

Il presidente di Assaeroporti, Domenico Di Paola

I programmi di entrambi gli schieramenti non affrontano le tematiche del trasporto aereo



Assemblea di Assaeroporti. Da sinistra: Treu, Raffaldini, Brancher, Riggio e Di Paola

«La sensibilità e l'attenzione mostrata ai temi in discussione fanno ben sperare nella possibilità, una volta insediato il nuovo governo, di attivare un confronto con le istituzioni che faremo attraverso la messa a punto di una nuova piattaforma culturale, con proposte fondate, documentate e autorevoli per lo sviluppo del trasporto aereo». Questo il commento dell'ing. **Domenico Di Paola** al termine dell'assemblea pubblica di Assaeroporti, il 22 marzo, la prima che lo stesso Di Paola presiede da quando ha assunto la presidenza dell'associazione confindustriale delle società di gestione aeroportuale che, a fine 2005, contava 38 aziende associate rappresentanti 41 aeroporti italiani che, sempre l'anno scorso, hanno registrato 113,8 milioni di passeggeri, 923.000 tonnellate di merci e un milione e mezzo di movimenti di aeromobili.

Presenti il presidente dell'Enac, **Vito Riggio**, il senatore **Tiziano Treu** e per ciascuno dei due schieramenti concorrenti alle prossime "politiche" l'on. **Aldo Brancher** (Forza Italia) per la Casa delle Libertà e l'on. **Franco Raffaldini** (Ds) per l'Unione. Di Paola ha annunciato la costituzione di una giunta esecutiva «nella quale troveranno posto anche esponenti di primissimo piano nel campo giuridico, economico e della si-

Nello specifico quelli delle gestioni aeroportuali, con un criterio di organicità che tenga conto delle istanze più impellenti degli operatori del settore

Si rende necessaria una integrazione degli stessi programmi con la riformulazione di quei punti che gli aeroporti ritengono assolutamente imprescindibili



Da sinistra a destra: Enrico Marchi, Andrea Fornasiero, Fabio Battaglia, Marco Alberti, Fulvio Cavalieri, Giuseppe Benigni e Francesco Di Giovanni

curezza aeroportuale» con il contributo dei quali «in un contesto di una direzione scientifica di altissimo livello, sarà possibile elaborare un "Documento Guida" che costituirà il piano strategico di base per la promozione della razionalizzazione del sistema aeroportuale del nostro paese». Questo nel quadro di puntare ad un governo collegiale dell'associazione coadiuvato da un consiglio di consulenza strategica, un Advisory Board per il quale, ha annunciato il presidente di Assaeroporti, sono stati già designati l'avv. **Maria Alessandra Sandulli**,

professore ordinario di diritto presso l'Università Roma Tre, il prof. **Massimo Egidi**, ordinario di economia alla Luiss di Roma e il generale **Andrea Fornasiero**, già capo di stato maggiore dell'Aeronautica Militare e oggi consigliere per la sicurezza aerea del ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Pietro Lunardi**.

Ribadendo i quattro punti sottoposti da Assaeroporti all'attenzione delle forze politiche: requisiti di sistema, contratti di programma/tariffe, riforma dell'aviazione civile, questione Alitalia (dei quali AIR PRESS ha

già dato ampia notizia, cfr. Fasc. 7/06, pag. 282). Di Paola è partito da una slogan: «L'Italia riparte se gli italiani si muovono» per affermare che «gli indici di mobilità aerea nel nostro paese sono la metà della media europea» e che, quindi «con indici di mobilità così bassi nessun progetto di rilancio del "Sistema Italia" è possibile». Mentre «se ci allineassimo anche solo alla media europea, genereremmo circa cinquantamila milioni di passeggeri». C'è dunque una sfida, e non per niente Di Paola ha dato il titolo "La sfida di Assaeroporti" alla relazione a questa assemblea/dibattito gestita sotto il marchio "Il sistema aeroportuale italiano e i programmi di governo". Ma con quali iniziative l'associazione delle gestioni aeroportuali intende vincere questa sfida?

