ASSAEROPORTI

Proposta di modifica del Regolamento Generale di Esenzione per Categoria (RGEC)

Commenti Assaeroporti

Maggio 2016

Premessa

- Assaeroporti è l'Associazione degli aeroporti italiani che rappresenta 34 società di gestione aeroportuale per 41 aeroporti ed opera con il principale obiettivo di rappresentare la posizione delle proprie associate nei rapporti con le Istituzioni italiane ed europee, al fine di favorire lo sviluppo del settore del trasporto aereo.
- Si ringrazia la Commissione europea per aver avviato la presente consultazione pubblica in merito alla proposta di estensione del Regolamento Generale di Esenzione per Categoria (RGEC) agli aeroporti e ai porti.
- Tale consultazione rappresenta per Assaeroporti una importante occasione per illustrare alla Commissione la rilevanza che la tematica degli aiuti di stato riveste per l'intero settore aeroportuale europeo e, nello specifico, per gli aeroporti italiani.
- A distanza di due anni dalla emanazione della Comunicazione della Commissione sugli "Orientamenti sugli aiuti di stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" (2014/C 99/03) appare necessario procedere ad una semplificazione dell'applicazione della normativa in materia, che permetta di ridurre gli oneri e i costi amministrativi e accelerare l'implementazione dei progetti aeroportuali.
- Lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale infatti è un elemento prioritario per il conseguimento di obiettivi di interesse comune, dal momento che gli aeroporti rappresentano per il sistema Paese un rilevante fattore di crescita economica e sociale del territorio, anche in termini di connettività.
- In occasione del recente *Annual ACI EUROPE Regional Airports Conference & Exhibition* tenutosi il 12-13 maggio a Vilnius, il Direttore Generale di ACI Europe, Olivier Jankovec, ha ribadito il ruolo centrale degli aeroporti nell'ambito della coesione territoriale, affermando che "*The positive externalities and the value the smaller regional airports bring as a lifeline between their communities and the wider world need more recognition and support. If we are to maintain a socially-inclusive society in Europe, regional airports are a vital part of the puzzle*".[1]

[1] ACI Europe Press Release, 12 Maggio 2016, *Improving trading conditions at regional airports but shadows remain.*

Tipologie di aiuti per le quali si propone l'esenzione dall'obbligo di notifica

- Negli ultimi anni, in un contesto economico sempre più improntato su logiche di globalizzazione dei mercati e di integrazione delle economie nazionali, il trasporto aereo è stato – e sempre più sarà – un importante motore di sviluppo per l'intera economia. I gestori aeroportuali, in particolare, costituiscono un elemento fondamentale della filiera del settore, in grado di fornire, nel complesso, un significativo contributo al Paese in termini di Prodotto Interno Lordo, occupazione e produttività, configurandosi pertanto come elementi essenziali della politica di sviluppo economico e della strategia nazionale, regionale e locale.
- La centralità del settore aereo nell'economia globale è stata ribadita dalla stessa Commissione europea, che, nella recente *Aviation Strategy for Europe* adottata lo scorso 7 dicembre, ha sottolineato come il settore dell'aviazione UE sia un importante volano della crescita economica, con quasi 2 milioni di persone impiegate direttamente e con un contributo diretto sul PIL europeo di 110 MLD di euro.[2]
- Per quanto suesposto, appare pertanto fondamentale che, a livello europeo, vengano adottate delle misure in grado di riflettere e supportare le dinamiche del mercato e volte a garantire un corretto *level playing field* nel mercato, condizione imprescindibile per il corretto sviluppo del settore.

