

GIANCARLO GUARRERA*

**EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19:
QUALI POTERI E QUALI OBBLIGHI
IN CAPO AL GESTORE AEROPORTUALE?**

SOMMARIO: 1. L'esigenza di superare il concetto di filiera del trasporto aereo. — 2. Le prospettive di intervento.

1. L'esigenza di superare il concetto di filiera del trasporto aereo

È un momento molto difficile soprattutto se osservato in ambito nazionale.

Mi sento di confermare quanto già detto in tema di scarsa attenzione sin qui riservata alle società di gestione aeroportuali.

In Italia mi pare di non riuscire a rintracciare una visione comune per la ripresa del sistema del trasporto aereo, ma anzi la tendenza ad una decrescita infelice, con tendenze all'affermazione della legge del più forte, a differenza di altri Paesi che cercano nuove armonie in un sistema che oggi non può più essere frazionato.

Penso si debba iniziare a superare il concetto di filiera del trasporto aereo, propendendo verso un disegno di "ecosistema", come indicato da ACI -- *Airports Council International*.

Ho apprezzato quanto affermato dal Presidente Sciacchitano nella misura in cui si è evidenziato che il distanziamento a bordo è

* Direttore Infrastrutture, Aeroporto di Bologna.

inaccettabile.

In termini di previsioni dei tempi necessari per la ripresa del trasporto aereo, credo che questa non avverrà prima del 2023, specie se prendiamo in considerazione aspetti tecnici e commerciali necessari per la ricostruzione della domanda e dell'offerta.

A tal proposito, essenziale una direzione internazionale unica. Il *recovery plan* annunciato dall'ICAO e quanto prodotto dall'EASA devono andare in questa direzione.

Provando a fornire un commento sulle difficoltà programmatiche di cui oggi soffrono i gestori aeroportuali, ricordo che i piani di sviluppo aeroportuali, i *masterplan*, sono costruiti su tre indicatori primari: la curva di domanda, ovvero la previsione di crescita che il traffico subirà nel corso della vita utile delle opere oggetto di masterplan, nelle sue varie componenti (passeggero, merci, aeromobili), il profilo medio del passeggero da accogliere e gestire ed i relativi livelli di servizio da associarsi all'offerta, il tutto come combinato e declinato in termini tecnico-progettuali, nell'ambito dei processi di *project management*.

2. Le prospettive di intervento

Tutti e tre gli indicatori al momento godono di considerevole aleatorietà, determinando grande incertezza sul rinnovo della fiducia da assicurarsi ai piani di sviluppo disegnati prima di tale evento pandemico.

L'indeterminatezza può essere contratta solo con aiuti concessi dai regolatori al sistema, nelle forme e misure ritenute più idonee per garantire una rinnovata stabilità ad un sistema oggi scosso sulle pietre angolari dei modelli di *business* sin qui impiegati.

Da gestore aeroportuale, posso confermare che abbiamo necessità della certezza delle regole.

È un appello ai regolatori a trovare una visione di lungo periodo che possa garantire una stabilità ad organizzazioni che danno tanto lavoro, sia in termini diretto, indiretto che indotto, ad ulteriore tutela dei livelli di sviluppo che le strutture aeroportuali creano ai loro territori di riferimento.

Volendo concludere il mio intervento con alcuni principi chiave direi che l'evento storico che stiamo vivendo ci obbliga a ripensare ai nostri sistemi di lavoro e, per quanto mi riguarda, alle strategie di sviluppo degli *asset*, inducendoci alla ricerca delle migliori formule di

flessibilità e di lavoro agile, non più rinviabili seppur da adattarsi all'interno di sistemi altamente regolati.

Non ultimo, credo che si debba parlare della necessità di adottare nuove dinamiche tariffarie, nuove logiche di remunerazione del capitale, ma soprattutto, ripeto, concentrarsi sulla costituzione di un ecosistema, superando i frazionamenti e la competizione che hanno sin qui caratterizzato il settore del trasporto aereo e stimolando, al contrario, una condivisione di interessi.

Non è opportuno, sicuramente per il momento che stiamo vivendo, perorare logiche e strategie tipiche dei mercati dominati dalla legge del più forte.

Publicato online in giugno 2021

© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0



APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti

Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.43-45