UNA CULTURA NUOVA

SECONDO DI PAOLA gli obiettivi che ci si prefigge possono essere raggiunti solo affrontando la tematica del trasporto aereo in tutta la sua complessità, attraverso la fondazione di una cultura nuova, alla cui realizzazione Assaeroporti intende dare un contributo fondamentale con proposte fondate, documentate e autorevoli per lo sviluppo del trasporto aereo. Un obiettivo più ampio, quindi, sul quale far confluire la strategia dei diversi attori in campo. Se la giunta esecutiva sopra rammentata sarà «il momento di maggiore espressione di questa nuova sfida» altre leve fondamentali saranno, ha proseguito Di Paola, «la fattiva partecipazione di Assaeroporti in tutti i processi decisionali delle Istituzioni, l'intensificazione del rapporto con Confindustria, grazie al cui apporto mediatore sarà possibile reimpostare in senso costruttivo il rapporto con Assaero, nonché il rinnovato rapporto con le organizzazioni sindacali, alle quali si chiede un impegno evoluto di settore coerente con tutto il sistema». Quindi, «l'obiettivo di fondo, dell'aumento della mobilità aerea in Italia e dello sviluppo dell'intero sistema aeroportuale, va portato avanti attraverso un cambiamento dell'ottica culturale: pur preservando una sana concorrenza, occorre sviluppare un terreno comune in grado di proporre in modo armonico il ruolo delle principali componenti del sistema del trasporto aereo, l'Authority, i vettori e i gestori aeroportuali, garantendone una reale ed efficiente interazione nell'interesse dello sviluppo del sistema stesso».

Il presidente di Assaeroporti ha affrontato gli interventi che l'associazione giudica

BRANCHER E RAFFALDINI

Casa delle Libertà e Unione ad Assaeroporti

Uno degli obiettivi primari del governo di Silvio Berlusconi, fin da quando è entrato in attività, è stato lo sviluppo della rete infrastrutturale, sviluppo al quale si dovrà legare la realtà aeroportuale. Lo ha detto, in apertura di intervento, all'assemblea di Assaeroporti, l'on. Aldo Brancher, responsabile del coordinamento programmi di Forza Italia, toccando, poi, il problema dell'accelerazione del processo di rilascio delle gestioni totali alle società di gestione aeroportuale. Brancher ha ammesso «la confusione che c'è fra il ruolo dell'Enac e quello del dipartimento aviazione civile del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti» chiedendosi se non sia opportuno arrivare ad un ente unico, visto che «il dipartimento tende a

verificare e ad entrare nel merito» dei processi di rilascio anche in vista dell'accelerazione delle privatizzazioni. Quanto alla revisione delle tariffe, l'esponente della Casa delle Libertà, dichiarando di avere «ben presente la situazione», anche «per un riallineamento con l'Europa», sostenendo che «bisogna



Aldo Brancher

urgenti e indifferibili a cominciare dalla revisione dell'assetto normativo. Ricordando che «solamente agli inizi degli anni '90 si acquisì consapevolezza del ruolo del gestore aeroportuale e nasce il sistema della gestione totale dell'aeroporto, dopo decenni di "cultura Alitalia" che ha fortemente condizionato lo sviluppo del sistema del trasporto aereo in Italia, relegando in secondo piano gli altri soggetti della filiera aeroportuale» e che «risale a quegli anni l'istituzione dell'Enac, che avrebbe dovuto rappresentare un'Authority regolatoria del sistema del trasporto aereo, mentre ha contribuito ad evidenziare una serie di contraddizioni che hanno reso sempre più evidente la necessità di una riforma del sistema del trasporto aereo italiano». Di Paola ha affermato che il decreto legislativo 96/05 «non è riuscito a

rappresentare una vera riforma, rivelandosi carente nella regolamentazione delle competenze, sia a livello centrale, sia a livello periferico: i poteri istituzionali non vengono concentrati in un'unica autorità regolatoria, il gestore aeroportuale non è ancora l'unico responsabile della gestione dell'aeroporto e gli enti pubblici non vengono ad essere realmente coordinati dall'Enac, ma addirittura risultano completamente liberi di esercitare un autonomo potere di iniziativa». Pertanto, ha proseguito il presidente di Assaeroporti, «diventa imprescindibile un'adeguata reale riforma dell'aviazione civile che elimini le sovrapposizioni a livello istituzionale, assegnando ad un unico ente il potere regolatorio del sistema e, a livello periferico, permetta un adeguato e coordinato impegno di tutti i soggetti che operano in aeroporto».

