

Aeroporti – Proposte a Sostegno della Ripartenza e dello Sviluppo

Commissione Industria, Commercio e Turismo del Senato

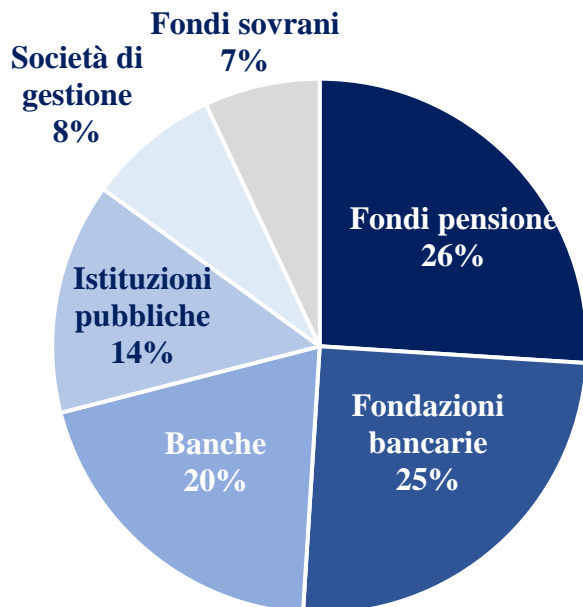
20 maggio 2020

**Sezione I –
Breve presentazione di F2i e
del network aeroportuale di F2i**

F2i: SGR, fondi e investimenti

Società di gestione

Azionisti di F2i SGR



Fondi in gestione



Ammontare totale €1,24 Mld€



Ammontare totale €3,6 Mld€



Investimenti*

21
Società
operative

10
Settori
infrastrutturali

5,9 Mld€
Ricavi
aggregati

2,1 Mld€
MOL

~ 850 M€
Capex

~ 19.300
Dipendenti

La maggiore piattaforma infrastrutturale del Paese

Portafoglio F2i

% della società target detenuta direttamente dai fondi o da veicoli

Aeroporti – 1° network di aeroporti in Italia (62M pax)		E2im
Sea (Linate, Malpensa)	45%	E2iII
Gesac (Napoli)	83%	
Sagat (Torino)	90%	
Aeroporto di Bologna	10%	
Sogeaal (Alghero)	71%	
Afvg (Trieste)	55%	

Porti e logistica

Porti – 5M ton/anno rinfuse		E2im
Carrara, Marghera, Chioggia	100%	E2iII
Ferrovie merci – 143k treni/km		E2iAnia
Compagnia Ferroviaria Italiana	92,5%	E2iAnia

Infrastrutture sociali (sanità)		E2iII
Kos – 1° operatore privato in Italia 8k posti letto, 4k in Germania (60% Gruppo CIR)	40%	E2iII
Farmacie Italiane	61%	E2iII

Distribuzione Gas - 2° operatore in Italia (4,3 MPdR)		E2iII E2iIII
2i Rete Gas	72%	

Acqua		E2iIII
Iren Acqua (60% Gruppo Iren)	40%	

TLC		E2iIII
Torri broadcasting e telefonia mobile - 1° operatore indipendente in Italia (4.000 torri 6.000 km fibra ottica)		E2iIII

EI Towers (40% Gruppo Mediaset)	60%	
Multiplex digitali - 1° operatore di rete indipendente dotato di 5 MUX		E2iIII
Persidera	100%	

Infrastrutture ICT e Servizi per aziende (30.000 km fibra ottica, 15 data center)		E2iII
Irideos	78%	

