

Reguzzoni: “con il DPEF cambio di rotta per il comparto aeroportuale”

Pubblicato: Giovedì 3 Luglio 2008

“Prosegue anche con il DPEF il cambio di rotta: la politica del trasporto aereo in Italia finisce di essere dirigista ed incomincia ad essere una politica di libertà”.

Lo dichiara in una nota l'on. **Marco Reguzzoni**, vicepresidente dei deputati della Lega Nord e capogruppo nella Commissione Bilancio di Montecitorio, a commento del **Programma delle infrastrutture strategiche**, allegato al **Documento di Programmazione Economica e Finanziaria** presentato dal governo e reso noto durante la seduta della Commissione bilancio in corso in queste ore.

Il testo recita: “Nel 1984, durante la redazione del Piano Generale dei Trasporti, fu dedicata un'apposita area di approfondimento proprio alla tematica legata alla offerta aeroportuale. Si voleva, venticinque anni fa, definire una chiara gerarchizzazione degli impianti e, al tempo stesso, identificare delle soglie ottimali di domanda di trasporto per ogni singolo impianto.

Alcuni dati revisionali dell'epoca indicavano per il 2000 una soglia di domanda pari a 120 milioni di passeggeri e di 1,2 milioni di tonnellate di merci. Oggi, nel 2008, con un ritardo di otto anni, si è raggiunta per i passeggeri la soglia di 120 milioni di unità, mentre per le merci siamo ancora fermi ad un valore di circa 800 mila tonnellate.

*Ha senza dubbio influito su questa limitata crescita **la tragedia dell'11 settembre 2001**, tuttavia, se si considera che in questi ultimi cinque anni la crescita della domanda è stata davvero rilevante, allora è facile convincersi che una delle cause della mancata crescita vada addebitata alla:*

- *organizzazione dei nostri impianti aeroportuali;*
- *mancata interazione tra gli impianti e le reti;*
- ***gratuita** definizione ed elezione degli HUB;*
- *discutibile concorrenza tra alcuni di essi e all'esasperato campanilismo.*

*Ebbene, oggi, in un sistema ampiamente liberalizzato **è inutile e, addirittura controproducente ipotizzare approcci dirigistici**; è inutile redigere “piani” che identifichino catalogazioni tipologiche di “impianto aeroportuale”.*

*Dobbiamo ammettere e, al tempo stesso, convincersi che **nel comparto aeroportuale il binomio domanda – offerta non risponde ad una logica pianificatoria** ma, solo, alla intelligenza strategica di chi è in grado di ottimizzare al massimo tale rapporto.*

*Produrre, quindi, un master plan della offerta aeroportuale non significa elencare tipologie di impianti, elencare interventi, assegnare risorse pubbliche ma significa produrre un **“Piano di***

Impresa Paese della Offerta Aeroportuale". Un piano di Impresa, mosaico dei vari Piani di Impresa degli attuali impianti da confrontare con un Piano di Impresa virtuale. Da un simile confronto emergerà la distanza esistente tra un modello virtuale ed un modello reale, emergeranno le cause di tale distanza e quindi sarà più facile identificare gli algoritmi necessari per recuperare il gap.

Un simile lavoro potrà essere attuato in tempi rapidi e, in tal modo, confluire in un apposito provvedimento collegato al Disegno di Legge Finanziaria 2009. Tali norme non dovranno supportare azioni dirigistiche dello Stato ma solo agevolare strumenti innovativi come, ad esempio, il Partenariato Pubblico Privato o procedure autorizzative snelle per gli interventi di adeguamento infrastrutturale sia degli impianti che delle reti di accesso agli stessi. Un approccio del genere farà capire cosa è il "sistema aeroportuale milanese" e cosa è il "sistema aeroportuale romano".

La Lega, la cui posizione in materia è sintetizzabile nella dichiarazione: "il trasporto aereo deve farlo il mercato e, quindi, la concorrenza", **condivide il Piano di offerta aeroportuale presentato dal governo** in quanto – sottolinea Reguzzoni – "in un sistema ampiamente liberalizzato non è utile, anzi può essere dannoso, immaginare un approccio di tipo dirigista". "Da oggi in avanti – prosegue Reguzzoni – **non ci sarà più chi decide dove verrà collocato un volo, ma deciderà il mercato** e il Governo sarà impegnato e obbligato ad assegnarlo laddove vi è una richiesta di mercato. Questo vale per i voli e anche per gli aeroporti. Questo vale per Malpensa ma anche per tutti gli altri aeroporti: **se vi è una richiesta di mercato in una certa area, il volo dovrà essere collocato lì**, e non sempre e solo a Roma per decisione centralistica. Quindi avanti lungo il percorso intrapreso, **in appoggio a Malpensa** secondo quanto promesso in campagna elettorale".

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it