AUMENTO DELLE TARIFFE

Ibar: la posizione di Assaeroporti è «surreale»

Surreale». Così Roberto Antonucci, presidente di Ibar, l'associazione che raggruppa i rappresentanti di circa ottanta vettori nazionali e internazionali che operano in Italia, ha definito la proposta avanzata da Assaeroporti di un aumento del 30% delle tariffe applicate dai gestori

aeroportuali alle compagnie aeree. «Il decreto legge sui requisiti di sistema varato in ottobre dal governo impedisce ai gestori aeroportuali di imporre compensativi illegittimi e non commisurati ai costi di gestione e sviluppo degli aeroporti, e sgravano così le compagnie aeree di oneri

dare delle cortezze al comparto del trasporto aereo». Quanto alla legge sui "requisiti di sistema", Brancher ha sostenuto che «si poteva vigilare meglio» quando si è creduto, con questo provvedimento, di accelerare la soluzione del problema Alitalia.

E comunque Brancher è dell'opinione che la legge vada rivista in quanto essa «produce vantaggi a compagnie che non sono in Italia».



Franco Raffaldini

Intervendo in rappresentanza dell'Unione, l'on. **Franco Raffaldini** (Ds) ha sostenuto che «quello alla mobilità è un diritto essenziale, ormai percepito come tale dai cittadini, che ha bisogno di risposte organiche, tenendo presente che l'Italia è il cuore dell'Europa e il cuore del Mediterraneo». Ma, ha affermato l'esponente dell'Unione, «l'Italia è un paese che ancora si muove a fatica, che ha un sistema dei trasporti vulnerabile e squilibrato». Premesso che «un sistema o è tale o non lo è», Raffaldini si è dichiarato critico sul provvedimento dei requisiti di sistema che, fra le altre conseguenze, ha avuto anche quella di fermare il processo dei contratti di programma. Questi erano «un meccanismo automatico che il decreto ha fatto saltare» ha affermato sostenendo che, a suo parere, «la crisi Alitalia è soprattutto una crisi di carattere industriale».

Solo con una chiara definizione delle competenze e dei poteri a livello istituzionale, che elimini le sovrapposizioni esistenti, si può risolvere l'annoso problema dell'affidamento in concessione delle gestioni totali, da anni impanantato nei meandri delle lungaggini amministrative».

QUESTIONE ALITALIA

AFFRONTANDO IL TEMA della sostenibilità economica del sistema e ricordando che «si deve alla delibera Cipe n. 86 del 2000 il tentativo di regolamentare il sistema tariffario delle gestioni aeroportuali secondo un sistema moderno e in base a criteri consoni ai servizi regolamentati, tali da permettere realmente lo sviluppo degli aeroporti», Di Paola ha sottolineato che «i contratti di pro-

gramma, previsti dalla delibera per garantire la sostenibilità economica, nonché le imprescindibili risorse per lo sviluppo aeroportuale, sono rimasti inattuati e vagano ancora tra una miriade di enti e comitati che ne condizionano in modo incomprensibile l'attuazione» e che, «nel frattempo, alla notevole lievitazione dei costi sostenuti dai gestori non ha fatto seguito l'aumento delle tariffe ad essi corrisposte, che risultano ferme al 2000, né adeguate all'inflazione, né riallineate a quelle medie vigenti in Europa. Da qui la necessità impellente di un immediato incremento tariffario valutato nell'ordine del 30% che permetta il mantenimento della sostenibilità economica delle gestioni aeroportuali».

