

Il settore del trasporto aereo nell'attuale crisi economica:

prospettive e rimedi

11 dicembre 2020

Relazione introduttiva

Pierluigi Di Palma

(Presidente Centro Studi Demetra)

Pochi giorni fa, nell'ambito del ciclo di seminari su "Il processo di integrazione europea", curato dal prof. Francesco Rossi Dal Pozzo, ho tenuto una relazione in un'aula virtuale dell'Università degli Studi di Milano, sul "*Il processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo: dal monopolio alla pandemia*".

All'esito di un lungo racconto che ha attraversato la storia di questo processo iniziato, in Europa, a metà degli anni '80 con le decisioni della Corte di Giustizia che hanno affermato che i principi del Trattato sono da considerarsi applicabili al settore dei trasporti, determinando il legislatore comunitario ad allineare il trasporto aereo alla disciplina degli altri servizi e, in generale, alle norme e ai principi comunitari in tema di concorrenza, superando, così, le resistenze di una burocrazia conservatrice e potente volta a difendere le prerogative delle compagnie di bandiera, mi è venuto il dubbio se al titolo della relazione mancasse un punto interrogativo.

Infatti, l'emergenza epidemiologica Covid-19 ha determinato, in particolare, nel settore del trasporto aereo, una situazione senza precedenti, con l'azzeramento della mobilità aerea ed una conseguente crisi degli operatori del settore che porta alcuni economisti a ripensare al processo di liberalizzazione e privatizzazione che ne ha favorito la crescita esponenziale, cercando di riportare il sistema ad una visione monopolista con la statalizzazione delle compagnie aeree di riferimento nazionale che andrebbero a sviluppare, "*per ragioni sanitarie*", solo un mercato d'*élite* difficilmente accessibile ad altri *competitors*.

In tale contesto ipotetico, che supera l'idea del trasporto aereo come trasporto di massa, l'offerta dei collegamenti aerei risulterebbe inferiore alla domanda, molto più costosa e, soprattutto, ridotta rispetto alle odierne esigenze degli altri settori produttivi strettamente collegati, come, ad esempio, il turismo, facendo venir meno l'equilibrio tra i tre principi fondanti della liberalizzazione: sicurezza, costo, puntualità.

Va detto che quello della liberalizzazione dei cieli è un processo politico-economico che, negli ultimi decenni ha fortemente incrementato la mobilità dei passeggeri a cui è riconosciuta centralità con la possibilità di far valere diritti e, soprattutto, sicurezza, così favorendo, ovviamente, lo sviluppo del settore aereo e dei servizi collegati, con ricadute occupazionali qualificate e, numericamente, di grande

importanza per l'economia territoriale circostante gli scali aeroportuali realmente attrattivi di traffico nonché per le industrie aerospaziali.

A tal riguardo, appare, comunque, importante sottolineare che in Europa, la concreta accelerazione del processo di liberalizzazione del trasporto aereo che, nelle sue regole fondamentali, sostanzialmente, ha determinato, da parte degli operatori, il superamento dei confini nazionali, potendo svolgere, senza particolari limitazione, il proprio *business* nell'intero Continente comunitario, più che condizione utile a sviluppare interessi economici appartiene ad una visione politica, tanto che il diritto alla circolazione di persone e beni nel territorio di ogni Stato membro è stato assunto, in seno al progetto di Costituzione europea del giugno 2004, a diritto fondamentale di ogni cittadino dell'Unione, prevedendo una riserva di legge per eventuali limitazioni al suo esercizio che, in ogni caso, non possono intaccarne il contenuto essenziale (cfr progetto di Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa – artt I-10, II-105 e 112).

Insomma, il trasporto aereo liberalizzato e privatizzato serve a costruire l'Europa quale luogo che non solo geograficamente ma anche culturalmente possa rappresentare l'identità nazionale, quanto meno, per le nuove generazioni, invogliate dalla mobilità sicura ed a basso costo a “girare” per il Continente senza passaporto, superando, con la diretta conoscenza di nuovi Paesi, le diffidenze che, anche nel recente passato, per lungo tempo, hanno favorito visioni nazionaliste e contrasti geo-politici anche di carattere bellico che nell'era dell'economia digitalizzata e globalizzata devono essere superate, ricercando nell'Europa delle Regioni un nuovo e diverso punto di equilibrio del sistema democratico occidentale.

