

L'Italia è lontana anni luce dagli attuali standard europei di gestione degli scali. Secondo Domenico Di Paola di Assaeroporti è necessario aumentare le tasse aeroportuali. E liberalizzare ulteriormente il mercato

Si apre la nuova era del volo per decollare dalla preistoria

AEROPORTI
SIBILLA DI RENZO

Un aumento delle tariffe aeroportuali di almeno il 30% e un meccanismo che preveda la possibilità di entrate diversificate per gli scali in cui operano le compagnie low cost. Gli aeroporti partono al contrattacco. Spesso sul banco degli imputati con l'accusa di essere una delle cause di arretratezza del sistema italiano del trasporto aereo, le società di gestione hanno deciso di cambiare strategia. «È necessario rivedere il sistema che non è più quello di 50 anni fa, favorendo le aggregazioni e le alleanze commerciali sulle quali ora c'è una forte dose di condizionamento visto che la compagnia di bandiera è ancora a maggioranza pubblica. Le tariffe poi devono essere ritoccate perché sono rimaste ferme al 2000 e sono più basse del 40% rispetto alla media europea». Non usa mezzi termini il presidente di Assaeroporti, Domenico Di Paola, dallo scorso febbraio a capo dell'associazione aderente a **Confindustria**. L'obiettivo è chiaro: «Aumentare la sostenibilità economica delle società di gestione, partendo dalla remunerazione del capitale investito. Remunerazione che può essere accresciuta liberalizzando il mercato e puntando, ad esempio, al mercato dei vettori low cost - dice Di Paola - Le compagnie devono pagare in proporzione a quanto fatturano e ai minori servizi aeroportuali che ricevono. Per questo motivo è necessaria una nuova impostazione delle tariffe legata alla sostenibilità degli aeroporti ma anche alle condizioni operative dei vettori».

Le proposte del presidente di Assaeroporti non finiscono qui. Il rilancio degli scali italiani de-

ve avvenire anche attraverso lo sviluppo di nuovi contratti di programma per l'intero settore del trasporto aereo, con il superamento del duopolio **Enac-Bnav**, e attraverso un'ulteriore riforma dell'aviazione civile. Le cifre sulla situazione attuale parlano chiaro: la mobilità dei passeggeri è inferiore di circa il 50% rispetto alla media europea. L'Italia, inoltre, è al livello più basso tra i Paesi dell'Europa a 15 per il traffico internazionale e agli ultimi posti per il traffico nazionale.

«Il superamento del gap di mobilità - continua Di Paola - richiederebbe un impegno di tutti i soggetti e le istituzioni per raggiungere almeno la media europea. È chiaro che il Paese riparte se gli italiani si muovono».

Parole che non sono rimaste lettera morta. L'associazione dei gestori aeroportuali ha arruolato PriceWaterHouseCooper e alcuni esperti della Bocconi e della Luiss per mettere nero su bianco una piattaforma culturale per avviare il confronto sull'ammodernamento del sistema aeroportuale. Sistema che si avvia a diventare sempre più una realtà imprenditoriale client oriented. Il documento è stato già consegnato al **ministro dei trasporti**, Alessandro Bianchi, e sarà illustrato nei prossimi incontri con i rappresentanti di settore, tra cui Assaeroporti. «È arrivato il momento di agire con uno spirito nuovo nelle tematiche che riguardano la mobilità e il trasporto aereo. Non si possono avviare riforme senza il consenso di tutti gli attori. Finora, invece, il problema degli aeroporti è stato affrontato in un'ottica monopolistica e di sostegno alla compagnia di bandiera - prosegue Di Paola - Oggi bisogna ragionare nella prospettiva di un unico proget-

to nazionale per sviluppare un sistema meno frammentato e più competitivo».

Ma prima dell'avvio di qualsiasi confronto, secondo il presidente di Assaeroporti, bisogna risolvere lo scontro sui requisiti di sistema. Su questo Di Paola non transige. Per effetto della legge studiata per alleggerire i conti di Alitalia, le società aeroportuali dovrebbero subire nel 2006 un impatto negativo di circa 140 milioni. Il settore dovrebbe chiudere, complessivamente, l'anno in negativo per 63 milioni mentre lo scorso anno i conti hanno registrato un utile di 77 milioni. Nessuno sconto anche sulla questione Alitalia. «Le società aeroportuali - conclude Di Paola - chiedono un impegno efficace affinché si attui un programma serio per il risanamento e il rilancio di Alitalia. Gli aeroporti vogliono una compagnia funzionante, efficiente e competitiva».

