

Anche l'aeroporto d'Abruzzo a rischio chiusura

ABRUZZO. Nella "black list" dei 24 aeroporti a rischio chiusura c'è anche quello abruzzese.

Non una novità per gli addetti ai lavori, quelli svincolati dalla politica, che guardano i numeri e le scelte operate nel passato: un aeroporto piccolo che non movimentava sufficienti passeggeri è un aeroporto in perdita.

Così nella relazione finale approvata dalla competente commissione parlamentare si trova la lista dei 24 aeroporti che rischiano ora la chiusura. Tra questi anche quello abruzzese che viene inserito poiché non raggiunge la soglia minima tarata sui 500mila passeggeri l'anno.

Secondo la relazione oltre a scarsi risultati vi sarebbero pure pochissime possibilità di sviluppo futuro (bacino d'utenza potenziale e vicinanza di altri aeroporti).

Il risultato è troppe spese dunque più debiti che utili. Si diceva non una novità se è vero che nell'ultimo anno il dibattito si è avvitato sui debiti della Saga, la società che gestisce lo scalo, e sulla eventuale ricapitalizzazione poi avvenuta. Cioè gli enti pubblici senza scovare i responsabili dei debiti decennali e delle scelte perdenti dal marketing alla premialità di alcune compagnie che viaggiavano vuote hanno ripianato i debiti, cambiato gli uomini al comando e ricominciato da capo.

Ora però il rischio che giunge dal governo è più che concreto e si parla di tagliare proprio quegli scali in tutta la penisola che non producono quanto dovrebbero.

«Occorre favorire lo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari», si legge al punto 10 della relazione, «mediante la possibilità di accesso agli aeroporti di dimensioni medie e medio-piccole, la semplificazione degli adempimenti e la riduzione dei costi dei servizi per i piccoli aeroporti, anche affidando ad Aero Club d'Italia la gestione delle procedure amministrative e di controllo in materia di aviazione generale».

Dall'indagine conoscitiva è emerso, inoltre, che gli aeroporti italiani, già nella situazione attuale, presentano gravi carenze in termini di accessibilità e collegamenti con la rete ferroviaria e stradale e un livello di servizi non di rado insoddisfacente. Motivo di preoccupazione ancora maggiore è costituito dal fatto che il sistema aeroportuale italiano, nello stato in cui si trova oggi, non pare in grado di sostenere le considerevoli potenzialità di sviluppo del traffico aereo, che, secondo le previsioni illustrate nel corso dell'indagine, aumenterà da circa 130 a 230 milioni di passeggeri entro il 2020 o il 2025.

In Italia vi sono numerosi aeroporti aperti al traffico commerciale, ma si tratta di aeroporti di dimensioni limitate. Per cui il Paese -secondo la relazione- non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti, ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi, attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e stradale, al territorio e al bacino di traffico di riferimento.

Rispetto all'analisi della situazione attuale e all'obiettivo di potenziare il sistema degli aeroporti italiani, per assicurare che siano in condizione di assorbire la prevista crescita del traffico aereo, l'indagine conoscitiva ha permesso di individuare alcune linee di intervento.

LE LINEE DI INTERVENTO

1) In primo luogo è emersa l'esigenza di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare gli aeroporti prioritari, su cui concentrare le risorse disponibili.

E' in corso, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ENAC, uno studio dettagliato sugli aeroporti, che dovrebbe permettere di disporre degli elementi di informazione e di valutazione necessari per definire, da un lato, le esigenze di potenziamento degli aeroporti esistenti e, dall'altro, per verificare la fondatezza delle proposte di realizzazione di nuovi aeroporti ovvero del trasferimento di scali con problemi di sviluppo, dovuti principalmente al tessuto urbano che li circonda.

Nell'ambito del piano dovrebbero essere individuate le seguenti categorie di aeroporti:

a) aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno, che devono considerarsi aeroporti di interesse nazionale; si tratta degli aeroporti ai quali si applica la normativa comunitaria in materia di diritti aeroportuali; sono gli aeroporti sui quali dovrebbero concentrarsi gli interventi di potenziamento infrastrutturale e dei collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;

b) aeroporti con un numero di passeggeri annui compreso tra 1 e 5 milioni, che dovrebbero essere oggetto di una regolamentazione semplificata e di una liberalizzazione del sistema di tariffazione, sia pure con modalità che garantiscano il rispetto dei principi individuati a livello comunitario, in modo da permettere che si affermino le strutture più efficienti e competitive;

c) aeroporti con un numero di passeggeri annui stabilmente inferiore a 1 milione, che dovrebbero essere mantenuti in funzione soltanto se rispondenti a esigenze sociali di collegamento del territorio interessato o se idonei a garantire stabilmente una sostenibilità della gestione economica, senza l'intervento di finanziamenti pubblici diretti o indiretti; in assenza di tali condizioni, dovrebbero essere sottratti al traffico commerciale e destinati al traffico merci, oppure allo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari e dell'elicotteristica.

2) Ogni decisione in merito alla realizzazione di nuovi aeroporti dovrebbe essere subordinata a una valutazione attendibile e adeguatamente verificata della sostenibilità economica dell'aeroporto, tenendo conto anche dei servizi specificamente destinati all'aeroporto i cui costi ricadono sulla collettività, salvo specifiche situazioni caratterizzate da particolari esigenze di collegamento, a causa della natura del territorio e di gravi carenze della rete ferroviaria, stradale e autostradale.

