

■ Il ministro Matteoli alla presentazione del Rapporto Enac 2010

Lo studio sugli aeroporti si trasformerà nei prossimi mesi in un atto pianificatorio

Il «quadro conoscitivo dell'intero sistema aeroportuale del paese», offerto dallo studio commissionato dall'Enac a One-Works, Nomisma e KPMG e presentato l'estate dello scorso anno, «nei prossimi mesi si trasformerà in un atto strategico e pianificatorio». A dirlo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Altero Matteoli** intervenendo il 4 luglio alla presentazione del Rapporto Enac 2010. «Noi - ha spiegato il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile **Vito Riggio** prima di lasciare la parola al ministro - abbiamo presentato lo studio sugli aeroporti alle istituzioni, alle regioni, alle società di gestione, ai vettori, insomma a tutti i soggetti interessati alla materia. Abbiamo sollecitato tutti ad inviare osservazioni e considerazioni che, una volta raccolte, saranno da noi inviate al ministro che a quel punto avrà tutti gli elementi necessari per decidere anche le modalità con cui approvare il piano». Piano che dunque dovrebbe vedere la luce nel giro di qualche mese. Il ministro ha osservato anche che il 2010 è stato un anno importante non solo perché «dopo 26 anni di assenza pianificatoria», finalmente esiste un quadro del nostro sistema aeroportuale, ma anche per «la ripresa, anche se lenta, della crescita e dello sviluppo del comparto», come dimostra «l'aumento nel nostro paese di oltre 9 milioni di passeggeri rispetto al 2009» che è un indicatore essenziale per l'intera economia del paese. Soprattutto, ha aggiunto Matteoli, «se si tiene conto che il trasporto aereo si configura come l'indicatore più oggettivo dello stato di salute dell'assetto economico del paese. Nel rapporto peraltro si scrive che gli aerei hanno viaggiato più pieni nel 2010 e questo conferma una ripresa effettiva del settore e non un concatenarsi di meri fattori congiunturali». Infine, un altro elemento positivo dell'anno passato è, secondo Matteoli, «l'avvio sempre più misurabile e concreto dei provvedimenti comunitari legati al Cielo Unico europeo, davvero una sfida ambiziosa per l'Unione europea e per tutti gli Stati membri».

E l'importanza del Cielo Unico è stata sottolineata anche dall'amministratore delegato di Enav **Guido Pugliesi**. Il nuovo im-



Vito Riggio, Altero Matteoli, Alessio Quaranta

Secondo il presidente di Assaeroporti Palenzona occorre concentrare responsabilità e decisioni: «Se l'Enac elabora un contratto di programma poi non possono passare mesi perché diventi effettivo. C'è tutta una trafila che non serve a nulla se non a perdere tempo. E l'Italia non si può più permettere di perdere tempo»

pianto legislativo introdotto dall'Ue con il Cielo Unico europeo Il avrà «un forte impatto sulle attività di tutti i service provider a partire dal prossimo anno». Questo nuovo quadro normativo «determinerà sostanziali cambiamenti nei meccanismi e nelle logiche poste alla base della gestione economica ed operativa di tutti i provider e quindi anche di Enav. In particolare - ha proseguito Pugliesi - a livello economico, l'effetto più rilevante sarà l'abbandono del sistema del "full cost-recovery" con la conseguente sostanziale eliminazione della possibilità di trasferire ai vettori, attraverso le tariffe, gli eventuali scostamenti tra quanto pianificato nel budget e quanto consuntivato a fine anno». L'Enav comunque - ha assicurato l'amministratore delegato della società - «è ben posizionata rispetto ai parametri sfidanti fissati dalla Commissione europea, grazie alle attente azioni gestionali ed operative sin qui poste in essere». Pugliesi si è detto quindi convinto che anche il prossimo

anno Enav saprà raggiungere gli obiettivi impegnativi definiti dall'Ue. Senza nascondere una sua perplessità su questo nuovo impianto normativo, «incentrato troppo sull'efficienza economica intesa essenzialmente come taglio dei costi - principio sacrosanto e condivisibile» ma che non ha dato la giusta importanza al fattore "safety" che non va mai dato per scontato. «La sicurezza, per tutti gli attori del trasporto aereo, deve infatti rappresentare un fattore imprescindibile, che richiede un continuo sforzo anche economico che deve essere garantito ma nello stesso tempo riconosciuto». Quanto al 2010, è stato un anno positivo per Enav cui viene riconosciuta, dagli organismi internazionali di settore, una posizione di eccellenza in ambito europeo raggiunta grazie alle importanti dotazioni tecnologiche e alle risorse umane su cui sono stati fatti forti investimenti negli ultimi anni. E anche i risultati economici dello scorso anno sono stati positivi, «il recupero

del traffico aereo avvenuto nella seconda parte del 2010 ha compensato i postumi di una crisi economica che ha influito nella prima parte dell'anno, a cui si erano aggiunto – ha ricordato Pugliesi – gli effetti nefasti dell'eruzione del vulcano islandese». Non bisogna però abbassare la guardia, visto



Fabrizio Palenzona, a sinistra, e Vito Riggio



Guido Pugliesi

che il 2011 è caratterizzato da uno scenario incerto, influenzato da fattori esogeni all'azienda, come la turbolenta situazione di «alcuni paesi dell'Africa settentrionale che già sta facendo sentire i suoi influssi negativi sul traffico aereo del nostro paese. Infatti – ha detto Pugliesi – le rotte che partono dal Nord Europa per andare in Africa ora scelgono altre direttrici di traffico, passando sui Balcani e sulla Spagna, tant'è che i riflessi sul nostro spazio aereo sono: Egitto voli -42%, Tunisia -30%, Sud Africa -37%. E mentre l'Italia perde traffico, la media dei paesi europei sta invece viaggiando in questi primi mesi del 2011 con incrementi di traffico del 7,4% (in termini di unità di servizio)». Da qui l'auspicio che la situazione possa normalizzarsi presto per «limitare i danni in termini di ricavi».

