

ASSAEROPORTI. Il neo-presidente Di Paola presenta il programma e va all'attacco sulle tariffe



«Via a rincari del 30%»

Azzerare i requisiti di sistema, risanare Alitalia, istituire l'Autorità unica

«Prezzi fermi dal 2000»
Alle misure urgenti si affiancherà la costruzione di un piano strategico per rilanciare il sistema
«Chiamiamo la politica a fare scelte chiare: pianificazione troppo scarsa»

Via subito i cosiddetti «requisiti di sistema», aumento del 30% delle tariffe aeroportuali. Ente unico per la regolazione dell'Aviazione civile, risanamento e rilancio dell'Alitalia. A queste quattro misure «urgenti e indifferibili» si affiancherà, nel medio periodo, la costruzione di un piano strategico per razionalizzare e modernizzare il sistema degli aeroporti italiani a partire da un check up accurato e profondo sullo stato del trasporto aereo nazionale. È questa la piattaforma programmatica su cui Domenico Di Paola, amministratore unico della pugliese Seap, è stato eletto presidente di Assaeroporti, l'associazione aderente a Confindustria che raggruppa le società di gestione.

Assaeroporti va all'attacco? Dopo aver "subito" i requisiti di sistema chiede l'aumento delle tariffe?

Vogliamo fare sul serio e guardare avanti. Il provvedimento va

annullato, o quantomeno limitato all'anno in corso: ci hanno messo le mani in tasca per alimentare l'agonia di Alitalia, che riceverà in cambio pochi milioni di euro, arrecandoci un danno rilevante. La realtà è che le nostre tariffe sono ferme dal 2000: in attesa di definire i contratti di programma, che devono diventare la struttura portante dell'equilibrio del sistema, chiediamo subito l'aumento del 30 per cento.

Ma Alitalia va salvata, sì o no?

Assaeroporti pretende che venga ristrutturata e rilanciata: per noi è importantissimo avere una compagnia efficiente, funzionante e competitiva. Ma l'alternativa non può essere: o resta com'è o fallisce. C'è un prezzo da pagare, come hanno fatto negli altri Paesi europei: non basta cambiare i vertici. Le Istituzioni facciano la loro parte.

Chiamate in causa il Governo, la politica?

Chiamiamo in causa Governo, maggioranza e opposizione, sindacati: puntiamo a un raccordo più stretto e proficuo, a partire dalla definizione dei programmi elettorali. In Italia non esiste una cultura del trasporto aereo ma una monocultura Alitalia, vecchia e superata, invasiva e precludente. Che va superata. La politica faccia una scelta chiara: dica che ruolo vuole assegnare al trasporto aereo per far crescere la competitività dell'economia. Se punta a raggiungere Paesi come la Germania, la Francia e la Gran Bretagna.

Anche lei pensa che sia Alitalia a frenare lo sviluppo della domanda?

In Italia c'è una grande potenzialità che resta inespressa anche perché la compagnia della Magliana fa da tappo: le sue tariffe sono più alte dei concorrenti. Assaeroporti vuole promuovere

un trasporto aereo più economico, che induca il passeggero a volare di più. In sicurezza.

Lei propone un piano strategico per il sistema degli aeroporti: non sarà che, soprattutto, sono troppi?

È un problema che c'è, non mi scandalizza, ed è figlio della scarsa programmazione. Soprattutto, i nostri scali non sono in rete tra loro e con gli hub. Con il piano vogliamo capire se e come intervenire. Più che di aeroporto parlerci di sistema intermodale aeroportuale: a Malpensa più che l'ampliamento serve il passante ferroviario. A Londra Stanstead per la seconda pista si investiranno 2 miliardi di euro: per seconda pista loro non intendono la striscia di cemento ma il collegamento ferroviario con la città. Quanti aeroporti italiani non sarebbero mai stati costruiti con questo criterio?

Società di gestione, meglio pubbliche o private?

Nel piano affronteremo anche la questione della liberalizzazione e delle privatizzazioni: per me l'importante è che tutti forniscano gli stessi livelli di servizio, in maniera trasparente e offrendo le stesse opportunità a tutti i vettori, a British Airways come a Ryanair. È ovvio che devono poi poter remunerare adeguatamente il capitale investito nelle infrastrutture.

Non basta l'Enac, come ente regolatore unico?

Basterebbe, ma la riforma del Codice della Navigazione è stata insufficiente e inadeguata, non ha risolto il problema degli aeroporti. Continuiamo ad avere tanti attori, dai vigili del fuoco ai forestali alla finanza, senza un regista unico che abbia rapporti chiari con le società di gestione. Basta copiare la Gran Bretagna. ■

MORENA PIVETTI

Così il nuovo vertice

C'è una nuova squadra al vertice di Assaeroporti, una squadra di comando che, almeno sulla carta, risulta forte e rappresentativa. L'assemblea dell'associazione - aderente a Confindustria - che raggruppa le società di gestione degli aeroporti italiani, ha eletto alla presidenza Domenico Di Paola, amministratore unico di Seap, e ha chiamato alla vice presidenza Giuseppe Benigni, presidente della Sea di Milano, Francesco Di Giovanni, amministratore delegato di AdR Roma e Fulvio Cavallari, presidente di Aeroporti Sistema del Garda (scali di Verona e Brescia).

Domenico Di Paola, laureato in ingegneria, è amministratore unico di Seap (scali di Bari, Brindisi, Grottole e Foggia) dal 2001, dove è approdato dopo aver ricoperto importanti incarichi in enti pubblici e commissioni interministeriali nel settore aeronautico e aerospaziale. È anche presidente e Ad di Sviniservice, da lui fondata negli anni '70. ■