

Commenti a margine delle Audizioni Parlamentari nell'ambito dell'esame del ddl n. 727 - Delega al Governo in materia di trasporto aereo -

Nel ringraziare per l'opportunità offertaci il 13 marzo scorso di rappresentare il nostro punto di vista sul ddl n. 727 per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo, di seguito riportiamo quanto avremmo modo di rappresentarvi.

Anzitutto giova evidenziare il ruolo del trasporto merci per l'Italia, troppo spesso poco considerato a causa dell'errato punto di osservazione.

Se infatti è vero che partono o giungono nel nostro Paese per via aerea solo il 2% delle tonnellate movimentate, se si considera il valore delle merci trasportate si vede come viaggino per via aerea oltre il 25% delle merci italiane per i Paesi extra UE.

Questo vuol dire che in valore più di un quarto delle nostre merci scelgono la via aerea per raggiungere i mercati extra UE (fonte, "*Position Paper per il Cargo Aereo*").

Con riferimento alla presentazione del ddl, si fa riferimento alla possibilità di utilizzare aeroporti periferici per servire alcuni cluster industriali. Riteniamo tale opzione impossibile da realizzarsi poiché il general cargo (o air cargo, da distinguersi dal traffico courier che ha dinamiche diverse) richiede masse critiche importanti di merci per attrarre compagnie aeree che servano i territori.

Come si può osservare dai dati di traffico, la tendenza in tutti i Paesi è quella della concentrazione del traffico in pochi aeroporti, poiché così si possono garantire quantità di merci tali da generare servizi di trasporto aereo regolari.

Riguardo al disegno di legge, molti dei punti toccati sono condivisi dalla nostra Associazione, con particolare riferimento a quelli dalla lettera *h* alla lettera *m* dell'articolo 1.

Infatti, riteniamo opportuno rivedere il tema delle concessioni aeroportuali in maniera che possano generare efficienza.

A nostro avviso per farlo servono misurazioni della qualità erogata dagli aeroporti che prevedano indicatori precisi e condivisi, che vengano rilevati periodicamente da soggetti terzi e che prevedano soluzioni per risolvere le criticità nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi di qualità prefissati, fino a giungere, se del caso, a prevedere sanzioni nel caso in cui per più esercizi non si offrisse un target di servizio di qualità sufficiente.

Sarebbe poi opportuno prevedere una regia unica per il sistema aeroportuale italiano con una programmazione di medio lungo periodo che non subisca modifiche in caso di cambio di Governo o di maggioranze che lo supportano.

Infine, chiediamo di tenere conto del "[Position Paper per il Cargo Aereo](#)", documento licenziato del Ministero Infrastrutture e Trasporti nel 2017 e che fu realizzato grazie al lavoro di un anno e mezzo con il coinvolgimento e la condivisione dell'intera comunità del trasporto aereo merci.

Segnaliamo come in tale documento vi siano elencati non solo i colli di bottiglia individuati da operatori e amministrazioni coinvolte, ma anche le possibili soluzioni proposte. Tra queste giova sottolineare la necessità di estendere il pre clearing doganale, attivo nel trasporto marittimo, anche al trasporto aereo così come la necessità di dare attuazione al SUDOCO (sportello unico doganale e dei controlli), strumento già previsto dalla normativa italiana (Legge del 24 dicembre 2003 n° 350 e DPCM del 4 novembre 2010 n° 242), ma non ancora applicato.

Gli operatori di tutte le modalità di trasporto lo richiedono a gran voce.

Nel restare a completa disposizione per ogni ulteriore approfondimento, porgiamo cordiali saluti.

ANAMA

Il Presidente

Marina Marzani



CONFETRA

Il Presidente

Nereo Paolo Marcucci



Roma, 15 marzo 2019