

TRASPORTO AEREO IN ITALIA

Gestioni aeroportuali oggi e domani

di Salvatore Chisari

Dr. Salvatore Chisari: Dal 1967 al 1980 in AMI dove svolge le mansioni di Controllore del traffico aereo nei Centri di Linate, RIV di Ciampino e 41° Stormo-Sigonella. Lascia la FA con il grado di Cap. ed è nominato Magg. della riserva nel 1987. Dal 1981 al 2007 in servizio in ENAV come Dirigente responsabile dei Servizi di Assistenza al Volo, degli aeroporti di Catania-Fontanarossa e Palermo. Chiamato a coordinare i Servizi di A.V. degli aeroporti della Campania e Calabria e successivamente, come Direttore Centrale, i servizi di A.V. degli aeroporti del Nord Est, Emilia Romagna e Marche. Pilota Civile dal 1972, è Presidente ed Accountable Manager dell'Aero Club di Catania dal 1987 al 2009. Consigliere provinciale e regionale del CONI per l'Aero Club d'Italia dal 2004 al 2007. Attualmente collabora in qualità di consulente, in seno alla IV Commissione legislativa, Ambiente, Territorio e Mobilità dell'Assemblea Regionale Siciliana, per i progetti di legge legati a tematiche del trasporto aereo.

Dopo i noti eventi del Covid 19, non ci si può certo fermare e quindi bisogna continuare a pensare, per il trasporto aereo ad una programmazione ed a progetti futuri per il medio e lungo termine, non perdendo di vista le altre modalità del Trasporto.

Nel 2019 il trend di sviluppo del movimento passeggeri in Italia e nel mondo era del 4% circa per anno. Da marzo 2020 siamo a crescita 0, ed in questo settore, possiamo parlare di leggera ripresa dalla fine dell'anno e probabilmente solo nel 2023, riprenderà il trend al 4%. Nel settore dei Trasporti, quello aereo è il più dif-

correnza, è migliorata la capacità competitiva e la figura del passeggero è emersa in tutta la sua evidenza ed è divenuta più centrale; il processo è lento ma in graduale crescita. Si è temuto inizialmente che detta liberalizzazione potesse incidere sulla sicurezza, ma così non è stato e non è. La normativa in vigore del settore è cambiata, anche con la revisione di alcune parti del Codice della Navigazione (anno 2005) ed anche a livello Comunitario si è posta una particolare attenzione allo sviluppo imprenditoriale delle Gestioni aeroportuali. Il sistema aeroporto ormai da qualche anno ha subito una evoluzione, da Luogo

con caratteristiche infrastrutturali legato alla gestione operativa per il viaggio, si è trasformato con l'obiettivo di gestire come Impresa in grado di rispondere alle esigenze del passeggero. Un sistema aeroportuale sicuro, moderno ed efficiente è la condizione per rimanere competitivi in Europa ed essendo l'Italia in una posizione strategica nell'area del Mediterraneo, bisogna pensare a strutture e sistemi con standard di alto livello. Fra l'altro oggi è più evidente negli aeroporti di media di-



Aeroporto di Malpensa

ficile a riprendersi in breve tempo, per una serie di variabili dirette ed indirette, tant'è che una serie di strategie impostate negli anni precedenti, probabilmente cambieranno. In Italia nel 2030 ci potremmo attestare sui 260 milioni di passeggeri per anno, rispetto a circa 190 milioni registrati nel 2019. Il Trasporto Aereo negli anni passati è stato caratterizzato da un presidio monopolistico, la figura del passeggero utente è rimasta trascurata, privilegiando quella degli operatori, società di gestione e vettori.

Dagli anni 90 in conseguenza del processo di liberalizzazione (Airline Deregulation Act statunitense) ci si è aperti alla con-

correnza, il caratterizzarsi delle attività cosiddette AVIATION e NON AVIATION, con un equilibrio tra il fine economico ed il fine pubblico. Oggi i gestori di aeroporti di medio livello tentano di massimizzare i profitti, trasformando l'aeroporto da un "NON LUOGO" ad "AIRPORT CITY", Città Aeroporto, cosiddetti contenitori dinamici che offrono servizi commerciali, intrattenimento sociale e culturale, e che costituiscono sviluppo per il territorio circostante. Si tenta di rendere l'aeroporto più appetibile della Destinazione. Detta tendenza è già in una fase avanzata in varie parti del mondo e certamente riguarda in

particolare gli scali aeroportuali che trattano oltre 15/20 milioni di passeggeri per anno. Oggi fra i 100 aeroporti più attrattivi del mondo, in una graduatoria comparsa qualche anno fa (*premio conosciuto come "Passengers Choise Awards"*), l'aeroporto Changi di Singapore è il n. 1 e l'aeroporto di Fiumicino è all'80° posto. Vi sono obiettivamente delle resistenze culturali che ancora non recepiscono questi diversi concetti, molti operatori aeroportuali si sono consolidati nel periodo di regime monopolistico, dove gestori aeroportuali e vettori sono stati più garantiti dell'utente passeggero. Oggi dei 190 milioni di passeggeri in transito del 2019 negli aeroporti italiani, circa 130 milioni sono internazionali, circa il 70%. Ciò richiede di cambiare le strategie pensate 20 anni fa. È necessario adeguare in termini generali le infrastrutture, in relazione alla loro capacità, con l'innalzamento degli standard di sicurezza, intesa come sicurezza del passeggero e garantire gli addetti da minacce esterne, ponendo sempre maggiore attenzione alle operazioni di volo. In Italia la Gestione aeroportuale si concretizza con le seguenti modalità:

- **Gestione diretta** da parte dello Stato.
- **Gestione precaria e parziale** che spesso si trasforma in gestione totale.
- **Gestione totale** con concessione anche quarantennale.

