

Nel tentativo di farsi un'idea sul complesso mondo delle low-cost è utile dare uno sguardo anche all'atteggiamento del mondo politico, e la parte della relazione del Ministro dei Trasporti dedicata all'argomento nella recente audizione alla commissione trasporti della Camera dei Deputati può essere significativa.

L'argomento dell'ampia relazione era *“sull'andamento del processo di privatizzazione e di liberalizzazione del trasporto aereo”* e nella quarta sezione delineava il panorama visto dal ministero circa aeroporti e compagnie low cost.

Il ministro Matteoli riferisce che i maggiori aeroporti europei hanno registrato nel primo trimestre dell'anno 2009 una diminuzione del traffico superiore mediamente al 10%, con punte superiori al 20% per diversi aeroporti spagnoli. In Italia la caduta è stata del 13,4%.

I principali scali hanno subito una riduzione mediamente superiore al 10%, ad eccezione di Bergamo Orio al Serio, che ha registrato una crescita di passeggeri nonostante il periodo di crisi del settore. Il terzo scalo lombardo, avendo puntato su Ryanair, il vettore low cost, che quest'anno prevede di aumentare i propri passeggeri fino a 65 milioni di unità, stima di chiudere l'anno 2009 con un numero di clienti sostanzialmente identico a quello del 2008.

Lo scalo di Milano Malpensa, nonostante i primi tre mesi difficili, molto probabilmente manterrà nel 2009 il livello di passeggeri sui valori dell'anno precedente. Tale aeroporto registra un aumento del traffico degli operatori grazie, in particolare, agli investimenti di Easyjet e Lufthansa Italia. Se, come sembra probabile, l'anno 2009 dovesse chiudersi con un traffico stabile o in leggera diminuzione, il dato sarebbe molto incoraggiante in un momento in cui quasi tutti gli aeroporti vedono una diminuzione di passeggeri nell'ordine tra il 10 ed il 20 %.

Nel proseguire la relazione il Ministro si sofferma sui cosiddetti “slot”, cioè le finestre di tempo entro le quali i vari voli sono autorizzati a partire, di solito questo intervallo temporale è di dieci minuti.

Al fine di limitare la situazione critica in materia di bande orarie -prosegue il Ministro- il 7 maggio 2009 il Parlamento Europeo ha approvato un'importante proposta della Commissione Europea,

in particolare della Direzione Generale dei Trasporti e dell'Energia. Tale nuova normativa va a modificare provvisoriamente la legislazione vigente in materia di assegnazione di bande orarie, prevedendo il "congelamento" degli slot non utilizzati nella corrente stagione di traffico, per poterne usufruire nell'omologa stagione estiva 2010.

Prima di questo intervento, il criterio stabilito dal Regolamento n. 793/04, che aveva modificato il Reg. 95/93 basato sui cosiddetti "*grandfather's rights*", permetteva alle compagnie aeree di mantenere gli slot da una stagione all'altra omologa, negli aeroporti coordinati, solo se utilizzati per almeno l'80%.

La nuova norma relativa al "congelamento" di slot, di fatto, se da un lato, nel momento di crisi del sistema del trasporto aereo, costituisce certamente una garanzia per la programmazione futura dei vettori, potendo gli stessi conservare, nonostante la riduzione della domanda di traffico, le bande orarie non utilizzate, dall'altro tale concessione dà luogo a forti perplessità sotto l'aspetto della concorrenza. Così conclude il Ministro.

Come si vede il mercato del trasporto aereo non è "libero" ma gestito dai governi e dalla Comunità Europea che intervengono pesantemente per sostenere le varie modalità di trasporto ed all'interno di una stessa modalità le diverse tipologie di servizio. Per il caso italiano per esempio l'assegnazione degli orari di partenza, gli "slot", è gratuito, cioè si assegna solo in base alle richieste ed alle opportunità che il governo valuta congrue al sistema, e il governo si serve per lo scopo dell'agenzia "Assoclearance".

In Gran Bretagna invece gli "slot" hanno un costo e fanno parte a tutti gli effetti degli asset delle compagnie che li hanno acquistati. A questo si aggiunge la politica dei prezzi relativi alle tariffe di assistenza aeroportuale che coinvolgono sia il Governo che le gli Enti Locali con una consistente fetta di costi ripartiti sull'erario generale.