

Lo scenario dei cieli

La guerra alle low cost il Sud perde il turismo

► La crisi e le nuove norme sul settore mettono a rischio le reti con l'estero ► Aeroporti in crisi: persi 1,3 miliardi e nessun intervento per il settore

IL CASO

Gianni Molinari

C'è uno studio di un centro di ricerca dell'Università di Bergamo che meglio di ogni altra spiegazione può far capire quanto pericolose per il futuro dell'economia del Sud siano le attuali manovre nel mondo del trasporto aereo con il salvataggio di Alitalia, i vincoli alle compagnie low cost e il sostegno «zero» agli aeroporti.

L'Iccsa (International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry) spiega che «malgrado un Pil in riduzione tra l'inizio e la fine del decennio, il trasporto aereo ha fatto registrare un tasso di crescita annuo in termini di numero di passeggeri pari al 3,9 per cento. In dieci anni l'aumento complessivo è stato del 47,3 per cento». Ed aggiunge «la maggiore crescita dal 2009 al 2019 è avvenuta per gli aeroporti delle Isole (+43,1 per cento) e del Sud Italia (+73,6 per cento). Ciò evidenzia la funzione del trasporto aereo di fornire accessibilità a territori altrimenti periferici e caratterizzati dalla sostanziale assenza di mezzi di trasporto sostitutivi. Evidenza, inoltre, la sua essenzialità per sostenere lo sviluppo del turismo nelle medesime aree».

Quella maggiore crescita di cui parla il centro di ricerca è tutta collegata allo sviluppo delle reti delle compagnie low cost che hanno messo in piedi network con collegamenti diretti point-to-point permettendo di raggiungere direttamente le principali città europee riducendo significativamente i tempi di viaggio.

Cioè - com'è capitato per Napoli - collegamenti diretti tra medie città hanno attivato flussi di turismo costanti, anche in periodi che una volta non avevano grande attrazione. Per questo Capodichino è

**TAGLIATE LE ROTTE
CON LE CITTÀ ESTERE
PIÙ COLLEGAMENTI
NAZIONALI, COSÌ SONO
SPARITI I TURISTI
DAL MEZZOGIORNO**



passato dai quattro milioni di passeggeri del 2000 agli undici del 2019.

Le compagnie low cost stanno reagendo diversamente alla crisi: anzitutto hanno tagliato le rotte con gli stati e le regioni soggette a misure di controllo sanitario (easyJet ha annunciato un periodo di

Cig per la base di Venezia e Napoli, ma non ha modificato l'operatività dei voli), hanno limitato le frequenze sulle rotte più frequentate e hanno spostato il loro interesse sulle rotte interne approfittando del fatto che l'Alitalia collega solo le principali città a Roma e Milano.

LO SCENARIO

La pandemia ha rimescolato le carte, ridisegnato la geografia aerea (e non si sa ancora per quanto tempo), imposto misure sanitarie (i tamponi in ingresso hanno sostanzialmente azzerato i flussi) ma ha anche permesso di fare operazioni - come appunto quella

La curiosità

Volotea rafforza i voli da Capodichino

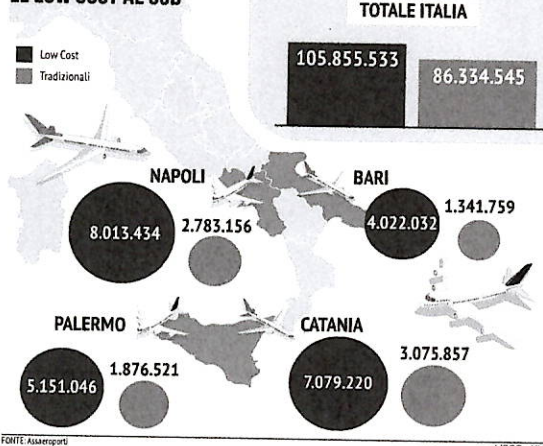
Volotea, la compagnia aerea low-cost che collega tra loro città di medie e piccole dimensioni e capitali europee, ha annunciato il lancio della sua nuova offerta commerciale per le vacanze natalizie 2020. Il vettore punta a rafforzare il suo network in Italia, Francia e Spagna e, proprio a Napoli, ha annunciato maggiori frequenze per agevolare gli spostamenti da e per lo scalo durante le festività natalizie. In Campania, Volotea propone un totale di otto rotte alla volta di Cagliari, Catania, Genova, Olbia, Palermo, Torino, Trieste e Verona, pari a oltre 55.600 posti in vendita (+29% vs lo stesso periodo nel 2019).



Capodichino

In alto un passeggero nei giorni del lockdown: per oltre due mesi un solo volo al giorno. Sotto il centro per i tamponi allestito per i passeggeri provenienti dall'estero nello scalo napoletano

LE LOW COST AL SUD



del salvataggio di Alitalia che prima non sarebbero state pensabili, almeno nella forma di oggi. Così anche le norme imposte ai vettori low cost sui contratti per costituire di fatti un ostacolo alla loro attività. Soltanto che la partita in gioco è molto più ampia di quella che riguarda l'Alitalia, perché se pure ci fosse una norma che impedisse totalmente l'attività delle low cost, la nuova Alitalia con 104 aerei non sarebbe nemmeno lontanamente in grado di recuperare quei 40 milioni (almeno) di passeggeri che in blocco sarebbero sul mercato per la neutralizzazione delle low cost.

