

La presa di posizione di Assaeroporti

## La Finanziaria lascia a terra gli italiani

Il paese riparte se gli italiani si muovono: la Finanziaria, invece, li lascia a terra". Con questo slogan, l'11 ottobre, Assaeroporti, l'associazione confindustriale che raggruppa la quasi totalità delle imprese italiane di gestione aeroportuale, ha presentato le sue azioni contro la Finanziaria, argomento da essa esaminato in una prima analisi del disegno di legge che AIR PRESS riproduce nella sua sezione Documenti. Fra le decisioni prese, vedi la delibera dell'assemblea in queste pagine, la proclamazione di uno stato di agitazione con il blocco degli investimenti non ancora contrattualizzati. A parlarne, in una conferenza stampa a Roma, è stato il presidente stesso di Assaeroporti, **Domenico Di Paola**, insieme al consigliere della stessa associazione, **Fabio Battaglia**, a sua volta amministratore delegato delle società di gestione degli aeroporti di Torino (Sagat) e di Firenze (AdF). Al tavolo anche il segretario generale di Assaeroporti, **Fabrizio Fabrizi**, e **Giacomo Terranova**, amministratore delegato di Gesap, la società di gestione dell'aeroporto di Palermo. Il testo che segue (i tioletti sono redazionali) è quello presentato da Assaeroporti con una sintesi della posizione sua e delle aziende associate sulla Finanziaria.



Domenico Di Paola



Fabio Battaglia

Non solo il nuovo governo non ha mantenuto la promessa fatta in campagna elettorale di revocare i requisiti di sistema, ma per di più cambia un aspetto importante del regime delle concessioni aeroportuali

cata e strategica funzione di coordinamento di tutti gli altri soggetti che operano negli aeroporti, con una mole sempre più importante di attività che riguardano l'organizzazione, la sicurezza, l'intermodalità sul territorio, l'offerta di servizi di qualità, direttamente e indirettamente connessi con il trasporto aereo e comunque incentrati sul passeggero.

In Italia, però, il mondo degli aeroporti è sottoposto a pressioni e difficoltà di dialogo con le istituzioni e con gli stessi altri soggetti del trasporto aereo e rappresenta un universo economico strategico, ma di cui si ha ancora scarsa consapevolezza e considerazione. Gli aeroporti si trovano ad operare in un quadro legislativo incerto, piuttosto "vetto-centrico", anche a causa della lunga e grave crisi della compagnia di bandiera storica (leggi Alitalia, NdR) spesso confusa con una crisi dell'intero comparto. Cosa che non è. Anzi. In tutta Europa il settore del trasporto aereo è in crescita, e le prospettive concrete di espansione del mercato italiano sono ancora più interessanti, visto che gli indici di mobilità aerea nel nostro paese sono tra i più bassi di Europa. Lo scarso interesse e conoscenza per un settore i cui effetti positivi, invece, si irradiano a tutta l'e-

conomia, perché non esiste possibilità di sviluppo senza un buon sistema del trasporto aereo, è dimostrata anche dalle decisioni prese in questa ultima Finanziaria. Già la Finanziaria del precedente governo per quanto riguarda le tariffe aeroportuali ha introdotto i requisiti di sistema, incidendo pesantemente sulla sostenibilità economica delle società di gestione aeroportuale. Le tariffe italiane sono infatti ferme al 2000, non hanno avuto nemmeno l'adeguamento Istat e sono mediamente inferiori di oltre il 40% alle tariffe europee. Incidono oltretutto sul biglietto aereo solo per un 8-10%.

### SI CHIEDE AL GOVERNO...

NON SOLO IL NUOVO GOVERNO non ha mantenuto la promessa fatta in campagna elettorale di revocare i requisiti di sistema, ma per di più con la Finanziaria cambia un aspetto importante del regime delle concessioni aeroportuali. Si vorrebbe introdurre, infatti, un regime di separazione fra beni demaniali aeronautici strumentali al servizio della navigazione e beni non strumentali, trasferendo la competenza di quelli non strumentali, come i parcheggi per esempio, all'Agenzia del

