL](#)

⁴ [statistiche ITI 28062023.pdf \(bancaditalia.it\)](#)

particolare dagli Stati Uniti) sia un minor ricorso tra i viaggiatori in arrivo dai paesi europei al mezzo stradale, preferito durante la pandemia per ridurre i rischi di contagio”.

COMPETITIVITA' DEL TRASPORTO AEREO E RETE INTEGRATA DEI TRASPORTI

Come sopra ricordato, il diritto alla mobilità va coniugato con il principio di eguaglianza, di talché è evidente che se vi sono aree più remote del Paese non connesse con i principali snodi del Paese è opportuno che lo Stato intervenga ponendovi rimedio.

Da questo punto di vista, se appare corretta l'introduzione di oneri di servizio pubblico per garantire il diritto alla mobilità ai residenti delle aree insulari o remote, è altresì fondamentale investire sullo sviluppo della intermodalità e sulla razionalizzazione della rete dei trasporti nazionale, anche in un'ottica di innovazione tecnologica e digitale.

Ma per fare ciò bisogna tornare a ragionare in termini di rete integrata dei trasporti.

Oltre agli oneri di servizio pubblico su uno o più collegamenti bisogna intervenire per garantire una migliore accessibilità agli scali, una interconnessione dei servizi, una più capillare rete della logistica e dei trasporti integrati.

Il tutto, promuovendo il settore aereo e non “zavorrandolo”, come nel caso dell'addizionale comunale che ormai pesa 6,5 euro per ogni passeggero in partenza dagli scali italiani, che arrivano fino a 7,5 euro a Roma e, da ultimo, a 9 euro per i passeggeri in partenza dallo scalo di Venezia.

Una misura miope che, anziché promuovere la celere ripresa di un settore che è fondamentale per la filiera del turismo e per l'economia di interi territori, costituisce un peso che ne rallenta la ripresa rispetto ad altri Paesi limitrofi che, invece, investono molto sul comparto (ad esempio, la Spagna, notoriamente “generosa” anche in relazione agli oneri di servizio pubblico).

In un mondo sempre più connesso, globalizzato, veloce ed in continua evoluzione, il collegamento efficiente tra le diverse componenti dei settori produttivi di beni e servizi non solo è essenziale, ma grazie alla evoluzione tecnologica e digitale è anche più facilmente attuabile.

La combinazione di diversi mezzi di trasporto può costituire una ottima soluzione per una esperienza di viaggio rapida, puntuale, efficiente e a basso impatto ambientale.

L'intermodalità (aria-ferro; aria-gomma; aria-acqua; aria-aria) può consentire di ampliare i bacini di utenza negli scali italiani, permettendo l'integrazione delle aree più remote del Paese e favorendo lo sviluppo economico e sociale di interi territori.

È fondamentale migliorare l'accessibilità all'aeroporto dalla città e dal territorio circostante, promuovendo accordi con gli operatori per incrementare il trasporto, in primis quello su ferro, verso gli aeroporti, anche offrendo servizi a valore aggiunto per i passeggeri per assicurare l'integrazione commerciale ed operativa (e.g. trattamento «seguimi» del bagaglio).

Il rafforzamento del collegamento ferro-aria deve essere solo l'inizio di un processo molto più ampio di integrazione della rete, dei sistemi e dei servizi, che non deve penalizzare, ma anzi promuovere e stimolare, lo sviluppo sostenibile del settore aereo.

Da ultimo, in un'ottica di intermodalità aria-aria, va evidenziato che sono in fase di avanzato sviluppo i nuovi velivoli elettrici a decollo verticale (e-VTOL), che rappresentano una delle forme di mobilità innovativa e sostenibile più promettenti per i prossimi anni.