

■ Il vice presidente vicario di Assaeroporti ad AIR PRESS

Cavalleri: il sistema cresce a ritmi significativi ma sconta ritardi normativi

Un bilancio positivo sull'anno da poco concluso quello tracciato da **Fulvio Cavalleri**, vice presidente vicario di Assaeroporti – associazione che rappresenta 37 società di gestione aeroportuale – intervistato da AIR PRESS per fare il punto sullo “stato di salute” degli scali italiani. Gli aeroporti hanno retto bene alla crisi, con passeggeri e cargo che nel periodo gennaio-novembre del 2011 (v. altra notizia alla pag. seguente) sono cresciuti del 6,7% e dell'1,7%. Cavalleri però non nasconde la difficoltà dei gestori a far fronte alle mancate risposte del legislatore su alcune questioni determinanti per la crescita del settore: l'incremento delle tariffe, lo sblocco dei contratti di programma, il ritardo nel recepimento della direttiva sui diritti aeroportuali. Quest'ultima questione affrontata dal governo con la presentazione di un emendamento ad hoc al disegno di legge Comunitaria 2011, attualmente all'esame della Camera (cfr. AIR PRESS, Fasc. 48/49/11, pag. 1355).

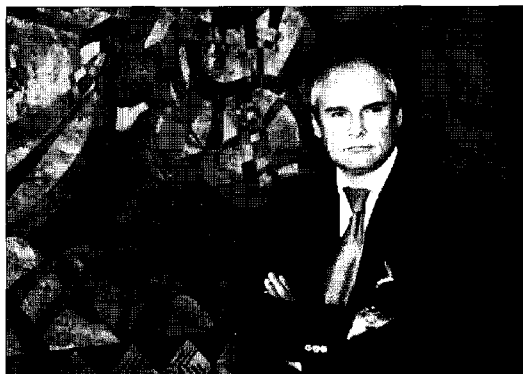
Avvocato Cavalleri, il 2011 si è da poco concluso, è possibile tracciare un primo bilancio sull'attività degli aeroporti italiani?

La risposta non può che essere positiva. Il sistema aeroportuale italiano cresce a ritmi decisamente significativi. E la crescita non è esclusiva di quegli aeroporti che ormai da anni registrano un trend in salita, ma anche di aeroporti che avevano un traffico stagnante.

Si può affermare che il sistema degli aeroporti italiani conferma un andamento in controtendenza anche rispetto al periodo negativo dell'economia italiana e di quella europea.

Non si può, invece, affermare lo stesso dal punto di vista normativo e gestionale. Gli aeroporti italiani infatti scontano ancora i ritardi di risposte che sarebbero dovute arrivare da tempo dallo Stato. In primis quella relativa a un incremento delle tariffe al quale è subordinata la realizzazione dei piani di

La contingenza economica negativa non ha prodotto sino ad oggi conseguenze sui volumi di traffico passeggeri degli aeroporti italiani, danni ben maggiori ha creato e crea il clima di incertezza normativa: la mancata decisione sulle tariffe, i ritardi e lo stallo dei contratti di programma, il ritardato recepimento della direttiva europea sui diritti aeroportuali



Fulvio Cavalleri

sviluppo voli ad incrementare le capacità dei singoli aeroporti.

Ci può fornire dati aggiornati di traffico passeggeri e cargo?

L'attività di monitoraggio svolta da Assaeroporti su 37 società di gestione ha evidenziato nel periodo gennaio-novembre 2011, confrontato con lo stesso periodo del 2010, un incremento dei passeggeri movimentati e del cargo, rispettivamente pari al 6,7% e all'1,7%, confermando così un trend positivo.

La crisi economica come e quanto ha pesato sul settore del trasporto aereo e in particolare sugli aeroporti?

La contingenza economica negativa nazionale ed internazionale non ha prodotto sino ad oggi conseguenze sui volumi di traffico passeggeri degli aeroporti italiani, anche se si riscontra un ridimensionamento della crescita del traffico cargo. Infatti l'incremento dell'1,7% appena citato risulta contenuto se confrontato al + 18,5% registrato nello stesso periodo del 2010.

Danni ben maggiori ha creato e sta creando invece il clima di incertezza normativa, ovvero la mancata decisione sulle tariffe, i ritardi e lo stallo dei contratti di programma, così come il ritardato recepimento della direttiva europea. È, inoltre, il caso di ricordare che gli aeroporti scontano ancora le conseguenze di una ritardata liberalizzazione.

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera ha dichiarato che non si può andare avanti con la filosofia di aeroporti in ogni provincia, è meglio avere anche pochi scali

ma in grado di collegare l'Italia al resto del mondo. In effetti, l'esigenza di una razionalizzazione del sistema aeroportuale era già emersa dallo studio commissionato all'Enac, le cui conclusioni sono state fatte proprie dal precedente esecutivo che era al lavoro per elaborare un piano concreto. Qual è il punto di vista di Assaeroporti?