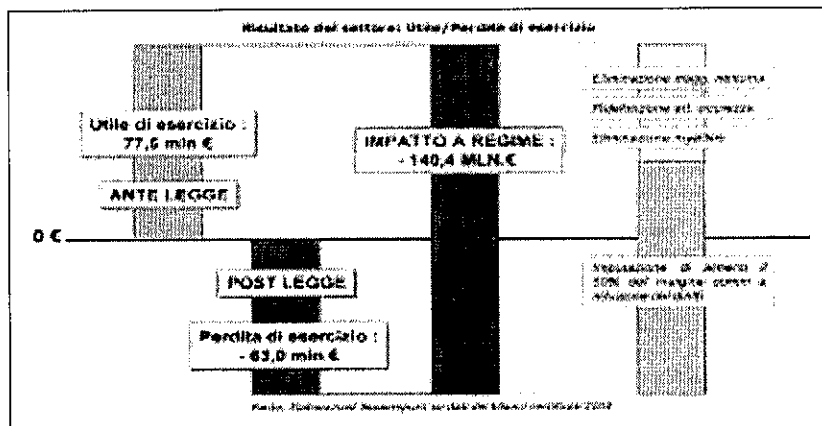
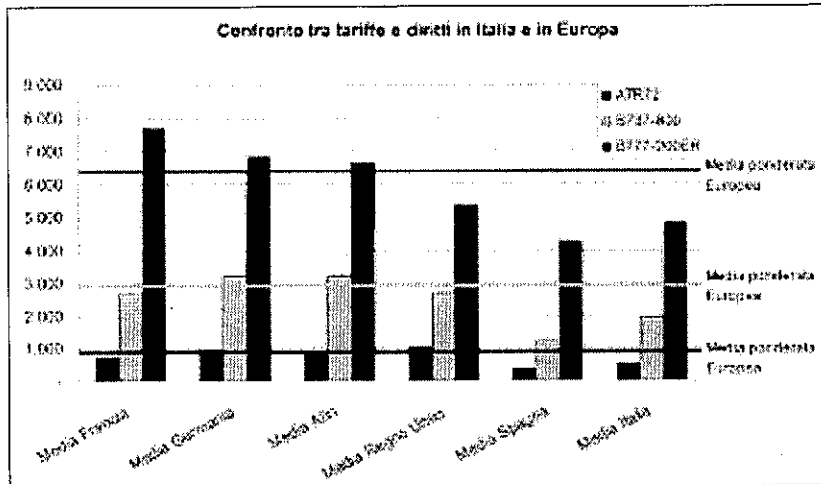
Demanio che potrà revocare o meno l'affidamento della concessione. In altri termini cambia una regola importante sulla quale si basano le concessioni in atto. Le regole non si possono cambiare con le finanziarie e soprattutto non si possono far passare cambiamenti del genere in presenza di contratti di concessione già firmati e senza una concertazione adeguata.

Come se non bastasse, questa finanziaria carica sulle società di gestione parte del finanziamento dei servizi antincendio attraverso la costituzione di un Fondo al quale dovranno contribuire in proporzione al traffico generato fino ad un ammontare di trenta milioni di euro. La ciliegina sulla torta, poi, è l'aumento della tassa di imbarco di 50 centesimi di euro che si aggiunge agli attuali 2 euro circa e che graverà interamente sui passeggeri.

LA **NORMATIVA EUROPEA**, che rappresenta ormai il 60% della legislazione nel settore, e lo stesso codice italiano della navigazione, assegnano agli aeroporti un ruolo da attore principale nel settore del trasporto aereo. Gli aeroporti sono soggetti a vincoli, regole e controlli ovunque in Europa per la loro delicata funzione di pubblica utilità, ma sono anche considerati soggetti economici che, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata della gestione, devono essere messi in condizione di essere efficienti, di attrarre investimenti e di generare utili a garanzia di possibili re-investimenti in infrastrutture o in politiche di incentivo alla mobilità e comunque di svolgere una deli-

### IL RUOLO DEGLI AEROPORTI

LA **NORMATIVA EUROPEA**, che rappresenta ormai il 60% della legislazione nel settore, e lo stesso codice italiano della navigazione, assegnano agli aeroporti un ruolo da attore principale nel settore del trasporto aereo. Gli aeroporti sono soggetti a vincoli, regole e controlli ovunque in Europa per la loro delicata funzione di pubblica utilità, ma sono anche considerati soggetti economici che, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata della gestione, devono essere messi in condizione di essere efficienti, di attrarre investimenti e di generare utili a garanzia di possibili re-investimenti in infrastrutture o in politiche di incentivo alla mobilità e comunque di svolgere una deli-



Assaeroporti, con il consenso unanime di tutti gli aeroporti, ha deciso per la prima volta lo stato di agitazione e la richiesta di un incontro urgente con i ministeri competenti. Non ci saranno al momento disagi per

i passeggeri. Ma ancora per quanto potranno gli aeroporti garantire un servizio senza poter contare su regole certe e sul riconoscimento della sostenibilità economica? Gli aeroporti italiani chiedono al governo di eli-