Tutti gli aeroporti civili statali, comprese costruzioni ed impianti destinati al servizio della navigazione aerea, fanno parte del demanio aeronautico che è assegnato all'ENAC (*Autorità di Rego-*



Changi Airport - Singapore

lazione Tecnica, Vigilanza e Controllo nel settore dell'Aviazione civile istituito nel 1997).

In accordo alla L.24.12.1993 n. 537 si è avviato un processo di riforma del regime degli aeroporti con l'adozione per lo più del **regime concessorio** della Gestione totale. Si è quindi disposta la costituzione di Società di Capitali per gestire i servizi e le infrastrutture degli aeroporti, con solo alcune attività gestite dallo Stato.

L'intento era quello di avviare la privatizzazione degli aeroporti italiani, con il trasferimento dallo Stato ai gestori, con l'onere della realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ed avviando una riorganizzazione degli aeroporti da gestire su basi imprenditoriali. L'affidamento della gestione totale è avvenuto tramite leggi speciali a soggetti come consorzi, società per azioni, enti pubblici

economici e camere di commercio che erano con gestioni cosiddette precarie o parziali. È necessario un Piano, in grado di prevedere lo sviluppo del settore e le esigenze di medio e lungo periodo, che possa prevedere nuove infrastrutture in funzione dell'evoluzione del traffico aereo, sia per il numero di passeggeri che transiteranno nei prossimi anni nei nostri aeroporti e per l'eventuale sviluppo delle attività



Interno della cupola al Changi Airport di Singapore

Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

Cargo. È necessario essere in grado quindi di sviluppare le attività commerciali degli scali aeroportuali ed incrementare attività che costituiscono anche attrazione per il passeggero, specialmente per gli scali di media dimensione. Pertanto stabilire di andare verso una privatizzazione spinta, è già un aspetto che potrebbe determinare qualche squilibrio, per uno sviluppo armonico e ponderato. Una partnership tra pubblico e privato può offrire garanzie, evitando eccessive azioni speculative e fughe in avanti, a danno di uno sviluppo adeguato alle esigenze della collettività. Oggi diviene necessario attuare ciò che è già avvenuto in parte in alcuni territori, e cioè la Fusione delle società aeroportuali esistenti, per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale in ambito regionale. Sarà poco produttivo anche nel prossimo futuro mantenere il frazionamento degli scali, si può raggiungere una coesione, evitando così una concorrenza che se anche non proprio ricercata di fatto avviene. Ricorrere quindi al **concetto di Multi-Airport System**. Diviene necessario superare il concetto di singolo aeroporto e prepararsi ad affrontare con un unico gestore lo sviluppo degli aeroporti, ove possibile anche in ambito interregionale. Ciò potrebbe sopportare con dinamicità l'impatto che si potrebbe avere in conseguenza di eventi e circostanze particolari con ricadute sulla mobilità aerea, attuando un coordinamento unitario in grado di disporre di risorse ed economie nuove.



Interni aeroporto di Fiumicino - Roma

Il governo di più aeroporti con una unica entità giuridica, che potrebbe realizzarsi anche con l'Ente Regione quale soggetto ECONOMICO E GESTIONALE.

Prima del periodo Covid, gli aspetti più ricorrenti sono stati la concorrenza, offerta a prezzi differenziati, la connettività diffusa, la capacità crescente, le distorsioni di mercato, regimi con aiuti di stato, sostenibilità ambientale, il dopo potrebbe forse essere, mercato pubblico, tutela occupazione, contenimento prezzi, flessibilità, tutela industria, sostenibilità economica. Il quadro è certamente confuso, c'è un notevole disorientamento

anche in questo settore, una sorta di insicurezza su come muoversi. Perplexità e confusione caratterizzano oggi il trasporto aereo. Certamente se ne uscirà tra qualche anno, anche se si nota una certa rilassatezza nel continuare con gli investimenti e le innovazioni tecnologiche che sono alla base di uno sviluppo che garantisce anche sicurezza e stabilità. I Gestori aeroportuali dovranno attuare i programmi disegnati nei loro master plan, in quanto è auspicabile che la circolazione di milioni di persone riprenderà alla grande e sarà irrinunciabile, avere strutture pronte a soddisfare il desiderio della gente di conoscere sempre più il mondo in cui vive.



Attività commerciali e servizi all'interno dell'aeroporto di Fiumicino - Roma