

Aeroporti, il piano è un puzzle da costruire

IN BALLO LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ IN TERMINI DI NUOVI SCALI E UNA CHIARA DIVISIONE TRA NAZIONALI E REGIONALI. TUTTI APERTI I DOSSIER PRIVATIZZAZIONI E SUI RIASSETTI AZIONARI
Oliviero Baccelli*

Milano

Meglio tardi che mai. Ormai è troppo tardi. L'attesa del Piano nazionale degli aeroporti (Pna) più volte annunciato nel corso degli ultimi mesi, ma non ancora varato, nonostante gli studi preparatori predisposti da Enac siano stati completati nel 2009, genera negli operatori un mix di rassegnazione nei confronti dei ritardi della pianificazione rispetto al mercato e la consapevolezza che, comunque vada, potrà essere un utile strumento di compromesso rispetto all'attuale vuoto programmatico.

Il Pna ha l'obiettivo di indicare le linee di indirizzo di un settore che nel decennio passato, rispetto ad una crescita dell'economia nazionale pressoché nulla, è riuscito a registrare un tasso di sviluppo cumulato del 62% nel settore passeggeri e del 14% nel cargo e anche in quest'anno di crisi i traffici sono stabili. In particolare, le aspettative sono concentrate nelle indicazioni delle priorità in termini di nuovi aeroporti e di una chiara suddivisione fra scali di rilevanza nazionale (sulla base delle indicazioni di Enac, 3 gates intercontinentali, 13 strategici e 8 prioritari)

rispetto ai regionali (18, sempre stando all'ultima proposta dell'Enac), con l'obbligo da parte delle Regioni e degli azionisti di riferimento di individuare modelli gestionali in grado di garantire l'equilibrio economico per i piccoli aeroporti già nel medio periodo. In ogni caso è essenziale che all'interno del Pna sia considerato centrale anche il tema dell'accessibilità terrestre agli scali ed una gerarchizzazione delle priorità rispetto alla richiesta di fondi pubblici per la realizzazione di sistemi integrati con la ferrovia.

Dal Pna si aspetta chiare indicazioni anche la lunga lista di realtà che hanno in programma una modifica dell'assetto azionario attraverso la cessione da parte di Enti Locali a privati di quote sia di maggioranza come a Genova, Ancona e Forlì, sia di minoranza come a Cagliari, Trieste, Reggio Calabria e Torino. Regioni, Province, Autorità portuali e Camere di Commercio sono, infatti, sempre più in difficoltà nella gestione di impianti complessi, che drenano risorse per gli ammodernamenti necessari a perseguire le richieste poste dalle evoluzioni della normativa sulla sicurezza e sui diritti dei passeggeri, e dalla domanda sempre più eterogenea nelle richieste di servizi. In realtà, dopo l'ingresso di F2i nel capitale di Sea e della Gesac di Napoli avvenuto nel 2011, tutti i dossier di privatizzazione sono ancora aperti in attesa di nuovi

investitori. La mitigazione dei rischi legati alla pianificazione e al quadro regolatorio è un elemento essenziale per la finanziabilità sul mercato dei capitali nazionali e internazionali dei progetti di investimento in infrastrutture aeroportuali, caratterizzati da ritorni diluiti nel lungo periodo, soprattutto in un contesto, come quello italiano, dove tale rischio è percepito dagli investitori esteri particolarmente elevato.

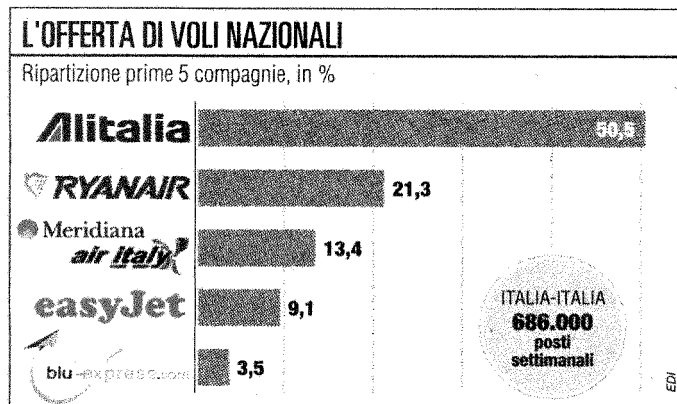
I temi più spinosi, a causa della diversa visione strategica delle Regioni interessate ed Enac da una parte e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dall'altra, riguardano gli investimenti nei nuovi scali di Viterbo, da sviluppare a servizio dei traffici *low cost* al posto di Ciampino, e di Grazzanise, in provincia di Caserta, che dovrebbe accogliere parte dei traffici delocalizzati da Napoli Capodichino e permettere un forte sviluppo di voli internazionali e intercontinentali. È molto probabile che le dure leggi del mercato mortifichino queste ambizioni. Infatti, gli investimenti pubblici necessari per completare il sistema multimodale per l'accessibilità agli scali sono in entrambi i casi particolarmente rilevanti e i finanziamenti non disponibili; inoltre le risorse private necessarie per completare le opere aeroportuali richiederebbero ritorni molto elevati data da dover applicare tariffe per compagnie e passeggeri così elevate da esser fuori mercato.

In attesa del Pna, in realtà, l'Enac ha già svolto la sua parte, approvando negli ultimi quattordici mesi i contratti di programma delle tre principali società di gestione, (AdR di Fiumicino e Ciampino, Save di Venezia e Treviso e Sea di Malpensa e Linate), che insieme valgono oltre il 53% dei traffici passeggeri e il 72% del cargo. Questi tre contratti sono il frutto di un lungo confronto fra Enac e società di gestione e prevedono articolati piani d'investimento che individuano interventi per ammodernamenti pari ad oltre 4 miliardi di euro nel prossimo decennio, a fronte di incrementi tariffari per passeggeri e compagnie aeree. In realtà, sia AdR sia Save sono in attesa del decreto del presidente del Consiglio per l'approvazione definitiva del contratto di programma che deve avvenire entro la fine dell'anno, altrimenti le istruttorie dovranno ripartire da zero.

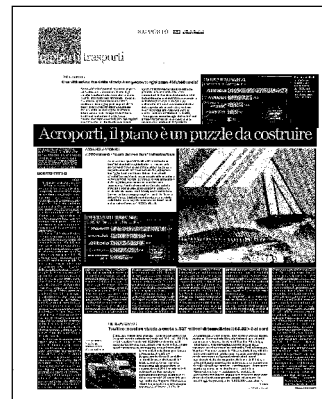
Iniziare il 2013 senza l'approvazione degli strumenti necessari per adeguare Fiumicino e Venezia alle nuove esigenze espresse dalla domanda, che nel corso degli ultimi anni è mutata radicalmente visto il forte sviluppo delle *low cost* e l'ingresso sul mercato di un gran numero di vettori intercontinentali con caratteristiche assai differenziate, sarebbe un paradosso tutto italiano, soprattutto se sommato ad una mancata pubblicazione del Piano degli aeroporti.

*direttore master in Economia dei trasporti dell'Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Per uno studio Il numero dei morti in strada si ridurrebbe dell'80% se il limite di velocità in città calasse a 30 km orari



L'OFFERTA DI VOLI INTERNAZIONALI

Solo Europa, ripartizione prime 5 compagnie, in %

