

**Audizione informale**

**ASSAEROPORTI**

**14<sup>a</sup> Commissione Politiche dell'Unione europea  
del Senato della Repubblica**

***“Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo” (COM(2020) 577) e “Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione)” (COM(2020) 579)***

**Roma, 14.12.2020**

Onorevole Presidente,

desideriamo ringraziare Lei e i membri della Commissione Politiche dell'Unione Europea per aver previsto l'audizione di Assaeroporti - l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani - nell'ambito dell'esame delle proposte di regolamento della Commissione Europea in materia di Cielo Unico Europeo.

\*\*\* \*\*

Assaeroporti segue ormai da anni le varie fasi di implementazione del Cielo Unico, iniziativa di evidente e notevole importanza che, nel perseguire l'obiettivo generale di migliorare il sistema di gestione dello spazio aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa, determina notevoli vantaggi in termini di incremento della capacità, miglioramento dell'efficienza economica e della flessibilità rispetto alla domanda di traffico aereo, oltre che di riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera.

Elementi che, oggi più che mai, costituiscono fattori chiave per tutti gli operatori del settore.

Certamente le due proposte che la Commissione Europea ha presentato lo scorso 22 settembre denotano la volontà di proseguire senza indugi nell'attuazione di un progetto che ha già subito notevoli rallentamenti nel corso degli anni e muovono senza dubbio dai problemi di capacità che tra il 2018 e il 2019 hanno interessato alcuni Paesi - soprattutto Francia e Germania - e i conseguenti ritardi che, a cascata, hanno avuto impatto sui collegamenti aerei tra diversi Stati.

Anche per quanto attiene agli obiettivi del *Green Deal Europeo*, non v'è dubbio che le successive fasi di implementazione del Cielo Unico Europeo possano avere un ruolo determinante nel raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Tuttavia, non si può non evidenziare come le proposte di regolamento in parola introducano importanti modifiche rispetto al quadro normativo vigente e all'attuale assetto organizzativo, con un elevato impatto sui singoli Stati membri e sui fornitori dei servizi di traffico aereo e, indirettamente, su gestori aeroportuali, sui vettori e sugli stessi utenti finali.

In particolare, a fronte dell'impatto devastante che la crisi in atto ha avuto sul trasporto aereo e che avrà, presumibilmente, per gli anni a venire (le ultime stime di Eurocontrol indicano tra il 2025 e il 2029 il possibile recupero dei volumi di traffico del 2019) è evidente che il problema della saturazione della capacità aerea, pur restando un tema estremamente importante e da affrontare per tempo, non riveste più carattere di urgenza tale da dover dare una accelerazione a procedimenti di revisione del quadro normativo vigente che abbisognano, invece, di essere adeguatamente vagliati e ponderati in tutti i loro effetti.

Per quanto concerne la proposta di Regolamento sulla capacità di EASA di agire in qualità di valutatore delle prestazioni del cielo unico, ci si riferisce sostanzialmente agli effetti che

scaturirebbero dalla centralizzazione di alcuni processi istituzionali e dal passaggio del *Performance Review Body*, ad oggi organo tecnico consultivo della Commissione europea, direttamente sotto l'egida dell'EASA, nonché alle competenze decisorie intestate al *Network manager* europeo.

Con particolare riferimento all'attribuzione in capo all'EASA del ruolo di soggetto deputato alla valutazione delle prestazioni, si ritiene utile sottolineare che la proposta prevede la separazione dei processi di pianificazione e di definizione degli obiettivi dei servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale (riconducibili al controllo del traffico aereo in fase di avvicinamento, decollo e/o atterraggio), dando luogo ad uno spacchettamento dell'attività di vigilanza che rimarrebbe a carico delle autorità nazionali relativamente ai servizi di terminale e transiterebbe al nuovo *Performance Review Body* per i servizi di rotta, con la conseguente esclusione degli Stati membri dalla valutazione e approvazione dei piani di prestazione e tariffari, oggi approvati in seno al Comitato Cielo Unico con procedura d'esame.