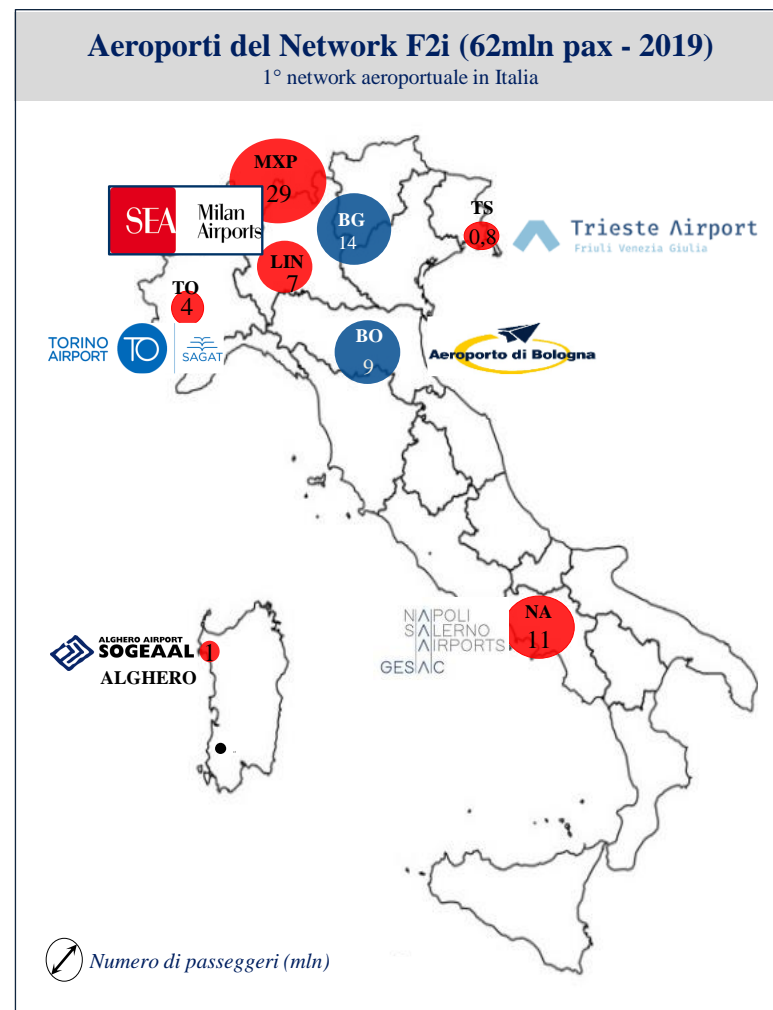
Autostrade		E2iIII
Infracis	26%	

Energia		E2iII
CCGT - tra i principali operatori in Italia (3.200MW)		E2iII
Sorgenia	74%	
Biomassa - 2° operatore in Italia (68MW)		E2iII
San Marco Bioenergie	74%	
Eolico - 2° operatore in Italia (1.011MW)		E2iII
7 SPV eoliche (26% Asterion)	74%	
E2i (30% Gruppo Edison)	70%	
Solare - 1° operatore in Italia e tra i primi in Europa (854MW esistenti in Italia + 100MW / 850MW esistenti / greenfield in Spagna in acquisizione)		E2iIII
EF Solare Italia	100%	
Renovalia (Spagna)	100%	

 Acquisizioni in corso

F2i controlla il principale network di aeroporti in Italia

- ❑ **F2i** – Fondi Italiani per le Infrastrutture SGR S.p.A. (di seguito «F2i») è il principale gestore di fondi infrastrutturali in Italia, con un patrimonio in gestione superiore a 5 miliardi di euro, di cui una significativa parte investito in società aeroportuali
- ❑ F2i detiene partecipazioni di controllo / co-controllo nelle società di gestione dei seguenti aeroporti:
 - SEA (aeroporti di Malpensa e Linate);
 - GESAC (aeroporti di Napoli e Salerno);
 - SAGAT (aeroporto di Torino);
 - Aeroporto Friuli Venezia Giulia (aeroporto di Trieste);
 - SOGEAAL (aeroporto di Alghero);e partecipazioni di minoranza in:
 - Aeroporto di Bologna;
 - SACBO (aeroporto di Bergamo – quota detenuta da SEA).
- ❑ Il suddetto portafoglio rappresenta il principale *network* di aeroporti in Italia, che ha trasportato ca **62 mln di passeggeri** nel 2019 (ovvero il 32% ca del totale traffico nazionale), e **630mila tonnellate di merce** (57% del mercato italiano)*.