E del peso che gli eventi internazionali richiamati hanno avuto e hanno sul trasporto aereo ha parlato anche il direttore centrale Operazioni di Finmeccanica **Giovanni Bertolone**, soffermandosi sulle previsioni della lata per il 2011. Anno in cui, secondo l'organizzazione internazionale, «le compa-

gnie realizzeranno complessivamente utili per 4 miliardi di dollari, cifra che rappresenta un autentico crollo (-78%) rispetto ai 18 miliardi di utile netto registrati nel 2010 e che fa registrare anche un calo del 50% rispetto alle stime di 8,6 miliardi fatte in precedenza». Stime al ribasso dovute in gran parte al caro petrolio. «In questa situazione – ha detto Bertolone – sarà fondamentale l'azione dei governi che dovrà essere orientata alla rimozione degli ostacoli normativi e al riconoscimento di un ruolo strategico del trasporto aereo nel complesso meccanismo dell'economia mondiale». L'industria del trasporto aereo per rilanciarsi «dovrà puntare su redditività sostenibile, infrastrutture efficienti, tecnologie efficaci e soddisfazione dei clienti. Quattro pilastri fondamentali attraverso i quali ci si deve preparare a gestire 16 miliardi di passeggeri e 400 milioni di tonnellate di merci previsti entro il 2050. E che imporranno all'industria aeronautica lo sviluppo e la produzione di velivoli idonei a soddisfare queste domande».

L'aumento del numero dei passeggeri registrato nel 2010, se certamente è un dato positivo e confortante, pure – secondo il presidente di Assaereo **Lupo Rattazzi** – «non è tuttavia una informazione capace da sola di fornire un quadro esauriente sullo stato del nostro settore». «La relazione annuale 2010 recentemente pubblicata dalla Banca d'Italia, mostra un saldo negativo nella bilancia dei pagamenti per il trasporto aereo, inteso come saldo dell'interscambio con l'estero per i servizi di trasporto aereo, per 3.743 milioni di euro, in miglioramento per circa 100 milioni rispetto al 2009, ma quasi quadruplicato rispetto al miliardo di euro registrato nel 2005. Il solo trasporto aereo rappresenta quasi il 50% del saldo negativo della bilancia dei pagamenti registrato dall'intero settore dei trasporti. Le ci-

fre citate inducono a svolgere delle riflessioni per comprendere se la tendenza debba essere considerata inevitabile o se al contrario è possibile porvi limiti o rimedi». Secondo Rattazzi è possibile avviare alcune azioni per invertire la tendenza. La pianificazione del sistema aeroportuale nazionale, «di cui il settore sentiva una forte esigenza», è un passo importante. Un altro tema su cui occorrerebbe avviare una riflessione approfondita riguarda le «asimmetrie competitive esistenti nel nostro settore». In Italia, infatti, «competono sugli stessi segmenti di mercato compagnie aeree che, in ragione della loro diversa nazionalità, applicano regole e procedure diverse e più favorevoli rispetto ai vettori italiani. Dette compagnie, pertanto, possono avvantaggiarsi di costi di produzione inferiori e conseguentemente proporre ai propri passeggeri prezzi più bassi accrescendo le proprie quote di mercato». Fatto questo che determina «asimmetrie insostenibili e destabilizzanti». Occorre poi «superare, con nuovi strumenti, l'attuale situazione che vede il vettore come unico responsabile, anche nei confronti dei passeggeri, nonché catalizzatore delle inefficienze e dei disservizi generati anche dagli altri soggetti della filiera rispetto ai quali il vettore raramente dispone di possibilità di intervento e limitati strumenti di rivalsa per i danni a loro procurati».

Infine, il presidente di Assaeroporti **Fabrizio Palenzona**, ha detto a chiare lettere che l'Italia «non può permettersi di perdere tempo». Nel comparto aereo – ha spiegato – «dobbiamo deciderci a concentrare responsabilità e decisioni, nel senso che se l'Enac elabora un contratto di programma poi non possono passare mesi perché diventi effettivo. C'è tutta una trafila che non serve a nulla se non a perdere tempo. E l'Italia non si può più permettere di perdere tempo». Palenzona ha fatto notare che «gli aeroporti non sono delle entità astratte ma un elemento fondamentale del territorio e del suo sviluppo e che nel caso dei grandi aeroporti significa sviluppo del paese». L'aeroporto di Fiumicino – gestito da AdR di cui Palenzona è presidente – «ad esempio rappresenta di gran lunga la più grande attività economica di Roma e del Lazio». Se si guarda dunque alle previsioni di traffico al 2030, con l'aumento di 100 milioni di passeggeri, si possono ipotizzare circa 400.000 posti di lavoro in più nel nostro paese, 4.000 per ogni milione di passeggeri. Occorre però – ha concluso Palenzona – dare certezze al comparto. ●