

MICHELE BUFO\*

## IL PUNTO DI VISTA DEI GESTORI AEROPORTUALI

Entrando subito nel merito, al fine di fornire spunti di riflessione, desidero introdurre alcuni elementi osservabili dal punto di vista dei gestori aeroportuali.

L'impatto della diffusione del contagio e delle misure di contenimento da Covid-19 sul mondo dell'aviazione è senza precedenti. I dati riportati in aprile segnalano 3,6 miliardi di passeggeri in meno negli aeroporti.

La riduzione del traffico è di oltre il 70%. L'impatto del Covid-19 appare devastante, si allarga ben oltre il mondo delle compagnie aeree e degli aeroporti, coinvolgendo tutti gli operatori che interagiscono e contribuiscono al settore, quali i costruttori di aeromobili, i fornitori di servizi alla navigazione aerea, gli *handlers*, i *tour operator* e le agenzie di viaggio, i *rent a car* ecc.

Un'indagine condotta da *Fast Future – Future Travel Experience* tra gli esperti di tutto il mondo del settore aeronautico ha consentito di evidenziare che solo il 5,8% dei manager ritiene possibile il *recovery* del trasporto aereo in 12 mesi, ben oltre il 70% lo colloca in 2-3 anni, il 10% lo stima in 4 anni ed il 2,4% ritiene che siamo di fronte ad una situazione irreversibile. Il 52,9% degli stessi, cioè la maggioranza, prevede che il *recovery* possa realizzarsi in 3 anni.

La IATA stima che i posti di lavoro connessi al settore, in un contesto allargato, sono 60 milioni; quelli in un ambito più ristretto sono 25 milioni: anche in questo caso, l'indagine che riporto ha evidenziato che il 73% dei manager intervistati prevede un taglio del 50% dei costi; un

---

\* Direttore Generale, Airgest S.p.A.

quarto di questi reputa che la riduzione dei costi possa portare ad un taglio di posti di lavoro superiore al 50%.

Nell'immediato, le reazioni principali adottate dagli aeroporti sono state quelle di porsi come obiettivo primario la sopravvivenza dell'infrastruttura, agendo drasticamente sui costi, da una parte, specialmente sulle risorse umane, e sulle uscite, dall'altra, ricorrendo ad un esteso *cash flow management*, ritardando i pagamenti e rinegoziando i contratti di fornitura.

Il *management* degli aeroporti si è messo quindi subito al lavoro, interrogandosi su quale futuro potesse avere il traffico aereo in questo contesto, nella consapevolezza che la ripresa del settore non dipende dall'operare del singolo aeroporto, ma che appare importante promuovere scelte, condivise il più possibile, a livello governativo. Occorrono sul punto regole condivise e comuni; in tale contesto l'iniziativa annunciata dell'ICAO si ritiene quanto mai indispensabile.

Qualche ragionamento si è già provato a metterlo in campo.

Gli argomenti chiave per una programmazione a medio termine sono: rivedere i programmi di investimento, accelerando le forme di innovazione e automazione, migliorare i servizi che possano rivedere la *customer experience* nell'aeroporto, ma soprattutto porre l'attenzione sulla garanzia di azioni che siano *contactless*, che cioè evitino il contatto del passeggero con qualsiasi *device*, incentivando operazioni automatizzate e a distanza.

Questa fase ha evidenziato alcune mancanze e, quindi, l'insorgere di esigenze da parte del mondo aeroportuale. Prima carenza individuata: l'assenza di un approccio coordinato, che ora, però, appare essere ben incoraggiato.

Come detto, vi è la necessità di regole comuni per orientare la gestione di operazioni, almeno nella fase iniziale di *recovery* per l'Italia, che è di imminente inizio, specie per gli aeroporti minori. Ci si aspetta di mettere a punto misure che possano indurre i passeggeri a tornare ad essere tali ed a sentirsi sicuri.

L'utilizzo di piattaforme *online*, che consentono collegamenti tra soggetti a distanza, in questo periodo è divenuto sempre più frequente, anzi necessario. L'impiego di tali sistemi, e quindi dell'innovazione tecnologica, potrebbe avere un impatto negativo sui volumi del traffico aereo, riducendo le esigenze di spostamento per incontri di lavoro e formazione, attività che si possono condurre anche a distanza, non necessariamente di presenza.

Di conseguenza, servono misure che facciano tornare effettivamente a crescere la fiducia del passeggero sul piano della sicurezza dal rischio di contagio da virus.

Dall'altro lato, deve facilitarsi un ritorno dell'offerta di voli da parte delle compagnie negli aeroporti; e questo è un aspetto che ritengo si giochi molto sulle tariffe. In tal senso, dovrebbe essere evitata una ricaduta negativa in termini di aumento delle tariffe attraverso delle misure di incentivazione.

A livello nazionale, in questa fase iniziale, le misure per ora adottate non sembrano facilitare l'intero *business* per tutte le compagnie: non ci sono, infatti, misure per ridurre tariffe o costi, per consentire il mantenimento o la ripresa; l'attenzione al momento è stata concentrata su Alitalia, che beneficia di misure esclusive e dedicate, e su alcune norme che estenderebbero l'applicazione dei contratti collettivi del personale navigante anche alle compagnie che operano in Italia, ma che non battono bandiera italiana.

Non sono ancora previste misure espressamente dedicate agli aeroporti.

Questa lacuna dipende dal fatto che, salvo alcune eccezioni regionali caratterizzate da un'unica società che gestisce più infrastrutture, sussiste una estesa frammentazione che comporta, a livello nazionale, una competizione abbastanza forte tra i singoli aeroporti. Sarebbe, inoltre, opportuno adottare un diverso livello di attenzione a seconda che si tratti di aeroporti grandi o minori, per dare maggiore stimolo alle economie locali.

L'aeroporto di cui sono responsabile, Trapani Birgi, è testimonianza concreta di come un'infrastruttura possa generare importanti ed estesi benefici sul territorio, come quello della Sicilia occidentale, in cui è collocata; sono documentati i relevantissimi fattori di sviluppo sull'economia locale, apportati dall'aumento dei passeggeri aerei registrati negli ultimi dieci anni.

Questa crisi può costituire una grande opportunità per rivedere la politica nazionale sugli aeroporti, ma anche per individuare nuove modalità che consentano ai singoli aeroporti di incentivare i vettori a sviluppare il traffico aereo, a cominciare dall'oculato uso delle politiche fiscali (es. *Municipal tax*), che impattano pesantemente sul settore.