* I dati aggregati indicati escludono l'aeroporto di Bergamo in quanto ad oggi partecipato solo indirettamente tramite SEA. Includendo anche Bergamo, il network F2i rappresenterebbe ca 76 mln di passeggeri, ovvero il 39% del mercato Italia

Oltre un miliardo di euro investito da F2i nel settore aeroportuale...

- ❑ F2i ha avviato la propria politica di investimento nel settore aeroportuale **nel 2010**, con l'acquisto della maggioranza di GESAC (Aeroporto di Napoli) dal Gruppo privato Ferrovial-BAA, così «riportando in Italia» un asset strategico per la Campania e l'Italia nel suo complesso. Tale politica è poi proseguita negli anni successivi, fino ad oggi, sia mediante partecipazione a gare pubbliche di privatizzazione (es. per SEA, SAGAT, SOGEAAL e Aeroporto Friuli Venezia Giulia) sia mediante trattative dirette con privati (es. minoranze di GESAC e SAGAT).
- ❑ **Complessivamente F2i ha investito nel settore aeroportuale italiano (tramite i propri Fondi e con i propri partner) oltre € 1 miliardo di euro**, assumendo pieno *commitment* a contribuire allo **sviluppo ed alla durevole stabile creazione di valore del sistema aeroportuale nazionale**, in coordinamento e con il supporto di tutte le Istituzioni interessate.
- ❑ **Qualora sussistano gli opportuni presupposti, F2i intende altresì continuare ad investire le proprie risorse nel settore e supportare i gestori aeroportuali** a realizzare in maniera efficace, efficiente e profittevole gli investimenti necessari per il mantenimento e/o lo sviluppo della capacità infrastrutturale e della qualità, sostenibilità e sicurezza dei servizi in concessione.

2010 - 2011	2011 - 2012	2012 - 2014	2014 - 2015	2015	2016	2017-2018	2019
Acquisizione 70% Napoli (10M pax) da BAA-Ferrovial	Acquisizione 44% Milano (35M pax) da Comune e Provincia MI (gare privatizzazione)	Acquisizione 55% Torino (4M pax) da Comune TO (gara) e Edizione Holding	Riorganizzazione e cessione del 49% di 2i Aeroporti	Acquisizione 10%* Bologna (9M pax) in quotazione in Borsa	Acquisizione 71% Alghero (1.4M pax) da Regione Sardegna (gara privatizzazione (Regione))	Add-ons Napoli (+17%), Torino (+25%), e Milano (+0.6%) – privatizzazioni e/o acquisizioni da privati	Acquisizione 55% Trieste dalla Regione (gara privatizzazione), fusione Aeroporto di Salerno in GESAC (rete Napoli-Salerno)

* F2i già deteneva una partecipazione in Aeroporto di Bologna, tramite SAGAT, ed ha incrementato la quota al 10% in sede di quotazione in Borsa.

...ed un ingente piano investimenti realizzato / da realizzare dagli aeroporti

- Ingenti investimenti in mantenimento, qualità, digitalizzazione ed aumento di capacità delle infrastrutture sono stati realizzati e saranno realizzati nei principali aeroporti in cui F2i detiene una partecipazione (Napoli, Torino, Milano Linate e Malpensa, Trieste e Alghero). In particolare:
 - **Gli investimenti realizzati nel 2016-19 ammontano in totale a ca € 530 mln** (*investimenti medi annui ca € 3 / pax*) *
 - ✓ % media di realizzazione vs previsioni di Contratto di Programma: **93%** (*ben superiore alla media di settore*)
 - **Gli investimenti pianificati nel 2020-23** (ante emergenza Covid) **ammontano a € 830 mln** (*investimenti medi annui ca € 4/ pax*)*, oltre il 50% in più rispetto al periodo precedente (incluso anche lo sviluppo dell'Aeroporto di Salerno, da novembre 2019 gestito da Gesac, a seguito della fusione per incorporazione di Aeroporto di Salerno S.p.A. – con ingresso della Regione Campania, in concambio, nell'azionariato di Gesac).
- Il management nominato da F2i nelle società aeroportuali viene incentivato al perseguimento di obiettivi, di breve ed anche di lungo termine, non soltanto relativi ai risultati reddituali ma anche alla realizzazione del piano investimenti, della qualità e dell'ambiente / sostenibilità.

Network F2i :	Investimenti realizzati 2016-19					Investimenti pianificati 2020-23 (Contratti di Programma)				
	2016	2017	2018	2019	Media annua	2020	2021	2022	2023	Media annua
<i>€ mln se non diversamente indicato</i>										
Investimenti annui	121	127	114	169	133	264	234	184	148	208
<i>€/ pax</i>	2,9	2,7	2,3	3,1	2,7	4,9	4,2	3,2	2,5	3,7
Investimenti cumulati	121	248	362	531		264	498	683	831	

* Sono esclusi Aeroporto di Bologna (società quotata in Borsa, in cui F2i detiene solo il 10%) e SACBO (aeroporto di Bergamo, società partecipata indirettamente tramite SEA, che ne detiene il 32% ca)

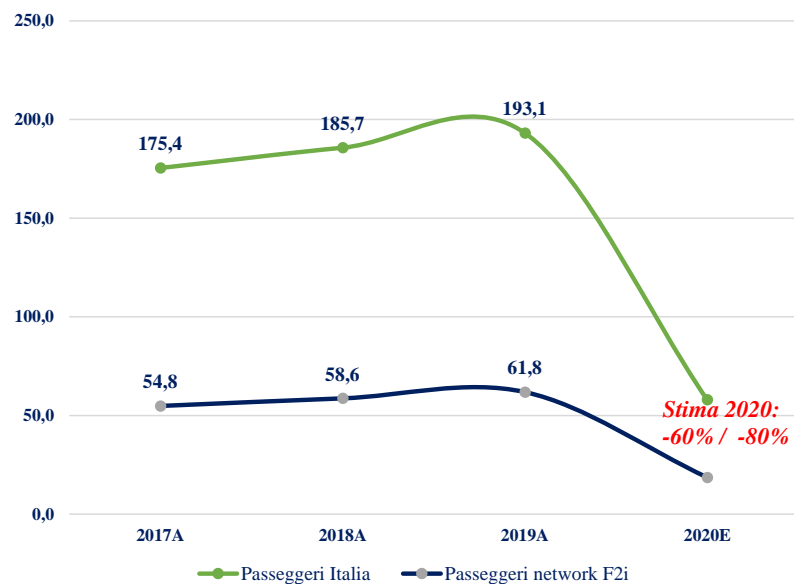
**Sezione II –
Evoluzione del traffico post pandemia Covid**

Traffico sostanzialmente azzerato durante la pandemia

- ❑ Negli ultimi anni il settore aereo ha registrato tassi di crescita sostenuti e costanti, per far fronte ai quali ingenti piani di investimento sono stati avviati per espandere la capacità delle infrastrutture aeroportuali.
- ❑ La pandemia Covid ha improvvisamente interrotto questo *trend*, portando ad un **azzeramento del traffico aereo** nei mesi di marzo-maggio 2020, anche negli aeroporti rimasti aperti al traffico commerciale.
- ❑ Assumendo la ripartenza del traffico da giugno, accompagnata da adeguate misure di sostegno, è prevedibile che nel 2020 il traffico passeggeri vedrà in ogni caso una riduzione almeno tra il 60% e l'80% rispetto ai risultati 2019.