Va anche rilevato che, dal punto di vista dei relativi oneri, la proposta di Regolamento prevede che i costi del nuovo *Performance Review Body* vengano sostenuti mediante contributi annuali a carico dei fornitori dei servizi di traffico aereo che, riversandoli sulle tariffe pagate dalle compagnie aeree, sarebbero di fatto riversate sul costo del biglietto pagato dai passeggeri. Ad oggi, invece, tale organo è finanziato mediante fondi comunitari.

Inoltre, si evidenzia che l'accentramento di alcune funzioni di carattere economico in capo al nuovo *Performance Review Body* a scapito delle autorità di sorveglianza nazionali rischia di non tenere conto delle specificità operative/organizzative nazionali e, verosimilmente, di non rispettare a pieno il principio di sussidiarietà.

Con riferimento alla proposta di rifusione del regolamento sul Cielo Unico Europeo, ci si riferisce invece agli effetti che deriverebbero dalla centralizzazione tecnico-operativa di alcuni processi e dalla possibilità di introdurre un'apertura del mercato relativo alla fornitura dei servizi di traffico aereo, con una importante spinta verso il mercato dei dati e della digitalizzazione.

In tale contesto, se da un lato come gestori aeroportuali saremmo incoraggiati dall'opportunità di una liberalizzazione del servizio che, introducendo la possibilità di acquistare i servizi di traffico aereo a condizioni di mercato, consentirebbe di beneficiare di una maggiore efficienza sotto il profilo dei costi, non possiamo esimerci dal considerare che vi sarebbe il rischio di una frammentazione del sistema, con potenziali effetti negativi soprattutto per gli aeroporti caratterizzati da bassi volumi di traffico.

In tal senso, quindi, pur auspicando un maggior coinvolgimento degli operatori aeroportuali nelle relazioni che governano, nel nostro ordinamento, i servizi di assistenza alla navigazione aerea, tanto sotto il profilo qualitativo che tariffario, si ritiene possano (e debbano) essere svolte ulteriori valutazioni finalizzate a comprendere quale possa essere in concreto l'impatto sul settore aeroportuale.

In definitiva, tenuto conto degli impatti brevemente descritti – che rappresentano peraltro solo una parte di tutte le modifiche contenute nelle proposte di regolamento – e consapevoli che le criticità connesse alla capacità dovranno essere affrontate per tempo nell’auspicio che il traffico aereo possa risollevarsi quanto prima non solo per tornare ai livelli registrati prima della pandemia da Covid-19 ma per riprendere il trend di crescita che aveva caratterizzato il settore negli ultimi anni, ci sembra che le proposte della Commissione meritino di essere ulteriormente approfondite e, comunque, adeguate al mutato contesto di riferimento.

Ciò non solo in quanto non essenziali alla luce del pesante crollo che il traffico aereo ha registrato in tutta Europa a causa della pandemia da Covid-19 e che, nel migliore degli scenari, si stima ritornerà ai livelli 2019 non prima del 2024, ma anche a causa della frammentazione del sistema, della necessità di ridisegnare le competenze di controllo in capo alle autorità nazionali ed europee e dell’aggravio di costi che peserebbe sul settore.

Tutto ciò in un momento di estrema difficoltà per il settore del trasporto aereo che, come ormai noto, a causa della pandemia da Covid-19, nel solo periodo marzo-ottobre 2020 ha registrato un calo dell’82% del traffico passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019 (pari a 117 milioni di passeggeri).

In conclusione, si segnala come i gestori aeroportuali auspichino un sempre maggior coordinamento, a livello nazionale, sulla gestione del traffico aereo, mentre si ritiene debbano essere opportunamente coinvolti, alla luce del fondamentale ruolo da essi rivestito nel settore, in tutti i casi in cui siano direttamente interessati.

Riteniamo infine debbano essere promossi tavoli di confronto in grado di favorire e agevolare la comunicazione e lo scambio di informazioni tra operatori, anche con l’obiettivo di supportare al meglio la realizzazione di investimenti e l’implementazione di procedure operative finalizzate al perseguimento di obiettivi comuni.

\*\*\* \*\*