

## **Tavolo Tecnico Nuovo Piano Nazionale Aeroporti Osservazioni e Proposte AICALF**

### **Connettività**

Il processo di liberalizzazione del trasporto aereo avviato alla fine degli anni 80 ha consentito la nascita e la crescita delle compagnie aeree che operano attualmente nell'Unione Europea e in Italia.

Questo percorso ha consentito di inserire lo sviluppo del trasporto aereo in una dinamica di mercato dove la crescente domanda ha lavorato da impulso alla crescita del settore e delle compagnie aeree in esso operanti.

La liberalizzazione del mercato aereo permette, infatti, di adattare l'offerta di voli in base alla domanda. In questo contesto, riteniamo che, nella maggior parte dei casi, il mercato sia in grado di soddisfare la necessità di connettività. Ciò che il legislatore, in particolare il Governo, può fare è introdurre iniziative volte a ridurre i costi di accesso al mercato italiano per le compagnie aeree internazionali. Attrarre un maggior numero di operatori significa, incrementare il traffico e ridurre le tariffe. A tal fine rinnoviamo la richiesta a questo governo di cancellare l'addizionale comunale per i diritti di imbarco che rappresenta un ostacolo alla competitività degli scali e destinazione italiane rispetto gli altri scali europei.

In tale contesto resta salva la possibilità per gli stati membri, come previsto dall'articolo 16 del Reg 1008/2008, di imporre oneri di servizio pubblico per alcune destinazioni, ad esempio in regioni periferiche o in via di sviluppo o su rotte a bassa densità di traffico, quando ciò è considerato essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione.

Resta inoltre la possibilità per lo stato di riconoscere tariffe sociali per specifiche categorie di cittadini, al fine di promuovere la concorrenza tra le compagnie aeree e mantenere tariffe accessibili anche per coloro che non beneficiano di tali tariffe sociali, ad esempio i turisti. Anche per garantire la massima trasparenza sui prezzi e prevenire possibili abusi, questo dovrebbe avvenire rimborsando direttamente al passeggero avente diritto una quota del biglietto, evitando che siano invece le compagnie aeree a doversi far carico dell'applicazione delle scontistiche.

### **Supporto all'attività volativa e internazionalizzazione**

Il tema del supporto o incentivi ai vettori è un tema che dovrebbe essere totalmente lasciato alla libertà di negoziazione dei gestori aeroportuali. Qualsiasi interferenza limiterebbe la libertà

commerciale dei singoli scali a detrimento della competitività degli scali nazionali rispetto a quelli europei.

Per questo motivo, riteniamo che la proposta avanzata da ENAC nel piano, ovvero di obbligare per ogni rotta internazionale incentivata da un aeroporto, la creazione di una rotta nazionale verso una destinazione indicata come rilevante, sia fortemente limitativa della libertà di impresa come per altro prevista anche dall'art. 16 della Carta europea dei diritti fondamentali. Oltre ad avere profili di incompatibilità con la normativa nazionale ed europea, questa proposta favorirebbe l'implementazione di meccanismi di incentivazione che non rispondono a logiche di mercato o ad obiettivi di sviluppo degli aeroporti che dovrebbero erogare gli incentivi stessi.

Gli incentivi rappresentano infatti una leva commerciale essenziale per gli aeroporti ed uno strumento dinamico, aperto e competitivo che consente alle compagnie aeree di stabilire i propri piani industriali e pianificare lo sviluppo delle rotte.

Tutti i vettori possono stipulare accordi commerciali di incentivazione a condizioni simili e non discriminatorie. Le linee guida varate nel 2016 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti richiedono che il gestore aeroportuale pubblici semestralmente sul proprio sito il programma complessivo delle incentivazioni e le condizioni necessarie per accedere alle incentivazioni.

Sulla base di queste condizioni i gestori sono tenuti a stipulare accordi non discriminatori, a pari condizioni di mercato e d'offerta, con tutti i vettori che ne facciano richiesta, generalmente collegati ai volumi di traffico e di passeggeri.

L'introduzione di regole o meccanismi che possano "ingessare" le dinamiche negoziali tra aeroporti e compagnie aeree, limitando di fatto la possibilità degli aeroporti di perseguire i propri interessi commerciali utilizzando gli incentivi come leva commerciale per sviluppare il traffico e la connettività, avrebbe invece un impatto fortemente negativo sullo sviluppo del traffico aereo dagli aeroporti italiani, riducendone la capacità di competere a livello europeo e di attrarre investimenti delle compagnie aeree.

Le politiche di incentivazione devono sempre permettere la contrattazione tra le parti e consentire la possibilità di avanzare proposte alternative e competere per accedere agli incentivi, nel rispetto delle già esistenti regole di trasparenza (art. 13, comma 14, del decreto-legge 145/2013, con le già conseguenti e già richiamate Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 luglio 2016) pur preservando informazioni commercialmente sensibili.

Roma, 21 febbraio 2024.