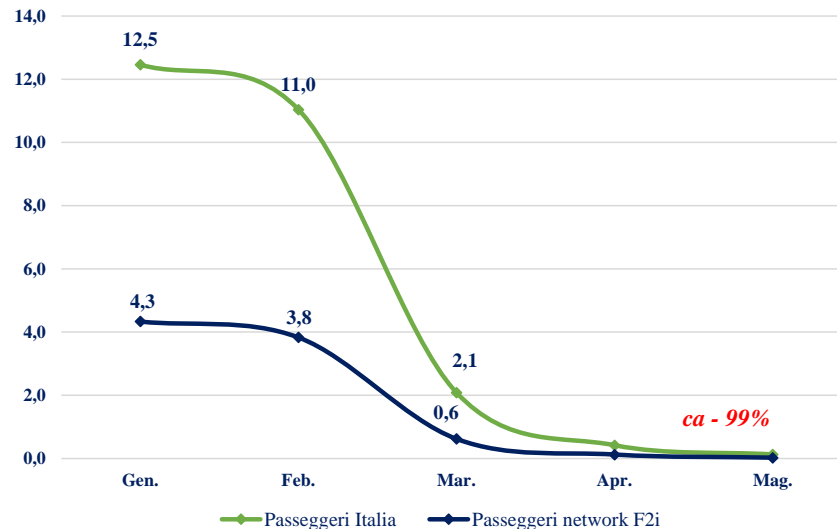
Evoluzione traffico annuale 2017-2019

N. Passeggeri (mln)



Evoluzione traffico mensile 2020 (post Covid)

N. Passeggeri (mln)

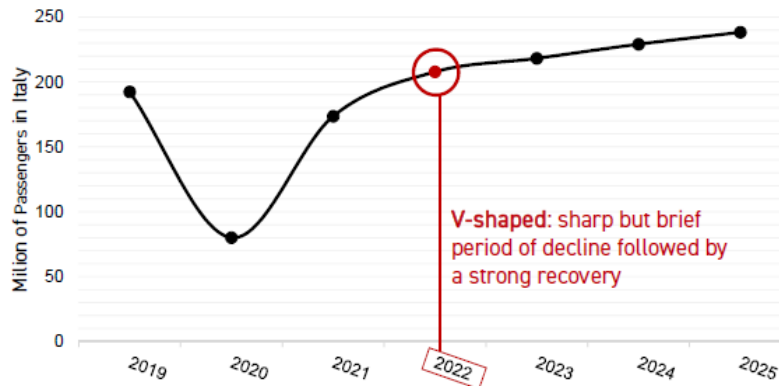


Ripresa del traffico stimabile non prima di 24-48 mesi

- ❑ Nell'attuale contesto di incertezza, tenendo conto che il Covid-19 rappresenta un'epidemia **globale** di dimensioni e rilevanza **senza precedenti**, appare **impossibile una stima di quanto a lungo la crisi potrà durare**. Per di più, il traffico aereo ha una stretta **correlazione con il PIL**, che si prevede vedrà una **rilevante contrazione**.
- ❑ Secondo la gran parte delle fonti più accreditate, **il ritorno ai livelli di traffico del 2019 non potrà avvenire prima del 2022-2024**, a seconda degli scenari, peraltro con la previsione di **oneri e costi aggiuntivi che renderanno ancor più lento il riequilibrio** e necessarie adeguate **misure di sostegno a tutti gli attori coinvolti**.