Infine «ad aggravare la sostenibilità economica delle società di gestione è inter-

impropi, riportando la situazione italiana in maggiore linea con gli standard europei» ha affermato Antonucci, ricordando che il 12 ottobre dell'anno scorso Ibar aveva presentato istanza all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, denunciando il comportamento di Assaeroporti finalizzato, di concerto con tutti i propri associati, «alla conservazione dei livelli delle tariffe aeroportuali e al ripristino di corrispettivi illegittimi aboliti dal decreto sui requisiti di

sistema del 5 ottobre 2005». Infatti, secondo Ibar, «il comportamento tenuto da Assaeroporti in occasione dell'approvazione del decreto legge da parte del governo italiano potrebbe configurare un'ipotesi di violazione della normativa sulla concorrenza, che si sostanzia in un accordo orizzontale per la fissazione di prezzi valido per la quasi totalità dei gestori aeroportuali, con evidente rilievo addirittura comunitario».

venuta la legge 2 dicembre 2005, n. 248, cosiddetta "sui requisiti di sistema", che, a fronte di un modesto beneficio per i passeggeri (circa il 30%) e per i vettori, comporta per i gestori perdite che si aggirano intorno ai 140 milioni di euro, ponendo a rischio la sana gestione degli aeroporti e la stessa possibilità di sopravvivenza, soprattutto degli aeroporti di medie e piccole dimensioni». Pertanto, ha sostenuto il presidente delle società aeroportuali nazionali, «si rende necessaria l'abrogazione di questa legge o, in subordine, che la sua valenza si esaurisca nell'arco del 2006».

Altro grosso tema: la questione dell'Alitalia la cui storia «è caratterizzata, ormai da più di trent'anni, da un declino che neppure gli interventi governativi sono riusciti ad arrestare: nonostante i vincoli sempre più pressanti della Comunità europea, lo Stato ha ripetutamente attivato misure tampone che di fatto hanno solo compromesso le possibilità di sviluppo di Alitalia e hanno mostrato l'assenza di una reale volontà di risanamento e di rilancio» ha detto Di Paola dichiarando che «anche con la recente legge 248/05 su cosiddetti "requisiti di sistema" si è finito per penalizzare l'intero sistema delle gestioni aeroportuali, a fronte di un misero vantaggio per il vettore di bandiera (quantificabile nell'ordine del 20%)». Per cui «noi chiediamo un impegno forte da parte dello Stato che consegna la compagnia ad un management che sia in grado, senza condizionamenti di tipo politico, di affrontare, come hanno ben fatto altre compagnie europee, la sua perenne crisi» ha detto Di Paola, affermando che «si tratta di un intervento non procrastinabile» e sostenendo che «un'Alitalia che non è in grado di sviluppare le potenzialità del traffico aereo è un danno per gli aeroporti e per il paese intero» e assicurando che «gli aeroporti vogliono un'Alitalia che non rappresenti più un "tappo" allo sviluppo, ma che sia efficiente, competitiva e sappia cogliere le potenzialità di sviluppo».

Accennando ai programmi di governo presentati da entrambi gli schieramenti, il presidente di Assaeroporti ha osservato che «appare evidente» come essi non affrontino le tematiche del trasporto aereo e, nello specifico, delle gestioni aeroportuali, con un criterio di organicità che tenga conto delle istanze più impellenti degli operatori del settore». E, quindi, ha concluso Di Paola, «si rende necessaria una integrazione degli stessi programmi con la riformulazione di quei punti che gli aeroporti ritengono assolutamente imprescindibili».

All'ultima assemblea

Completato il direttivo di Assaeroporti

L'assemblea di Assaeroporti, dopo lo svolgimento della sessione pubblica, nella sessione privata, sempre il 22 marzo, ha deliberato la costituzione della giunta esecutiva che risulta così composta:

PRESIDENTE - ing. **Domenico Di Paola** (amministratore unico Seap-Puglia)

VICE PRESIDENTI - ing. **Giuseppe Bencini** (presidente Sea-Milano), dr. **Francesco Di Giovanni** (amministratore delegato Aeroporti di Roma), avv. **Fulvio Cavalleri** (presidente Società Valerio Catullo di Verona).