Dagli aeroporti italiani passa il 15 per cento del Pil: il sistema, con la pandemia, ha mostrato tutta la sua vulnerabilità ed è stato lasciato a se stesso: nella pioggia di interventi di sostegno a tutti i settori economici, solo agli scali aerei non è stato destinato né un cent, né una misura di sostegno. Eppure ai gestori è stato chiesto di allestire (a proprie spese) gli interventi di sanificazione delle aree, dei passeggeri, dei bagagli: tutte strutture ad alta tecnologia e ad altissimi costi subito nel periodo che ha portato a un crollo del fatturato di un miliardo e 300 milioni di euro. Assaeroporti, l'associazione di categoria, ha chiesto al parlamento di far rientrare «i progetti sviluppati in ambito aeroportuale rientrino nel Recovery Fund. In primis quelli che tendono alla tutela dell'ambiente, all'efficienza energetica, alla digitalizzazione, oltre che al miglioramento dell'accessibilità e allo sviluppo dell'intermodalità». Per ora il governo tace, ma è chiaro che un intervento è indispensabile sapendo che - come scrive l'Iccsa - lo straordinario sviluppo proprio di quelle aree dove, in assenza di un network aeroportuale diffuso i visitatori stranieri faticerebbero ad arrivare (+112% per le Regioni del Sud, +207% per le Isole). Perché il turismo delle low cost, di Airbnb e delle vacanze brevi e ripetute nei fine settimana ha portato ricchezza ai territori. Per il 2018, nelle sole regioni del Sud, la spesa dei visitatori stranieri arrivati con mezzo aereo è ammontata a 2,77 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RIFORMA

ROMA Obiettivi mensili, forse addirittura settimanali, e controlli sulle performance ravvicinati nel tempo. Così cambierà il sistema di valutazione dei dipendenti pubblici con i Pola, i piani per il lavoro agile che le singole amministrazioni devono preparare entro la fine di gennaio. Lo scopo della ministra della Pubblica amministrazione Fabiana Daddone, paladina del risultato misurabile, è di mettere fine così alle pratiche lumaca e di migliorare l'efficienza della Pa. Ma i cambiamenti in arrivo sono dettati anche dall'esigenza di stanare i furbetti che hanno approfittato dello smart working per lavorare meno. Il processo di misurazione allo studio del dipartimento della Funzione pubblica inoltre terrà conto del grado di soddisfazione dei cittadini nei confronti dei singoli enti pubblici. «In questo momento l'azione di riforma della misurazione e valutazione della performance individuale e organizza-

Statali, voto dei cittadini sui servizi e obiettivi settimanali di produttività

zativa rappresenta una sfida cruciale», spiegano da Palazzo Vidoni. Lo sguardo è rivolto ai Pola, i piani organizzativi delle singole amministrazioni che devono individuare le modalità attuative del lavoro agile per incrementare fino al 60 per cento la quota di dipendenti in smart working nel 2021. Oltre a definire le attività che è possibile svolgere in modalità agile, i Pola dovranno fare chiarezza sugli strumenti di rilevazione e di verifica periodica dei risultati conseguiti, anche in termini di miglioramento dell'efficienza dell'azione amministrativa.



**LA DECISIONE
DI FARE VERIFICHE
SU TEMPI PIÙ BREVI
LEGATA ANCHE
ALL'AUMENTO DELLO
SMART WORKING**

IL MECCANISMO

In pratica questi piani organizzativi saranno una costola dei nuovi piani delle performance, che accanto al raggiungimento degli obiettivi strategici di lungo periodo valorizzeranno i risultati conseguiti sul breve termine per monitorare più da vicino l'attività dei dipendenti pubblici nell'era dello smart working. Gli statali vanno incontro perciò a controlli più serrati e a fare la differenza sarà anche il tempo che impiegheranno per raggiungere gli obiettivi intermedi. Una rivoluzione non semplice da mettere in pratica che richiederà nuove figure di controllo e linee

guida chiare da parte del ministero. Sulla valutazione finale influirà poi il grado di soddisfazione dei cittadini nei confronti dei servizi erogati dalla Pa. Per raccogliere i loro feedback si useranno per esempio i canali digitali istituzionali. La valutazione insomma non potrà più non essere in linea con la percezione che le persone hanno degli uffici pubblici. Infine verrà dato maggior peso alle capacità gestionali dimostrate dai dipendenti e che dovranno essere valutate dai loro diretti superiori. «La capacità di risolvere problemi in situazioni di stress, tanto più nell'epoca di oggi, caratterizzata dall'emergenza sanitaria, deve essere adeguatamente valorizzata», continuano da Palazzo Vidoni. Così l'Unadis, il sindacato dei dirigenti dello Stato: «Il sindacato dei dirigenti auspica che i criteri per erogare la retribuzione di risultato siano noti prima del conferimento degli obiettivi e che si possa lavorare pertanto secondo indicatori già noti, da non cambiare in corso d'anno».

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA