

**CONVEGNO DEMETRA – FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001**

***AUTORITÀ DEI TRASPORTI***

***RIASSETTO ISTITUZIONALE DEL COMPARTO AEROSPAZIALE***

**Roma 17 luglio 2012**

**Senato della Repubblica**

**Sala Capitolare – Piazza della Minerva 38**

Relazione introduttiva

Avv. P. Di Palma

Presidente Centro Studi Demetra

Da un recente articolo di giornale risulta che, negli anni '70, l'ebbrezza del volo era un affare per pochi: 280 milioni di passeggeri annui. Oggi sono circa 3 miliardi, dando lavoro a 20 milioni di persone, per un giro d'affari di oltre 600 miliardi di euro, pari ad 1/3 del PIL del nostro Paese. In sintesi, ogni giorno volano 7.6 milioni di passeggeri.

Negli aeroporti di Heatrow e CDG transita il 25% del traffico europeo, pari a 178 mila passeggeri/giorno. A Pechino sono 200 mila.

Nel 2050, le previsioni più accreditate stimano i passeggeri/annui in 16.6 miliardi.

Sono circa 1000 le compagnie aeree che oggi soddisfano la domanda di traffico che, in ragione della riduzione dei costi e della globalizzazione del *business* hanno, sostanzialmente, rimodulato il modello industriale d'impresa. Il 20% del traffico totale si è ristrutturato intorno a 26 Hub.

Il mercato che prima faceva perno sulla tratta oceanica, oggi tende a spostarsi a SUD ed Oriente.

I vettori, negli anni, hanno ridotto del 60 % i costi operativi, portando l'utilizzo delle macchine da 6.5 a 10.7 ore giornaliere, con una ipotesi di impiego dell'aereo che è passato da 20 a 30 anni.

In ogni caso, per le compagnie aeree, resta una redditività dello 0,1% rispetto al capitale investito. In sostanza, il prezzo del biglietto aereo è crollato del 60% rispetto agli anni '70.

Per i voli sino a 90 mm di durata, il prezzo del biglietto aereo è inferiore al costo del taxi che collega alla città di riferimento dello scalo.

E', comunque, certo che i tagli non sono andati a scapito della sicurezza del volo. Infatti le vittime da incidenti aerei si sono ridotti del 70% negli ultimi 40 anni, naturalmente in proporzione ai passeggeri.

E', altresì, in corso una importante rivoluzione ecologica, favorita dal 30% di riduzione dei consumi delle macchine e dalle connesse riduzioni di CO2. L'implementazione del controllo satellitare garantirà ulteriori importanti riduzioni.

Ad esempio il nuovo modello di Boeing 737 consuma il 40% in meno del primo modello risalente al 1967. Sempre in casa Boeing, il Dreamliner B787, realizzato per il 30% in carbonio permette di risparmiare il 25% sul pieno.

Sono cifre importanti, considerato il consumo di 300 milioni di tonnellate di kerosene annuo da parte degli aerei che sorvolano il mondo, pari al 14% di tutto il carburante consumato nel settore trasporti.

In tale scenario globale, si colloca “*il problema*” del trasporto aereo nel nostro Paese il cui assetto istituzionale, con forti connotazioni riformiste, si è delineato durante il I° Governo Prodi, nella generale convinzione che il nostro Paese sarebbe stato tra i protagonisti della politica europea di settore, potendo confidare su una compagnia di riferimento nazionale, inserita in un’alleanza internazionale con KLM, ed avendo la possibilità di realizzare l’FIUB del SUD Europa.

