

# Assaeroporti, le sfide per la ripartenza del sistema aeroportuale italiano dopo la pandemia

intervista a Silvia Pagini, Responsabile area Ambiente, Operations, Safety e Security di Assaeroporti

## Per riassumere l'impatto della pandemia sul sistema aeroportuale italiano in termini di volumi di traffico, quanti sono stati i passeggeri nel 2019, nel 2020 e in previsione nel 2021?

Prima dell'emergenza sanitaria da Covid-19, il trasporto aereo in Italia registrava un costante incremento. Nel 2019 sono transitati nei nostri aeroporti oltre 193 milioni di passeggeri, con una crescita del 4% rispetto all'anno precedente, collocando quello italiano tra i principali mercati europei dell'aviazione. A causa della pandemia, che ha colpito in particolar modo il comparto aereo, i livelli di traffico del 2020 e del 2021 sono precipitati. Il 2020 si è chiuso con soli 53 milioni di passeggeri (pari al -72,6% del traffico 2019) e, secondo le ultime stime, a fine 2021 difficilmente si raggiungeranno gli 80 milioni di passeggeri, pari a circa il -60% dei livelli 2019.

## Le merci hanno seguito lo stesso andamento?

Il cargo aereo è stato caratterizzato da un trend differente e ciò in ragione del ruolo chiave che il trasporto delle merci ha rappresentato durante l'emergenza, sia per consentire una capillare distribuzione dei dispositivi e delle apparecchiature mediche sia per l'incremento dell'e-commerce. Ciò non significa che il settore non abbia accusato il colpo: il traffico merci nel 2020 ha comunque registrato una contrazione ma, a differenza del segmento passeggeri, nei mesi successivi al primo lockdown (da luglio 2020 in poi) ha progressivamente ridotto il divario rispetto al 2019, attestandosi nel mese di dicembre al -10,6%. Nonostante la crisi, quindi, il cargo ha dimostrato grandi capacità di resilienza e ottime potenzialità di sviluppo e ne sono una dimostrazione i risultati del 2021 che, sulla base dei dati Assaeroporti, già a partire dal mese di agosto ha superato i livelli pre-Covid (+6,1% ad agosto e +2,9% a settembre).



## Come sta reagendo il sistema alla sovrapposizione dei protocolli sanitari a quelli di security, anche in termini di omogeneità della risposta operativa?

Più di altri, il settore del trasporto aereo è stato chiamato ad adottare stringenti misure di tutela sanitaria, attivando un'articolata macchina organizzativa che ha coinvolto ENAC, Protezione Civile, USMAF, gestori aeroportuali e vettori aerei. Per far comprendere la complessità e l'onerosità dei protocolli in essere presso gli scali nazionali, si possono citare, a titolo esemplificativo, il contingentamento degli accessi in aerostazione, la separazione dei flussi di passeggeri, la rilevazione della temperatura corporea, la pulizia e la sanificazione di superfici, ambienti e aeromobili, la tracciabilità dei passeggeri e la raccolta delle relative autodichiarazioni, l'attivazione di una specifica procedura sanitaria per i casi ritenuti a rischio.

Alla luce della decisione assunta dal Governo italiano di rendere obbligatorio il green pass per viaggiare in aereo dal 1° settembre 2021, vi è stato un ulteriore aggravio dei protocolli con inevitabili conseguenze sul flusso di transito dei passeggeri. Nel caso specifico, essendo necessario verificare il possesso della certificazione digitale Covid prima dell'ingresso nell'area sterile dell'aeroporto, un aspetto da non sottovalutare è quello dei possibili assembramenti, che esporrebbero alcune aree del terminal ad un maggior rischio non solo con riferimento alla diffusione del virus ma anche in termini di security.

Resta inteso che ogni azione attuata non può prescindere dal mantenere adeguati livelli di sicurezza al fine di non introdurre vulnerabilità nel sistema, tenuto conto che, per quanto l'operatività limitata possa aver determinato un abbassamento temporaneo della minaccia di matrice terroristica, l'aviazione resta un obiettivo sensibile.

In merito all'omogeneità degli approcci operativi, gli aeroporti hanno dimostrato un grande impegno nel cercare di attuare protocolli uniformi, fermo restando che le specificità di carattere locale possono rendere necessaria l'implementazione di misure tailor-made.

## E quali sono le risposte in relazione alla sicurezza cibernetica degli aeroporti?

Il comparto, interessato ormai da tempo da una trasformazione digitale e caratterizzato da un ambiente complesso in cui operano numerosi soggetti, deve necessariamente focalizzare l'attenzione sulla protezione dei propri sistemi e delle reti da attacchi informatici, non solo per assicurare un servizio pubblico, difendere il proprio business e garantire elevati livelli di qualità del servizio ai passeggeri ma anche e soprattutto per le inevitabili interconnessioni con la safety delle operazioni di volo.

Di ciò è ben consapevole la Commissione europea che negli ultimi anni ha avviato una importante revisione del quadro normativo di riferimento al fine di perseguire valide politiche di cyber security e il cui orientamento, per quanto concerne il trasporto aereo, è quello di adottare un approccio sistemico in grado di proteggere in maniera più incisiva l'aviazione civile da atti di interferenza illecita.

I nostri aeroporti hanno già adottato una serie di misure di protezione da attacchi cyber e sono chiamati a rafforzare



sempre più tali strumenti di difesa, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dei rischi conseguenti ad atti illeciti di natura informatica, identificare in modo preventivo le minacce attuali ed emergenti, migliorare la velocità di risposta ad eventuali attacchi e accrescere le capacità di contenimento e contrasto.

## Quali provvedimenti attendete da parte delle Istituzioni per sostenere il sistema in relazione agli investimenti necessari per adeguare le tecnologie per la sicurezza, in senso lato?

L'emergenza sanitaria, con le conseguenti misure restrittive sulla mobilità delle persone, ha determinato impatti economici significativi sul settore aeroportuale, i cui effetti si produrranno anche nelle annualità future. Secondo le più recenti previsioni di ACI Europe, infatti, il pieno recupero dei livelli del 2019 avverrà solo a partire dal 2024-2025. La crisi scaturita dal Covid-19 rischia di compromettere la realizzazione degli investimenti aeroportuali, non più sostenibili con gli ordinari mezzi regolamentari e di mercato, con pesanti ricadute negative su diverse filiere produttive nazionali.

Tenuto conto che il PNRR, con una scelta che consideriamo miope, ha completamente escluso il nostro settore, ci attendiamo l'istituzione di un fondo dedicato a supportare la realizzazione degli investimenti aeroportuali che, oltre a favorire la transizione green e digitale del comparto, consenta agli aeroporti di implementare misure di protezione da attacchi cibernetici efficaci e correlate alla rapida evoluzione tecnologico-informatica del settore.