* * *

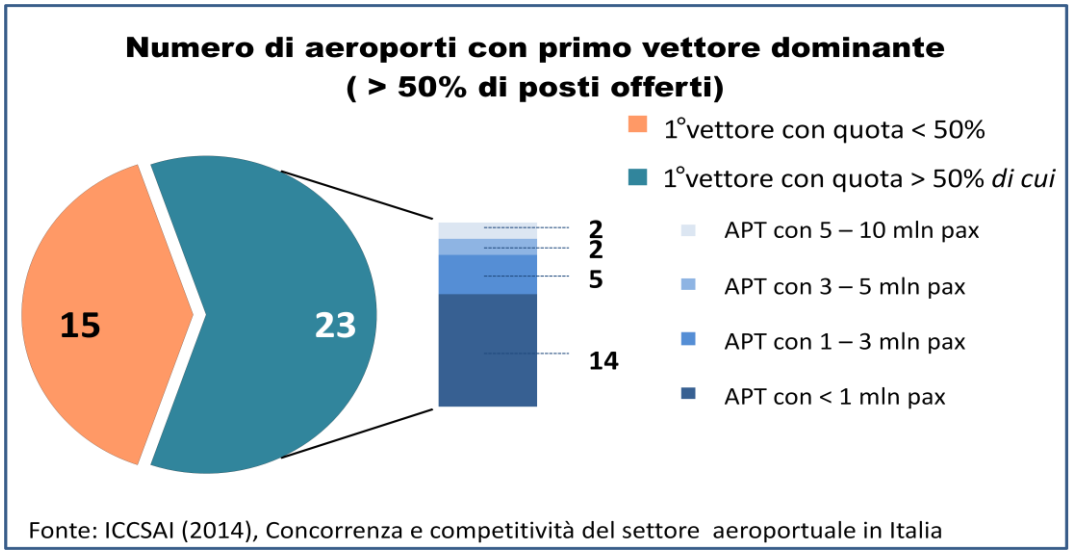
* *

- Assaeroporti accoglie pertanto molto favorevolmente la proposta della Commissione di estendere agli aeroporti il Regolamento Generale di Esenzione per Categoria (RGEC).
- L'obbligo degli Stati Membri di notificare alla Commissione europea gli aiuti a favore degli aeroporti (sottoforma di regimi quadro di aiuto ovvero di misure di aiuto individuali) ha generato gravosi oneri e costi amministrativi, che appaiono non giustificati in un contesto che vede gli aeroporti in concorrenza tra loro.
- Per quanto concerne la situazione italiana, la mancata notifica di regimi quadro ha reso necessario notificare misure di aiuto individuali, con un ulteriore aggravio in termini di costi e procedure.
- La proposta di estensione agli aeroporti del RGEC pare essere limitata esclusivamente agli <u>aiuti agli investimenti</u> a favore di:
    - aeroporti che non sono ubicati entro una distanza di 100km o a 60min di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità da un altro aeroporto;

[2] Commissione europea (2015), *An Aviation Strategy for Europe*.

- aeroporti con una media annuale di traffico passeggeri inferiore a 3 milioni nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso;
- aeroporti con una media annuale di traffico merci inferiore a 200.000 tonnellate nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso.

- Assaeroporti ritiene tuttavia fondamentale che, nelle sopra elencate fattispecie, vengano esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del Trattato non solo gli aiuti agli investimenti, ma anche gli aiuti al funzionamento, in quanto riteniamo che questi ultimi non producano effetti distorsivi sulla concorrenza.
- A tal proposito, occorre infatti ricordare che l'aeroporto non possa più essere considerato, come nel passato, un monopolio naturale. Il contesto attuale, pienamente liberalizzato, ha infatti determinato una rivoluzione profonda del ruolo del gestore aeroportuale, chiamato ora ad operare in un quadro sempre più competitivo, in cui si assiste ad un progressivo spostamento del potere di mercato dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree che, a differenza del passato, dispongono di un più ampio ventaglio di scelte.[3]
- Il seguente grafico evidenzia come in Italia, su un campione di 38 aeroporti, in 23 di essi il primo vettore operante sullo scalo detiene una quota di mercato (espressa in termini di posti offerti) superiore al 50%. Tale fenomeno è particolarmente rilevante negli aeroporti di minori dimensioni, ossia quelli con un volume di traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri annui, nei quali la quota del primo vettore è, in media, pari a circa il 70% del totale dei posti offerti sullo scalo.