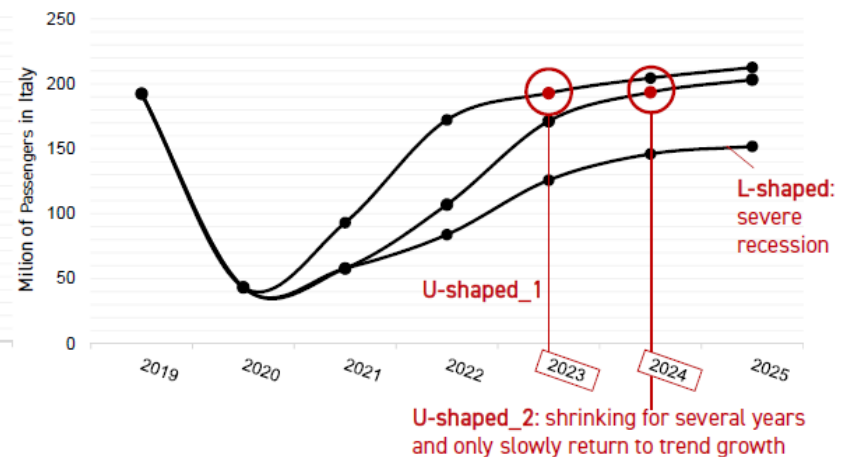
SCENARIO BEST:
Ritorno ai livelli pre-crisi
nel 2022

Italy: Passengers development in mid-term, Best Scenario



SCENARIO WORST:
Ritorno ai livelli pre-crisi
dopo il 2023

Italy: Passengers development in mid-term, Worst Scenario



Fonte: One Works, report 8 maggio 2020

**Sezione III –
Proposte di sostegno economico**

Premessa

□ A seguito dell'emergenza sanitaria in corso, il sistema aeroportuale italiano - sino ad oggi normato sul presupposto della sostanziale autosufficienza economica, con livelli di redditività idonei a sostenere i necessari investimenti in infrastrutture e sviluppo - sta sperimentando **una crisi di redditività e di liquidità non affrontabile con gli ordinari mezzi regolamentari e di mercato**. Tale crisi rischia di travolgere l'intero comparto del trasporto aereo in Italia, con pesanti ricadute negative su diverse filiere produttive nazionali, in primis quella turistica.

▶ Il Italia il **trasporto aereo incide per il 4% sul PIL** ed è il principale motore di sviluppo del **turismo** (che vale un ulteriore **13% di PIL**) e dell'economia nel suo complesso. Ogni milione di passeggeri trasportati genera tra 800 e 1.200 occupati diretti sul sito aeroportuale (ca 200.000 occupati sulla base del traffico 2019), oltre agli impatti indiretti, indotti e catalitici (fino a ca ulteriori 700-800mila occupati, legati a tutti gli **impatti generati in altri settori dell'economia** dalla presenza di un aeroporto, **a favore dell'attrattività e della competitività dell'area**)

▶ In questi mesi di emergenza, nonostante siano stati pressoché totalmente cancellati tutti i voli, **i gestori aeroportuali** hanno continuato a garantire la necessaria operatività (con ricavi azzerati e costi fissi non sopprimibili) ed hanno fatto fronte alla situazione **effettuando investimenti e sostenendo spese** volti, da un lato, a garantire l'adozione delle misure di sanità pubblica richieste dalle Istituzioni (ad es. *termoscanner*) a tutela dei passeggeri, dall'altro lato, a preservare la salute e la sicurezza dei lavoratori impegnati a garantire la continuità del servizio.

▶ In Italia **l'offerta dei vettori** è più frammentata che in altri paesi: la *market share* di Alitalia è 14,4% (vs. 24,8% Ryanair e 12,1% easyJet), in costante riduzione. Rilevanti segmenti di rete sono in mano a vettori stranieri, con progressivo disimpegno di Alitalia dal Nord Italia a partire già dal 2008.

Una vera e piena ripartenza economica e sociale sarà impossibile se non si creano i presupposti per il rilancio dell'industria del trasporto aereo/aeroportuale

Ad oggi tutte le misure di sostegno pubblico sono state indirizzate solo alle compagnie aeree italiane, in particolare ad Alitalia:

- Sono **indispensabili sostegni immediati anche ai concessionari aeroportuali**.