La presenza di aeroporti sul territorio non è caratteristica esclusiva dell'Italia. Paesi come la Francia e la Germania presentano una concentrazione maggiore di aeroporti minori. Inoltre concorrono una serie di diversi fattori quali: la distribuzione della popolazione sul territorio più frammentata, accentuata dalla morfologia del paese e dalla presenza delle isole; la necessità di supplire a carenze di altre modalità di trasporto con un alto grado di insostituibilità; la dinamicità dimostrata da diversi aeroporti minori, come dimostra la crescita di aeroporti quali Perugia e Rimini.

Altra questione, quella dei diritti aeroportuali con l'Italia che tarda a recepire la direttiva in materia. In che misura pesa questo ritardo?

LA VISTATA DELLA TVCINIA CONCLUSIVA

Aeroporto di Venezia Marco Polo

Articolo del 09/01/2012

AirPress

Estratto da pag. 11

Pesa eccome. L'industria aeroportuale italiana non viaggia infatti alla stessa velocità della domanda che continua a crescere a ritmi superiori alla media europea (livello record di 140 milioni di passeggeri transitati negli aeroporti italiani nel 2010 in linea con un + 6,7% nei primi 11 mesi del 2011, con la previsione di KPMG di raggiungere i 200 milioni di passeggeri nel 2020). A riprova di questo assistiamo ad un decadimento infrastrutturale, con livelli d'investimento per passeggero pari a nemmeno 1/3 rispetto alla media europea in ragione di un sistema tariffario che ha visto i diritti aeroportuali in Italia sostanzialmente bloccati per circa undici anni.

Il ritardo competitivo con l'Europa deve essere colmato e le emergenze del settore aeroportuale risolte al fine di permettere al gestore aeroportuale di perseguire un improrogabile rinnovamento infrastrutturale e di qualità del servizio.

Sulla base di ciò Assaeroporti auspica un rapido recepimento della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali che garantisca le seguenti priorità: una rapida definizione dei contratti di programma in itinere, compresi quelli in deroga a norma di legge, che in un quadro di certezza giuridica favorirebbero l'intervento di investitori privati nel settore delle infrastrutture; una semplificazione del processo di definizione e approvazione dei diritti aeroportuali con tempi certi e nel rispetto dei principi comunitari; l'istituzione di un regolatore unico e indipen-

dente, gestore dell'intero processo di revisione dei diritti in ragione di una responsabilità frammentata da troppi interlocutori.

Ci sono altre questioni aperte che il governo dovrebbe affrontare?

Vi sono diverse questioni da affrontare e tra queste due risultano prioritarie. La prima dovrebbe riguardare un sistema tariffario più snello e adeguato ad un modello di business più moderno e competitivo del gestore aeroportuale, in grado di favorire un innalzamento della qualità del servizio per il passeggero attraverso il giusto bilanciamento tra servizi aeronautici e commerciali. Con riferimento al business non aviation in particolare è indiscutibile che questo costituisca un profitto per i gestori contribuendo, specie per gli aeroporti medio grandi, al finanziamento delle costose operazioni aviation. Come secondo aspetto, il governo dovrebbe poi mettere in condizione le società aeroportuali sia pubbliche sia private di gestire autonomamente il servizio aeroportuale attraverso l'affidamento in gestione totale delle attività air side e land side nel lungo periodo.

La Commissione europea a fine anno ha presentato "Better Airports", misure che riguardano slot, servizi a terra, rumore e che dovrebbero aiutare gli aeroporti europei ad affrontare l'aumento di traffico previsto nei prossimi anni. Qual è il suo giudizio su queste misure?

Il pacchetto aeroportuale Ue pone finalmente in primo piano il ruolo che i gestori aeroportuali devono svolgere nel quadro

della rete europea dei trasporti. Lo fa fornendo un messaggio tanto chiaro quanto allarmante: la necessità di "investire per il futuro" al fine di limitare quanto più possibile la saturazione del trasporto aereo che rischia di raggiungere nel 2030, ferma restando l'ipotesi di incremento della capacità aeroportuale europea del 40%, il 10% della domanda complessiva del trasporto aereo (fonte Eurocontrol).

L'Italia, continuando con i livelli di crescita del traffico sopra citati, rischia di vedere accentuarsi il ritardo concorrenziale in termini di infrastrutture e qualità del servizio rispetto all'Europa e alle altre regioni del mondo. Lo stesso studio **One Works**, KPMG e Nomisma sullo sviluppo della rete aeroportuale nazionale dimostra come il sistema infrastrutturale anche nella sua dimensione intermodale, sia esausto e abbia bisogno di interventi urgenti, quali: il finanziamento di nuove infrastrutture attraverso regole certe, semplificate e conformi alle normative europee; una migliore connessione alla rete europea (nell'ambito del Cielo Unico europeo); effettivi strumenti di intervento in capo al gestore aeroportuale al fine di correggere i casi di disfunzione dei servizi di assistenza a terra.

Tutto questo nel quadro di una crescita sostenibile, fondata su un modello internazionale di balanced approach, che incentivi un progressivo rinnovamento delle flotte aeree al fine di limitare gli effetti negativi del rumore. ●

L.P.