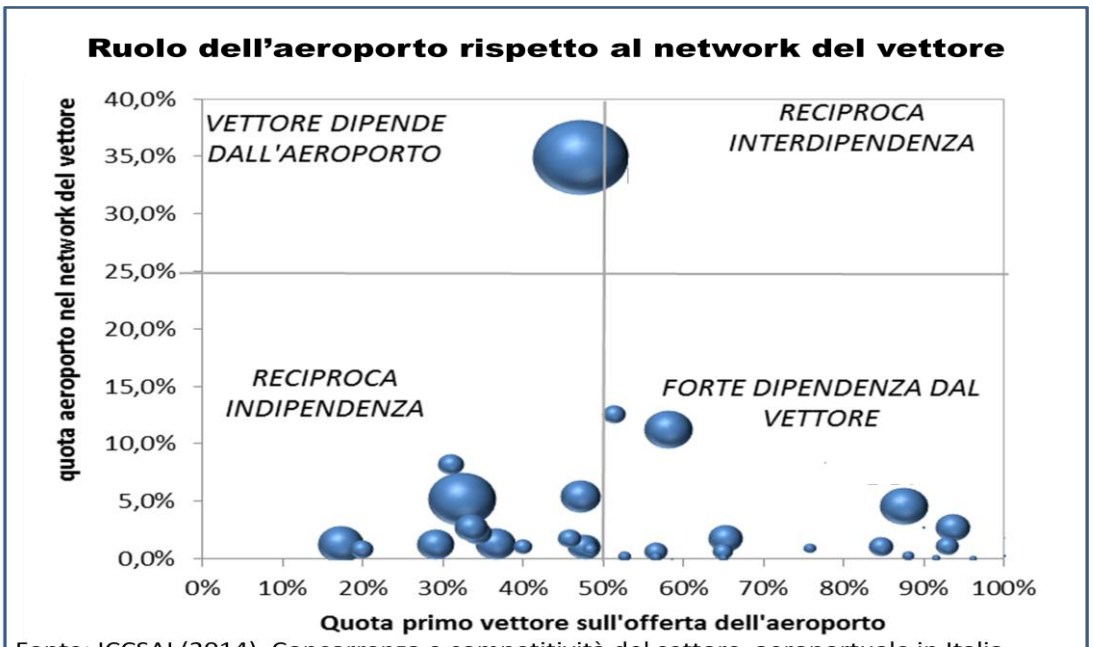


Fonte: ICCSAI (2014), Concorrenza e competitività del settore aeroportuale in Italia

- Se si considera il ruolo dell'aeroporto rispetto al network del vettore, si osserva che in Italia numerosi sono gli aeroporti ove il potere contrattuale è maggiormente sbilanciato verso il

[3] Per una analisi più dettagliata di tali aspetti, si rinvia allo studio commissionato da ACI Europe: ACI Europe (2012), Airport Competition in Europe.

vettore, soprattutto negli scali di minori dimensioni (quadrante in basso a destra del grafico sottostante). Gli aeroporti di medie dimensioni tendono ad avere una offerta più diversificata, senza tuttavia rivestire quasi mai un ruolo centrale per i vettori che li servono.



Fonte: ICCSAI (2014), Concorrenza e competitività del settore aeroportuale in Italia

- Anche lo sviluppo, all'interno del mercato nazionale del trasporto, di modalità alternative di locomozione, quali l'alta velocità ferroviaria, ha reso più ampia la competizione.
- In questa nuova logica di mercato assistiamo ad una concorrenza "effettiva e crescente" tra scali nazionali ed europei, fenomeno peraltro riconosciuto dalla stessa Commissione europea che, al riguardo, osserva quanto segue: "*Now, there is effective and growing competition among European airports, brought about by route liberalisation and airport privatization. The major European airports compete with each other for point-to-point and transfer traffic in order to expand both their route/airline portfolio and reduce their dependence on the established hub carriers*".[4]
- Per quanto suesposto, pertanto, stante le attuali condizioni concorrenziali del mercato in cui operano i gestori aeroportuali, si ritiene che l'erogazione di misure di sostegno a favore dei piccoli aeroporti – siano esse aiuti agli investimenti ovvero aiuti al funzionamento – non incidano negativamente sulla concorrenza e sugli scambi e, pertanto, l'obbligo di notifica preventiva appare oneroso e privo di effettivi benefici.

[4] EC Competition Policy Brief (Issue 2, 2014), http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002_en.pdf

Ulteriori fattispecie per le quali si propone l'esenzione dall'obbligo di notifica

Insularità

- La peculiare conformazione geografica del territorio italiano, caratterizzato da regioni periferiche e con scarsa accessibilità, attribuisce agli aeroporti ubicati in queste aree un ruolo essenziale nel garantire la connettività territoriale e nel consentire dei collegamenti rapidi con il resto dell'Unione.
- Nello specifico, in Italia vi sono delle regioni, quali ad esempio le aree insulari, per le quali i tempi di percorrenza dei mezzi di trasporto alternativi rendono, nella maggior parte dei casi (es. viaggi per motivi di lavoro o di salute), il trasporto aereo l'unica alternativa possibile. Il gestore aeroportuale ricopre pertanto un ruolo di *main player* nella attività di ricerca dei vettori per il mantenimento delle rotte per la continuità territoriale.
- Per quanto suesposto, si ritiene pertanto necessario prevedere dei criteri più flessibili per le misure di aiuto concesse a favore di aeroporti ubicati in territori caratterizzati da carenti livelli di accessibilità, con dotazione infrastrutturale carente e con scarso o nullo grado di sostituibilità.

Proposta di modifica in merito al calcolo dei costi ammissibili

Con riferimento alla proposta di modifica dell'art. 7 del RGEC che disciplina l'intensità di aiuto e costi ammissibili, Assaeroporti ritiene fondamentale che l'applicabilità delle opzioni di semplificazione dei costi non sia limitata alle sole operazioni sovvenzionate almeno in parte da un fondo dell'UE, ma sia estesa anche – ove possibile – ai fondi nazionali, quali ad esempio il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) o i fondi propri regionali.