E' necessario promuovere il ripristino e lo sviluppo dell'operatività di tutti i vettori. Alitalia, con la sua flotta attuale, non potrà da sola guidare la ripresa e la crescita del turismo e garantire una capillare connettività dell'Italia.

Proposta di un Fondo pubblico a parziale copertura dei danni Covid

- ❑ **Si propone di istituire presso il MIT un fondo con dotazione di almeno 400 milioni di euro per l'anno 2020**, per la compensazione di una parte dei danni subiti, a causa dell'insorgenza dell'epidemia Covid-19, dalle società titolari di concessione di gestione aeroportuale. Tale compensazione sarebbe basata sul seguente meccanismo:
 - ✓ **Quantificazione del «danno Covid»**, per ciascuna società aeroportuale, sulla base della differenza tra il risultato di redditività (es. EBIT) dell'esercizio 2020 e il risultato medio del triennio 2017-2019.

In via indicativa, secondo tale criterio, il danno Covid è ad oggi stimabile in una **perdita ben superiore al miliardo di euro** per l'intero sistema aeroportuale (ca € 1,3 mld). Il fondo in oggetto coprirebbe quindi **soltanto una «percentuale» del totale danno Covid**.
 - ✓ **Riconoscimento** a ciascuna società di gestione aeroportuale, **a fondo perduto, della percentuale del proprio danno Covid, con l'impegno ad utilizzare tale contributo per la ripresa e per i necessari investimenti**.
- ❑ Le modalità di applicazione della presente proposta e di ripartizione tra le diverse società delle risorse, in ogni caso entro i limiti della disponibilità del fondo, dovrebbero essere stabilite con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze. L'efficacia di tale decreto sarebbe subordinata all'autorizzazione della Commissione Europea.
- ❑ La suddetta misura è pienamente **compatibile con la normativa comunitaria** in materia di aiuti di Stato, atteso che l'art. 107 del TFUE prevede, al par. 2, lett. b), che “sono compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali”. Nella specie l'intervento attraverso risorse dello Stato -- che ha **già espressamente riconosciuto**, all'art. 79 del D.L. n. 20 del 17 marzo 2020 (c.d. Decreto Cura Italia) **l'epidemia da Covid-19 come calamità naturale ed evento eccezionale**, ai sensi dell'articolo 107, par. 2, lettera b), del TFUE – sarebbe pertanto motivato dai (e quantificato in funzione dei) danni sofferti per l'effetto Covid.

Ulteriori Proposte di Sostegno al Settore Aeroportuale

- ❑ **Alcuni ulteriori interventi, complementari** al fondo pubblico delineato in precedenza, da attuarsi a sostegno della ripresa del settore aeroportuale, sono:
 - ✓ Prevedere il **prolungamento della concessione** per una durata equivalente alla copertura delle perdite nette subite dagli aeroporti nell'intero periodo temporale impattato dall'emergenza Covid, in linea con il principio di equilibrio economico-finanziario sancito nelle convenzioni di concessione.
 - ✓ Prevedere lo **stanziamento di fondi pubblici agevolati e/o a fondo perduto** (europei o nazionali) a supporto degli investimenti del settore aeroportuale, da assegnare con modalità semplificate e celeri.
 - ✓ **Congelare i diritti aeroportuali** per il 2021 ai livelli del 2020 (evitando un drastico aumento a cui i vettori aerei e gli handler – anch'essi in profonda crisi – non sarebbero in grado di far fronte) e **sospendere l'introduzione di nuovi modelli di regolamentazione** (che sarebbero peraltro inapplicabili fino alla fine della ripresa e creerebbero ulteriore incertezza e difficoltà di reperire capitali e definire piani di investimento e sviluppo).