Da quanto detto, appare evidente che il processo di liberalizzazione e privatizzazione non può e non deve essere confinato nell'ambito di un breve periodo storico ma, per le ragioni esposte, deve restare il modello di sviluppo di riferimento per il settore del trasporto aereo, seppure, oggi, temperato da una serie di interventi statali di tipo keynesiano in cui i fenomeni di disoccupazione e di inadeguato impiego delle risorse operative ed infrastrutturali, indotte dalla crisi pandemica in corso, possano essere contrastati da una politica di indennizzi ed investimenti della parte pubblica, anche in condizioni di deficit di bilancio.

L'attuale crisi del trasporto aereo, seppure non può essere paragonata a null'altro per la durata degli effetti critici che tuttora gravemente perdurano, presenta forti similitudini con quanto accadde con gli attacchi terroristici l'11 settembre 2001 a New York alle Twin Towers che, nell'immediato, determinò un collasso del trasporto aereo, perché il terrorismo suicida si diffuse e la gente cominciò ad avere paura di volare.

La conseguente ed immediata contrazione del mercato del trasporto aereo provocò un calo del traffico pari al 20% e molte compagnie aeree americane non fallirono solo perché il Governo intervenne per sostenere il settore con una iniezione di liquidità di oltre 5 miliardi di dollari; al contrario, in Europa, in mancanza di concreti aiuti governativi, Sabena e Swissair fallirono.

Da noi, va ricordato, che gli importanti interventi di carattere normativo comunitario sul controllo della *security* che, modificando la precedente *policy* di totale apertura degli spazi aeroportuali per favorire l'insediamento di spazi commerciali per attrarre i passeggeri ed i loro accompagnatori all'interno degli

aeroporti, riportarono il settore, rapidamente, con il controllato accesso nelle zone sterili, riservate solo ai passeggeri, ad una crescita esponenziale, implementando una visione liberista.

Per completezza di informazioni, va ricordato che, all'esito di una lunga discussione anche di carattere istituzionale, prevalse a favore di una maggiore sicurezza del volo un sacrificio della *privacy* e della riservatezza dei dati sensibili del passeggero.

Sicché, anche l'attuale crisi di sistema che, per sua natura sta determinando una stasi molto più lunga del mercato, si può e si deve superare, in una visione dinamica, senza, come detto, mettere in discussione il modello di sviluppo correlato al libero mercato, introducendo regole sanitarie di carattere comune, anche di carattere obbligatorio, che permettano un rapido controllo dei passeggeri in arrivo ed in partenza dagli aeroporti e che possano garantire ai fini della prevenzione della diffusione del contagio Covid-19 l'individuazione dei contatti stretti, nell'ipotesi di identificazione di una persona infetta.

Insomma, una barriera sanitaria da affiancare a quella della security che, in breve tempo, tenuto conto delle campagne di vaccinazione Covid-19 che saranno attuate nel corso del 2021 potrà essere, via via, di minor ostacolo alla fluidità del traffico, tenuto conto che il controllo potrà essere effettuato con la semplice esibizione di certificati da parte dei passeggeri che attestino la vaccinazione o con test rapidi effettuati in loco.

Una nuova sfida per il trasporto aereo che deve tornare ad essere una leva importante dello sviluppo economico del nostro Paese, sempre che all'uscita dal tunnel di questa crisi senza precedenti, la complessa filiera pubblico privata che ne è l'essenza abbia le potenzialità per cogliere le opportunità di crescita che, normalmente, seguono un periodo di stagnazione produttiva.

Gli scenari economici rappresentano una crisi disastrosa del settore aeroportuale nel 2020, con una riduzione del traffico passeggeri nel nostro Paese di circa l'80% rispetto all'anno precedente, con una previsione di grande difficoltà anche per il primo semestre 2021 ed un avvio di ripresa a partire dalla stagione *summer*, grazie all'introduzione del vaccino e una sostanziale migliore capacità di presidio medico del contagio e l'introduzione in ambito aeroportuale del *Covid test* per far volare le persone in piena sicurezza in modo da creare dei corridoi sanitari, così sostituendo i *test* alle quarantene sui collegamenti internazionali ed intercontinentali. Un forte rimbalzo del traffico è previsto solo nel 2022, per tornare a livelli *pre Covid* a partire dal 2023.