3) L'inadeguatezza dei collegamenti degli aeroporti italiani con la rete ferroviaria e stradale costituisce un'emergenza. Occorre concentrare le risorse disponibili per potenziare i collegamenti degli aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Linate, Venezia, Catania, Napoli, Palermo). Per assicurare il necessario raccordo tra sviluppo della rete aeroportuale e programmazione in materia di infrastrutture di trasporto, occorre, in relazione ai singoli aeroporti, avviare con largo anticipo un'attività condivisa di pianificazione, che coinvolga tutti i soggetti responsabili delle scelte politiche, gestionali e tecniche in materia di infrastrutture di trasporto, tenendo conto di quelle che saranno le prospettive di crescita dell'aeroporto nel medio periodo.

4) In rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un arco di tempo relativamente limitato, si impone l'esigenza di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare negli aeroporti di maggiore rilevanza. Anche in relazione alle esigenze di finanziamento di tali investimenti, occorre pervenire tempestivamente al recepimento organico della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, attraverso un intervento normativo organico di revisione della relativa disciplina. Gli interventi adottati nel frattempo per disporre un incremento dei diritti aeroportuali dovrebbero avere carattere transitorio e prevedere vincoli stringenti per assicurare la destinazione del gettito derivante dall'incremento dei diritti alla realizzazione degli investimenti. E' necessario semplificare le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei contratti di programma tra l'Enac e le società di gestione aeroportuale. Per permettere una pianificazione a medio termine dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti potrebbe essere opportuno individuare appositi strumenti di programmazione che le società di gestione aeroportuale sarebbero tenute ad adottare e aggiornare regolarmente, recuperando ed eventualmente rivedendo la disciplina dettata in materia di Piani di sviluppo aeroportuale.

5) Sarebbero opportuni interventi normativi volti a rafforzare i poteri di controllo dell'Enac nei confronti dei gestori aeroportuali, dei vettori, dei prestatori di servizi; in particolare, dovrebbero essere definiti standard di sicurezza e qualità dei servizi, il cui mancato rispetto dovrebbe essere sanzionato in misura rilevante. Al tempo stesso, in relazione ai limiti imposti per esigenze finanziarie alle assunzioni da parte delle amministrazioni pubbliche, dovrebbero essere adottate apposite misure per assicurare all'ente l'adeguata disponibilità delle professionalità necessarie per lo svolgimento dei propri compiti. Con un intervento di portata più ampia, ai fini di garantire all'ente una più ampia autonomia e flessibilità di gestione, si potrebbe altresì procedere alla trasformazione dell'Enac in Agenzia con forma giuridica di ente pubblico economico. In una prospettiva più ampia una specifica riflessione potrebbe essere dedicata all'opportunità di istituire un'apposita autorità di regolazione del settore dei trasporti nel suo complesso.

6) Dovrebbero essere promossi, con un ruolo di impulso e di coordinamento di Enav SpA, interventi finalizzati a sviluppare l'integrazione operativa tra tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale, che potrebbe tradursi in un rilevante miglioramento dei livelli di servizio a beneficio dei passeggeri. Nell'ambito di un mercato dei servizi di navigazione aerea sempre più internazionale e competitivo sembrerebbe altresì utile sostenere l'attività di ENAV relativa a quegli obiettivi e quelle iniziative volte a favorire il rafforzamento della società, anche sotto il profilo economico e gestionale, valorizzando le sue competenze tecniche.

7) Per fronteggiare gli effetti negativi del dissesto delle compagnie aeree, sarebbe opportuno prevedere specifiche forme di tutela a vantaggio delle società di gestione, delle società che forniscono i servizi di assistenza a terra e dei passeggeri, tra cui in particolare l'istituzione di un apposito fondo di garanzia.

8) Dovrebbero essere introdotte misure anche di carattere legislativo che semplifichino la disciplina concernente le società di handling e garantiscano condizioni di parità tra tutti gli operatori del settore. Interventi di semplificazione dovrebbero riguardare altresì la disciplina relativa ai servizi antincendio e alle modalità di rifornimento del carburante.

9) Occorre realizzare azioni coerenti di sostegno al trasporto aereo di merci, che comprendano l'individuazione di aeroporti da specializzare come hub per il trasporto di merci, il potenziamento dei

collegamenti intermodali, l'attuazione di interventi normativi e amministrativi volti al sostegno di tale attività in relazione allo svolgimento dei voli notturni, alla concorrenza e al livello qualitativo dei servizi di handling, alla maggiore flessibilità di orario dei servizi doganali, all'armonizzazione della regolazione concernente la sicurezza con quella doganale e all'uniformità delle prassi applicative.

10) Occorre favorire lo sviluppo dell'aviazione generale e d'affari, mediante la possibilità di accesso agli aeroporti di dimensioni medie e medio-piccole, la semplificazione degli adempimenti e la riduzione dei costi dei servizi per i piccoli aeroporti, anche affidando ad Aero Club d'Italia la gestione delle procedure amministrative e di controllo in materia di aviazione generale.