## L'ASSEMBLEA DELL'ASSOCIAZIONE

### Assaeroporti: deliberato all'unanimità lo stato di agitazione

Chiedendo la cancellazione degli articoli 15 e 16 della legge finanziaria, o in subordine il loro trasferimento nel collegato, il 9 ottobre, l'assemblea di Assaeroporti ha deliberato all'unanimità la dichiarazione dello stato di agitazione di tutti gli aeroporti e la richiesta di un incontro urgente con i ministeri competenti (Trasporti ed Economia e Finanze). Quali prime misure dello stato di agitazione l'assemblea, e sempre all'unanimità, a questa prima delibera ha aggiunta una seconda che riguarda: il blocco degli investimenti, eccetto quelli già finanziati e concordati; la sospensione della ratifica dell'ipotesi di

accordo per il nuovo contratto nazionale dei lavoratori del settore; la promozione di un'azione nei confronti di Confindustria a tutela degli interessi degli aeroporti per l'esclusione del settore aeroportuale dalla limitazione del cosiddetto cuneo fiscale. Inoltre l'assemblea ha deciso di aggiornarsi a breve per decidere eventuali altre più drastiche misure economiche e di protesta. Per motivare le delibere del giorno 9, l'associazione delle società di gestione aeroportuale è partita dalla legge 248/05 che «ha già comportato un forte peggioramento dei conti dei gestori aeroportuali, con la cancellazione dei

minare dalla Finanziaria gli articoli 15 e 16 in materia di demanio aeronautico di immobili pubblici. Tali disposizioni hanno un impatto strutturale ed economico disastroso sugli aeroporti e comportano criticità che sono esemplare testimonianza di quello che il mercato nazionale e internazionale più teme, rendendo oggettivamente impossibile lo sviluppo aeroportuale. Oltre a creare incertezza regolatoria e ad essere lesivi dei diritti acquisiti le disposizioni degli articoli 15 e 16 avrebbero un'influenza negativa sugli investimenti, sulla qualità dei servizi all'utenza, sui parametri di redditività oltre a bloccare tutte le procedure di affidamento della gestione totale aeroportuale e dei procedimenti di cambio di status del demanio aeronautico militare.

Un ulteriore elemento di impoverimento delle risorse degli aeroporti si realizza con l'articolo 214 della Legge finanziaria e l'articolo 5 del DL 262/06 che prevedono ancora una volta un sistema disorganico di determinazione sia dei diritti che delle tariffe, in danno dei cittadini-utenti e dei gestori, contribuendo a quella confusione di voci di prelievo a loro carico che non consente di definire un quadro prevedibile e garantito nel tempo di certezze a cui ancorare i parametri di redditività e di operatività economica.

Va, poi, segnalato che le disposizioni dell'articolo 80 sono emblematiche di come si possa raggiungere risultati assurdi sul piano costituzionale, comunitario ed ordinamentale, nella conciliazione fra i poteri pubblici e le libertà private, confondendo il giusto interesse al contenimento della spe-

diritti derivanti dalle maggiorazioni delle tariffe notturne e di una parte dei costi del servizio carburante, destinato ad aggravarsi con l'inclusione del 50% del margine commerciale nel meccanismo di definizione delle tariffe aeroportuali, peraltro ferme dal 2000 non essendo mai stati concessi i dovuti aumenti Istat. Le assicurazioni di tutte le forze politiche sull'eliminazione totale o parziale di tali inique disposizioni, anche all'esito della verifica degli irrilevanti risultati sui conti dei vettori aerei (vedi caso Alitalia), non sono state mantenute, rendendo necessario insistere nelle contestazioni di legittimità già proposte nelle competenti sedi comunitarie e nazionali». In questo quadro per Assaeroporti «le disposizioni contenute nella Legge Finanziaria aprono scenari di strutturale

sa degli enti territoriali, con un'idea dirigista da almeno un quarantennio estranea alle dinamiche di funzionamento degli stati democratici moderni, naturalmente a prescindere dalle scelte politiche che nel tempo li orientano. Si evidenzia, infine, l'esclusione del settore aeroportuale dalla limitazione del cosiddetto cuneo fiscale. Quali prime misure dello stato di agitazione gli aeroporti annunciano per il momento il blocco degli investi-

menti, eccetto per quelli già finanziati e la sospensione della ratifica dell'ipotesi di rinnovo contrattuale nazionale, oltre alla promozione di un'azione nei confronti di Confindustria a tutela degli interessi degli aeroporti per l'esclusione del settore aeroportuale dalla limitazione del cuneo fiscale.