Insomma, si tratta, oggi, di condividere interventi che permettano agli operatori di affrontare la parte finale di una lunga crisi che, evidentemente, si prospetta la più difficile proprio perché, già da un anno il settore è in una situazione di stallo che non ha precedenti nella storia dell'aviazione civile.

Va detto che il Governo nei diversi provvedimenti legislativi (Cura Italia, Decreto rilancio etc..) varati per affrontare la situazione emergenziale determinata dalla pandemia ha già dato importanti risposte: a) con la proroga di due anni per le concessioni già in essere per la gestione degli aeroporti; b) con la costituzione di un fondo MISE di 350 milioni in favore dell'amministrazione straordinaria AZ; c) con la possibilità di utilizzare tre miliardi per la nuova Alitalia a capitale pubblico; d) con la costituzione di un fondo di 200 milioni per le tre compagnie aeree minori operative in Italia, tra cui Air Italy; e) con l'introduzione legislativa del minimo retributivo riferito al contratto collettivo di settore.

In arrivo, con la finanziaria, anche 378 assunzioni Enac nel 2021-2022 (10 dirigenti, 151 professionisti, 145 del ruolo tecnico e 72 ispettori di volo), rilanciando, così, il ruolo dell'Autorità di settore, nella, evidente, condivisione politica di un modello di *governance* del trasporto aereo.

Insomma, ci sono tutte le premesse perché il mercato aereo nazionale possa, tra un anno, ridiventare una grande occasione di ricchezza per il nostro Paese, con un nuovo *pivot* nazionale quale potrà essere la compagnia ITA Alitalia, ma anche con un sistema in grado di garantire la capacità e la produttività del comparto aeroportuale con l'elaborazione di un nuovo piano Aeroportuale.

Naturalmente ci sono altre proposte che devono essere discusse come la possibilità di trovare idonei strumenti per il parziale ristoro delle perdite sofferte dagli operatori nel corso del 2020, tenuto conto che gli aeroporti sono rimasti aperti nei mesi più difficili per svolgere un servizio pubblico, gravato di costi Covid per l'applicazione dei necessari protocolli sanitari.

C'è, inoltre, la necessità della prosecuzione della cassa integrazione per salvaguardare i posti di lavoro e non disperdere il patrimonio di conoscenze e professionalità di chi presidia e gestisce le infrastrutture anche se i voli sono crollati.

Da ultimo e non per ultimo, c'è l'esigenza di poter intercettare parte delle ingenti risorse disponibili con il Piano di ripresa e resilienza di cui al Next Generation Italia, con particolare riferimento ai fondi europei (*recovery fund*) in materia di sostenibilità ambientale e digitalizzazione.

Per fare tutto questo, l'importante dibattito odierno ha necessità di trasferirsi intorno ad un tavolo istituzionale perché si possano raccogliere le sollecitazioni dei referenti della complessa filiera del trasporto aereo e delle parti sociali così da portarle, all'esito di una verifica e di una sostanziale condivisione, all'attenzione dell'Autorità Politica.

A tal riguardo, va ricordato il successo che ha avuto il tavolo virtuale presieduto nella scorsa primavera da Nicola Zaccheo quale Presidente dell'ENAC che ha elaborato un condiviso progetto per il superamento del distanziamento sociale a bordo degli aerei con l'istituzione di una barriera sanitaria all'ingresso degli aeroporti che nella fase 2 della pandemia, nel rispetto del principio di precauzione e proporzionalità delle misure di contenimento dell'epidemia Covid-19, ha permesso, in sicurezza sanitaria, di avviare il rilancio della mobilità aerea, dando inizio ad un percorso in cui il trasporto aereo, con le dovute prescrizioni e cautele, può tornare ad essere il motore dello sviluppo dell'economia del nostro tempo.