

«Aeroporti, Covid alle spalle Focus sugli investimenti»

Gianni Dragoni

Con 197,2 milioni di passeggeri tra arrivi e partenze nel 2023, il traffico negli aeroporti italiani ha recuperato i livelli pre-Covid, ha superato del 2,1% il livello del 2019. «Quest'anno prevediamo di superare i 200 milioni. Nel primo bimestre c'è stata una crescita dell'11,6% a 25 milioni di passeggeri, i movimenti aerei sono aumentati dell'8,6%, gli aerei sono più pieni». Carlo Borgomeo è presidente dell'Assaeroporti dal 2021, ieri è stato confermato dall'assemblea per un altro quadriennio, mentre il trasporto aereo va a pieni giri.

Resta la frattura che si è consumata quando Borgomeo è stato nominato nel 2021, con la scissione e l'uscita di Aeroporti di Roma e del gruppo Save, che hanno costituito una nuova associazione, Aeroporti 2030. Gli scali di Assaeroporti incidono per il 68,4% sul traffico, ma il primo scalo per passeggeri, Fiumicino, è nell'altra associazione.

In quest'intervista chiediamo a Borgomeo se rimane una sorta di strabismo, con due associazioni separate. «Fino all'avvio della procedura per il rinnovo delle cariche – risponde Borgomeo – ho provato a favorire il rientro dei due gestori AdR e Save in Assaeroporti, ma non sono interessati. L'aspetto singolare è che è difficile trovare posizioni politiche diverse che giustifichino l'esistenza di due associazioni. In Assaeroporti ci sono anche 18 piccoli scali e quindi siamo più attenti a questo tema. Ma sul tema dell'addizionale comunale non ci sono divergenze».

L'addizionale comunale

Assaeroporti ha chiesto al governo di ridurre l'addizionale comunale sui biglietti a 2,5 euro. Una tassa che costa tra i 600 e i 700 milioni di euro all'anno ai passeggeri. Il governo ha risposto? «Non abbiamo avuto risposte dal governo. Abbiamo chiesto che la questione venga inserita nel Piano nazionale degli aeroporti. La tassa è elevata, va da 6,50 a 9 euro su ogni biglietto, tranne a Trieste dove è stata cancellata. È nata per risarcire i Comuni per il rumore, ma ai Comuni interessati finisce solo qualche centesimo di euro. Per esempio 3,5 euro vanno all'Inps. È importante che rimanga la contribuzione di 1,5 euro al Fondo per il trasporto aereo».

«Sull'addizionale comunale – fa notare il presidente di Assaeroporti – il Parlamento ha approvato due provvedimenti di segno opposto negli stessi giorni: una norma che consentiva l'azzeramento della tassa in Friuli-Venezia Giulia e un'altra che consente ai Comuni in dissesto di decidere un aumento della tassa».

Il caro-voli

Altre richieste? «Il settore secondo Nomisma vale il 3,8% del Pil, per questo – dice il presidente – vorremmo che ci fosse maggior coordinamento tra istituzioni, enti regolatori e forze politiche, perché negli ultimi tempi c'è stata qualche contraddizione, come per il caro-voli. Abbiamo avuto un decreto-legge inattuabile, fissava un tetto del 200% ai prezzi rispetto al prezzo medio dei biglietti, ma non si sapeva quale fosse la media. Il decreto lo ha fatto il Mimit, ma c'è anche il ministero dei Trasporti competente. Abbiamo avuto una risposta dettata più da esigenze di comunicazione».

Il Piano aeroporti

Cosa cambierà con il nuovo Piano nazionale degli aeroporti? «L'Enac ha fatto la bozza, poi c'è il lavoro del ministero dei Trasporti, è stato fatto un lavoro di condivisione che è positivo. A breve il ministero dovrebbe approvare il Piano. Può essere un primo passo importante per ritrovare una dimensione di coordinamento e l'occasione per recuperare il ritardo. Un quadro di riferimento più ordinato è fondamentale per attrarre investimenti nel settore».

Borgomeo osserva che «il precedente Pna ha avuto scarsa efficacia. Stavolta non è un documento prescrittivo e potrebbe avere orientamenti interessanti. Per esempio per le merci. Non dice più quali aeroporti devono avere le merci e quali no. Nel cargo abbiamo uno spazio immenso da recuperare, secondo una stima ci sono 300mila tonnellate di merci aviocamionate, per le quali l'aereo potrebbe sostituire il camion. Negli scali italiani nel 2023 sono state trasportate 1,09 milioni di tonnellate di merci, l'1,5% meno del 2019. Malpensa è il primo scalo con il 65% del totale».

Il ruolo dei piccoli scali

Il Piano precedente prevedeva una riduzione degli aeroporti, che non c'è stata. Se ne riparla nel nuovo? «Nel documento non si parla di riduzione, si dice che i piccoli aeroporti possono dare un contributo allo sviluppo della capacità, del traffico. I piccoli se vogliono fare la guerra ai grandi sono morti, ma se si alleano con i grandi possono favorire lo sviluppo, un esempio è quello di Salerno con Napoli. C'è una scelta importante per il fatto che il Pnrr ha escluso gli aeroporti».

Incentivi

Un tema di polemiche sono gli incentivi ai vettori low cost. «Si è fatta confusione tra gli incentivi negoziati e gli aiuti che danno gli enti locali, che per noi non sono incentivi», risponde Borgomeo. «Su questi ultimi, in ogni caso noi non c'entriamo, vengono poi valutati dalla Ue come aiuti di Stato. Abbiamo completato la pubblicazione sui nostri siti dei criteri guida per gli incentivi. Possono essere dati solo se rispettano i criteri fissati dal gestore, ad esempio se si crea una nuova connessione, se si potenzia un collegamento, se si mettono aerei più grandi e più nuovi. I dati li trasmettiamo all'Autorità dei trasporti (Art), li manderemo anche all'Enac. Secondo qualcuno dovremmo rendere pubblici i contratti che abbiamo

sottoscritto, ma non possiamo farlo». A quanto ammontano gli incentivi? «Secondo l'Art gli incentivi hanno raggiunto nel 2022 i 336,6 milioni di euro».

Tariffe

La questione tariffe è sempre calda. «Vorremmo fare una riflessione approfondita sulla regolazione economica. L'Art ha pubblicato dei criteri. Ci piacerebbe una riflessione più approfondita sulla proporzionalità dell'intervento regolatorio in relazione al grado di concorrenza del mercato. Bisognerebbe comunque mantenere una sorta di minimo garantito, per tutelare gli aeroporti in situazione di mercato più difficile. Questa discussione andrebbe sviluppata con l'Art, che non ne ha tenuto conto». Ci sarebbe un aumento delle tariffe? «No, si tratta di modificare la struttura del sistema tariffario».

© RIPRODUZIONE RISERVATA