In quegli anni ho partecipato, prima, quale tecnico di riferimento del settore e, poi, da direttore generale dell’ENAC, al processo riformatore che ha visto: la trasformazione di ENAV in ente pubblico economico e successivamente in spa interamente controllata dallo Stato; la istituzione dell’ENAC quale Autorità di riferimento del settore; la costituzione dell’Agenzia Nazionale di Sicurezza del Volo (ANSV); il recepimento della direttiva sulla liberalizzazione dei servizi; la costituzione con il famoso dm. 44 di Assoclearance; l’estensione delle concessioni per 40 anni delle gestioni totali in favore delle società aeroportuali costituite per legge speciale; il regolamento n. 521/97 sull’affidamento delle gestioni totali alle società che avevano una gestione precaria o parziale per favorirne la trasformazione in impresa.

Vi è stata, inoltre, una notevole attività diretta alla modernizzazione degli scali, anche in termini di presidi per la sicurezza del volo, finanziata, per lo più, con risorse nazionali e comunitarie che, in pochi anni, ha modificato profondamente l’assetto infrastrutturale degli aeroporti.

Basti pensare agli interventi realizzati a Bari, Brindisi, Grottaglie, Catania, Cagliari, Olbia, Alghero, Venezia, Torino ...

Ma soprattutto vi è stata la trattativa di carattere comunitario sul *dossier Malpensa* che doveva, come detto, garantire al nostro Paese un ruolo di primo piano nella politica del trasporto aereo europeo. Così non è stato per tutta una serie di ragioni per le quali rinvio al libro che ho scritto sull'argomento, però è da dire che tutte sono riconducibili alla difficoltà del nostro Paese di fare sistema, connotandosi, nel quadro europeo, quale soggetto che “*ama*” dividersi per ragioni non solo politiche, ma anche di carattere territoriale.

Basta qui ricordare la questione sollevata da Rutelli, allora sindaco di Roma, che, per difendere lo scalo di Fiumicino, ha stroncato l'ipotesi di portare i voli da e per Milano su Ciampino, già favorita dal Ministro Andreatta, all'epoca, illuminato Ministro della Difesa. Naturalmente, forti responsabilità sono da addebitare al Sindaco di Milano Albertini al quale il Governo Prodi, anche mio tramite – parlai all'epoca con Stefano Parisi, *city manager* di Milano – propose di costituire una unica società tra gli scali di Milano e Roma per superare ogni contrasto campanilistico.

Albertini rispose no in un contesto ufficiale quale l'assemblea di Assolombarda e Prodi replicò, sulla prima pagina del Corriere della Sera, dicendo che la chiusura del sindaco meneghino avrebbe decretato il fallimento del progetto aeroportuale, con una ipotesi tutta diversa di sviluppo del trasporto aereo nel nostro Paese, non più imperniato sull'Hub di Malpensa, ma sui tanti aeroporti che avrebbero sviluppato un traffico punto a punto.

Tante furono anche le responsabilità del precedente sindaco leghista di Milano, Formentini, che, quale Presidente della commissione trasporti del Parlamento europeo, non si presentò il giorno del voto, consentendo ad un suo

collega leghista piemontese di scambiare il progetto Malpensa con una diversa opera da realizzarsi nella propria regione.

Fallito il progetto Malpensa è cominciato un lento ma inesorabile declino rappresentato dai vari decreti di ripartizione del traffico tra Linate e Malpensa che si sono succeduti – a cominciare da quello elaborato l'ultimo giorno del Governo Prodi – che hanno ricollocato sempre più traffico sullo scalo cittadino, allontanando sempre più l'ipotesi di realizzare in Italia l'HUB del sud Europa, fortemente contrastato, in sede comunitaria, da varie compagnie UE.

Da allora, la politica del trasporto aereo nel nostro Paese si è avviluppata nel difendere un passato non replicabile incentrato sulla protezione di Alitalia che però, per discutibili scelte manageriali, si era, da tempo, arroccata a presidiare un mercato nazionale e di corto raggio, immediatamente contendibile dai nuovi vettori *low cost*, a prescindere da ogni surrettizio intervento di tutela politica.