MEMBRI - dr. **Fabio Battaglia** (amministratore delegato Sagat-Torino), dr. **Umberto Borlotti** (direttore generale Sogasal-Alghero), ing. **Luciano Ticca** (Sogaer-Cagliari), ing. **Mario Fagotti** (presidente Sase-Perugia), dr. **Paolo Stradi** (direttore generale Società Aeroporto Friuli V.G.), tutti membri del consiglio direttivo dell'associazione.

MEMBRI DI NOMINA PRESIDENZIALE - prof. **Maria Alessandra Sandulli** (professore ordinario di diritto Università Roma Tre), prof. **Massimo Egidi** (professore ordinario di economia Luiss Roma), gen. **Andrea Fornasiero** (consigliere del ministro delle Infrastrutture e Trasporti per la sicurezza aerea).

POST PRESIDENT - dr. **Giovanni Maniscalco** (presidente Airgest-Trapani).

MEMBRI DI NOMINA ASSEMBLARE ELETTI NELLA SESSIONE DEL 22 MARZO 2006 - dr. **Vittorio Fanti**



L'assemblea per la nomina dei nuovi organi di Assaeroporti. In primo piano Savino Cocco (Crotone)

(amministratore delegato SAC-Catania), dr. **Enrico Marchi** (presidente Seve-Venezia), ing. **Mauro Pollio** (presidente Gesac-Napoli).

L'assemblea del 22 marzo ha poi eletto i componenti dei restanti organi di Assaeroporti che risultano ora così composti:

COLLEGIO DEI REVISORI CONTABILI - Sindaci effettivi: dr. **Efstathios Tsouroliss** (direttore relazio-

ni istituzionali Seve Spa-Sistema Aeroportuale di Venezia e Treviso), dr. **Giacomo Terranova** (amministratore delegato Gesap-Palermo), dr. **Umberto Chinni** (direttore generale Società Aeroporto G. Marconi di Bologna). Sindaci supplenti: dr. **Savino Cocco** (consigliere delegato Aeroporti

Sant'Anna-Crotone), ing. **Pier Giorgio Ballini** (amministratore delegato SAT-Pisa). **PROBIBITI** - com.te **Marco Alberti** (direttore operazioni Sea-Milano), cav. **Silvio Prampolini** (Aeroporto di Reggio Emilia), comm. **Mario Pari** (Seaf-Fort), dr. **Lino Banella** (direttore generale Sase-Perugia), ing. **Pietro Fuda** (amministratore unico Sogas-Reggio Calabria). ●

L'ENTE GESTIRÀ ORA L'INTERO CICLO DEI SERVIZI

Definite le procedure dell'accordo Enav-Vitrociset

Definito, anche nei passaggi procedurali, l'accordo tra Vitrociset ed Enav per l'acquisizione da parte di quest'ultima del ramo d'azienda che cura la produzione e manutenzione dei sistemi di assistenza al volo e relativi software. Con le previste procedure legali e sindacali di rito, si avvia verso la conclusione una complessa trattativa che ha richiesto approfondite verifiche e valutazioni. Il presidio diretto da parte di Enav di tutti i processi operativi e di controllo delle performance degli

impianti e dei sistemi, compresi quelli attinenti al software, consentirà alla società italiana per il controllo del traffico aereo di gestire l'intero ciclo produttivo dei servizi forniti.

Il trasferimento di attività avverrà senza impattare in alcun modo, grazie alla quasi trentennale collaborazione tra le due società, sulla prestazione del servizio reso al trasporto aereo, continuando a garantire in ogni momento i migliori standard qualitativi. Vitrociset conferirà il ramo d'azienda in

una nuova società, che Enav provvederà ad acquisire al 100%, affidando poi ad essa "in house" i servizi in questione. Il perimetro conferito comprenderà le seguenti attività: gestione tecnica, manutenzione del software e degli impianti, gestione dei magazzini, calibrazione degli strumenti, servizi di radiomisure, formazione specifica e procurement. Le persone interessate dall'acquisizione saranno circa 750. Giunge quindi a compimento la scelta strategica dell'Enav, condivisa da Parlamento e governo, di internalizzare le attività in questione che consentiranno alla società di allinearsi agli altri service provider internazionali.