**Sezione IV –
Proposte operative per la ripartenza degli aeroporti e del
traffico aereo**

Le fasi di ripartenza del settore

Situazione
attuale

Fase A -
Dal 3 giugno
2020

Fase B -
[•]

- ❑ **Oggi**
 - Progressiva riapertura delle attività economiche in Italia.
 - **Per quanto riguarda il trasporto aereo (ancora sostanzialmente fermo), obbligo di distanziamento e di mascherine/guanti all'interno dei terminal e degli aeromobili – Pochissimi collegamenti, prevalentemente domestici + alcune capitali europee, operati da vettori per lo più sussidiati, stanti le limitazioni agli spostamenti che impattano pesantemente sulla domanda.**
- ❑ **Fase A – dal 3 giugno 2020**
 - **Amnesso lo spostamento tra regioni italiane** (salvo diverse disposizioni in caso di criticità regionali specifiche) e possibile qualche prima «riapertura» verso paesi stranieri «sicuri» - Prime riattivazioni di voli domestici + alcune destinazioni europee da parte dei vettori nel corso del mese, stante una **prima ripresa della domanda** post alleggerimento delle restrizioni agli spostamenti.
 - **Emanazione di linee guida ENAC** per mitigazione dei rischi sanitari.
 - **Persiste l'obbligo di distanziamento e di mascherine all'interno dei terminal aeroportuali.**
- ❑ **Fase B – timing da definire**
 - **Termine del distanziamento** anche all'interno degli aeroporti, possibilità per le compagnie di **operare senza restrizioni di destinazioni – piena ripartenza della domanda e del comparto**, pur con caratteristiche potenzialmente differenti rispetto alla situazione pre-crisi.

Il distanziamento, quale misura per la ripartenza, comporta una drastica riduzione della capacità operativa disponibile (tra il 50%-75% per gli aeroporti) ed è incompatibile con *operations* ed *economics* sostenibili, per tutti gli attori della filiera, pertanto, se mantenuta, non consentirebbe una piena ripresa del comparto. E' fondamentale che l'obbligo di distanziamento sugli aerei e negli aeroporti sia al più presto eliminato e sostituito con altre efficaci misure di mitigazione del rischio di contagio.

Proposte operative per la ripresa del trasporto aereo

- ❑ **Garantire simmetria con l'Europa e con l'industria:** il trasporto aereo è per sua natura transnazionale ed una piena ripartenza del comparto richiede *policy* coerenti e simmetriche tra i vari paesi europei (almeno in una prima fase) ed a livello di *industry*: **misure coordinate e «consistent» sono l'unico mezzo per riportare la confidenza del pubblico e accelerare la ripresa dei voli, evitando asimmetrie competitive.**
- ❑ Tra i nuovi standard da introdurre, **prevedere a regime un «health declaration form»** da presentare da parte del passeggero pre-volo (anche in via telematica) e favorire gli **investimenti in tecnologie «touchless»** (self-bag drop, self-boarding, biometrics, e-gates,..) che minimizzano i rischi sanitari migliorando al contempo l'esperienza del passeggero e l'efficienza
- ❑ **Eliminare al più presto (compatibilmente con l'evoluzione della crisi sanitaria) l'obbligo di distanziamento all'interno dei terminal e le restrizioni su viaggi e aerei** (quantomeno da/verso i paesi ove l'epidemia è sotto controllo).
- ❑ **Attivare una rilevante campagna di destination marketing a supporto della ripresa del turismo in Italia.**
- ❑ **Supportare tutti i soggetti** che operano nella filiera (compagnie aeree, aeroporti, handlers, retailers, operatori F&B, operatori Rent-a-car, etc.) **evitando politiche protezionistiche** a favore esclusivamente di Alitalia, che da sola non è né sarà in grado di soddisfare tutta la domanda di traffico da/per/all'interno dell'Italia. A tal fine, occorre garantire la possibilità per i gestori di perseguire lo **sviluppo del network** (anche intercontinentale) con tutti i vettori, adottando politiche commerciali coerenti con le regole di mercato.