Insomma, la stessa storia della Fiat che, nonostante gli aiuti ricevuti, oggi è in grande difficoltà produttiva, garantendo il nostro Paese la realizzazione di ca. 400 mila autovetture su un fabbisogno di oltre 1 milione.

Sicché, sostanzialmente, dal 2000 nulla è cambiato, tendendo gli assetti burocratico-istituzionali, tramite presidi ministeriali, ad ostacolare l'implementazione di una diversa strategia politico-industriale tesa a favorire lo sviluppo infrastrutturale della rete aeroportuale, essenziale per intercettare il nuovo traffico di un mercato globalizzato in forte espansione. Nonostante il perseverare di una politica protezionistica, il business AZ non riesce a superare la soglia del 50% del traffico nazionale.

E' dunque l'ora di cambiare.

E' per questo che pur avendo, personalmente, forti perplessità sulla istituzione di una Autorità dei trasporti intersettoriale, oggi, ne sono uno strenuo difensore.

Sono convinto che solo un riassetto normativo di carattere sostanziale che tenda a superare i blocchi interdittivi della nostra burocrazia ministeriale, ancorata a difendere antichi modelli di sviluppo economico del settore, può imprimere, in tempi utili, al trasporto aereo un cambiamento proiettato ad intercettare i nuovi traffici che si stanno sviluppando in maniera esponenziale. L'idea è naturalmente quella di favorire la costituzione di un comparto aerospaziale di natura duale, ovvero di interesse anche della difesa, che faciliti il nostro Paese ad essere tra i *leader* europei nello sviluppo dei programmi tecnologici le cui applicazioni consentiranno, a breve, di sostituire il controllo radar con quello satellitare.

Ciò, tenuto conto della costituzione dell'Autorità dei Trasporti, può avere un naturale sviluppo tendendo a favorire una sintesi tra i diversi assetti istituzionali posti a presidio del settore, anche con la costituzione di una nuova e diversa entità giuridica, sotto forma societaria, che includa ENAV spa, ENAC ed ASSOCLEARANCE, restituendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alcune responsabilità di vigilanza non compatibili con tale schema.

La concreta motivazione che porta a sviluppare tale progetto di carattere normativo è il timore che, in attesa della piena operatività dell'Autorità dei Trasporti, il sistema venga ad essere governato da un regime transitorio proteso a stabilizzare le sovrapposizioni di procedure ricadenti nella competenza di diversi soggetti istituzionali e ministeriali, lasciando, ancora

una volta, gli operatori del settore in un clima di forte incertezza normativa, anche con riferimento all'individuazione dei competenti centri decisionali.

In sostanza, si auspica che sia possibile razionalizzare il presidio istituzionale del comparto aerospaziale, evitando inutili frammentazioni o duplicazioni di competenze, garantendo l'individuazione di uno sportello unico per l'operatore, anche per i servizi aeroportuali

Al riguardo, pare utile sottolineare il fatto che la forma giuridica non è più un dogma, tenuto conto che la Banca d'Italia, organo di vigilanza per eccellenza è patrimonio di alcuni istituti bancari.

Peraltro in Europa ci sono esempi in cui le competenze del service provider e del regolatore sono incluse in una unica entità.

Naturalmente, sono necessari approfondimenti, soprattutto di carattere tecnico, ma la strada non è interclusa e, laddove si registri, altresì, una ampia convergenza politica *bipartisan*, il Centro Studi Demetra è pronto a contribuire ad elaborare una proposta di legge molto semplice che, salvo alcuni principi e norme di carattere generale, rinvii all'attuazione di disposizioni di carattere secondario la piena operatività della nuova entità giuridica.

Certo è che in tempo di *spending review* è necessario fare sinergia, cercando di soddisfare le esigenze degli operatori e soprattutto garantire la sicurezza del sistema.

Peraltro, già il D. Lvo n. 250/97, in una visione prospettica, prevedeva che l'ENAC dovesse favorire un coordinamento con ENAV ed il Ministero della difesa per le attività di assistenza al volo.