#### NUOVA PIATTAFORMA CULTURALE

NEL FRATTEMPO Assaeroporti ha promosso l'elaborazione di una nuova piattaforma culturale da sottoporre all'attenzione dei soggetti economici, politici, istituzionali e sindacali che agiscono nel settore del trasporto aereo. La piattaforma sposta l'asse di attenzione dell'Associazione verso due idee guida: la centralità del passeggero e la promozione del diritto alla mobilità. Dall'idea guida della centralità del passeggero discende un obiettivo concreto: far diventare gli aeroporti sempre più delle realtà im-

dissesto per le società di gestione aeroportuale che risulteranno incapaci di sostenere a realizzazione delle infrastrutture pregiudicando le possibilità di sviluppo dell'intero sistema economico italiano». E al riguardo l'associazione segnala «il disastroso impatto strutturale ed economico delle disposizioni di cui agli articoli 15 e 16 in materia di demanio aeronautico e di immobili pubblici», disposizioni che «comportano criticità che sono esemplare testimonianza di quello che il mercato nazionale e internazionale più teme, rendendo oggettivamente impossibile lo sviluppo aeroportuale». Vale a dire blocco degli investimenti, incertezza regolatoria, continua modificazione dei parametri di redditività, certi conflitti di competenza tra Enac e Agenzia del Demanio,

prenditoriali "client oriented", in grado di offrire standard adeguati di servizi e di sicurezza. Il trasporto aereo oggi è diventato un fenomeno di massa; in questo nuovo scenario, quindi, i gestori aeroportuali, insieme ai vettori e alle istituzioni di controllo e di regolamentazione del traffico aereo, sono chiamati a garantire un'elevata qualità di servizi e massimi standard di safety e security. Per questo è necessario che venga garantita alle società di gestione aeroportuale la sostenibilità economica.

Ma gli aeroporti devono oggi anche, e soprattutto, contribuire a favorire un adeguato livello di offerta di collegamenti a tariffe accessibili perché la mobilità aerea di un paese è un diritto dei cittadini. La sua tutela e la sua valorizzazione producono un effetto propulsivo in termini di sviluppo economico e sociale. Da qui discende l'obiettivo degli aeroporti e dell'Associazione che li rappresenta di contribuire a sviluppare la mobilità

peggioramento dei servizi all'utenza, lesione dei diritti acquisiti, dirigoismo espropriativo da parte dello Stato, blocco di tutte le procedure di affidamento della gestione totale aeroportuale e dei procedimenti di cambio di status del demanio aeronautico militare. Per Assaeroporti «un ulteriore elemento di impoverimento delle risorse degli aeroporti si realizza con l'articolo 214 della Legge Finanziaria e l'articolo 5 del DL 262/06 che prevedono ancora una volta un sistema disorganico di determinazione sia dei diritti che delle tariffe, in danno dei cittadini-utenti e dei gestori, contribuendo a quella confusione di voci di prelievo a loro carico che non consente di definire un quadro prevedibile e garantito nel tempo di certezze a cui ancorare i parametri di

nel nostro paese che presenta indici fra i più bassi in Europa.

Sulla base di idee guida e obiettivi specifici Assaeroporti ha, quindi, individuato gli ostacoli da rimuovere con urgenza per consentire un adeguato sviluppo del settore del trasporto aereo: requisiti di sistema della L. 248/05 con i loro effetti negativi sul settore del trasporto aereo; mancata attuazione dei contratti di programma e mancato adeguamento delle tariffe che risultano in Italia ai livelli più bassi in Europa; mancata riforma dell'aviazione civile con una piena legittimazione dell'Enac nel ruolo di interlocutore unico; mancato risanamento e rilancio di Alitalia che incide pesantemente su tutto il sistema del trasporto aereo italiano. Su questi punti gli aeroporti italiani sono concordi all'unanimità. Lo studio commissionato a Bocconi, Luiss Pricewaterhouse sarà presto presentato al governo e alla stampa. ●

redditività e di operatività economica». In più l'associazione confindustriale dei gestori aeroportuali tiene a segnalare che «le disposizioni dell'articolo 80 sono emblematiche di come si possa raggiungere risultati assurdi sul piano costituzionale, comunitario ed ordinamentale, nella conciliazione fra i poteri pubblici e le libertà private, confondendo il giusto interesse al contenimento della spesa degli enti territoriali, con un'idea dirigista da almeno un quarantennio estranea alle dinamiche di funzionamento degli stati democratici moderni, naturalmente a prescindere dalle scelte politiche che nel tempo li orientano». E, infine, Assaeroporti ha evidenziato l'esclusione del settore aeroportuale dalla limitazione del cd. cuneo fiscale.

