

Trasporto aereo. Rapporto Cdp: boom delle low cost e crisi Alitalia hanno prodotto un sistema frammentato e disorganico

Aeroporti a rischio congestione

Senza incrementi di capacità ci sarebbero ripercussioni sull'economia nazionale

Marco Morino
MILANO

Le disavventure che hanno colpito negli ultimi tempi l'hub romano di Fiumicino, dall'incendio del terminal 3 al rogo della pineta con le conseguenti limitazioni all'operatività dello scalo, aprono il dibattito sulla tenuta complessiva di un'infrastruttura strategica per il Paese: la qualità e l'efficienza del sistema aeroportuale. Perché la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia di un Paese non si esaurisce nella sola soddisfazione di una quota della domanda di trasporto passeggeri e merci, ma è un elemento cardine per la crescita e la competitività. Lo dimostra un rapporto freschissimo sugli aeroporti italiani realizzato da Cassa depositi e prestiti (Cdp). Ne emerge un sistema aeroportuale italiano frammentato e disorganico che, nel tempo, potrebbe costituire una seria minaccia alla competitività del Paese. Un sistema, in sintesi, a forte rischio congestione.

L'impatto sul Pil

A livello europeo, stima la Cdp, l'impatto economico della rete aeroportuale sul Pil è stimato pari al 4,1%. Per quanto riguarda l'Italia il dato si colloca leggermente al di sotto della media Ue e assume un valore pari al 3,6%, identico a quello della Germania. Un aeroporto genera occupazione, produce ricchezza per il territorio, promuove il turismo e influenza le scelte di localizzazioni di impianti e sedi operative da parte di società multinazionali. Complessivamente il sistema italiano, al 5° posto in Europa per numero di infrastrutture aeroportuali e volumi di traffico gestiti, è in linea con quello di Paesi di dimensioni confrontabili, quali la Germania e il Regno Unito. Nel 2015 i passeggeri in transito negli scali italiani dovrebbero attestarsi sui 153 milioni circa. Tuttavia, la dimensione in termini di passeggeri del principale aeroporto nazionale Roma Fiumicino appare distante da quella dei grandi hub continentali: lo scalo romano, con più di 38 milioni di

passeggeri nel 2014, infatti, movimentava circa la metà del traffico passeggeri di Londra Heathrow che, con più di 73,4 milioni di passeggeri, è il principale aeroporto europeo.

L'anomalia italiana

Secondo la Cdp, ciò che contraddistingue il caso italiano rispetto agli altri Paesi europei, infatti, è l'elevata presenza, accanto ai due hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, di infrastrutture di medie dimensioni, ovvero di aeroporti che gestiscono flussi di traffico compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri l'anno.

In altri Paesi europei, come Francia e Regno Unito, ad esempio, il traffico è concentrato nei grandi hub e i collegamenti con il territorio sono garantiti sia da piccoli scali (che gestiscono meno di un milione di passeggeri anno) sia, soprattutto, da un sistema più capillare ed efficiente di infrastrutture terrestri, in particolare ferroviarie.

La presenza di un numero elevato di aeroporti di medie dimensioni in Italia è riconducibile ai forti squilibri territoriali che caratterizzano la distribuzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie nel nostro Paese e alla necessità di garantire un'adeguata continuità territoriale con le isole maggiori. Difatto, a differenza di quanto accade negli altri grandi Paesi europei, in Italia, in molti casi, l'accessi-

COLLEGAMENTI CARENTI

Anche gli scali vicini ai centri urbani risentono di tempi di accesso rallentati per ragioni legate al traffico locale e a una viabilità inadeguata

bilità ad ampie aree territoriali è assicurata prevalentemente dal trasporto aereo.

L'esplosione delle low cost

A rafforzare la classe di scali di medie dimensioni, inoltre, ha contribuito la diffusione dei vettori low cost che, soprattutto in una prima fase, si sono su questi concentrati. Anche in

questo caso la situazione italiana appare peculiare. Mentre negli altri grandi Paesi, in presenza di compagnie di bandiera forti, il proliferare dei vettori low cost è stato un processo in parte "governato" dall'ex incumbent, in Italia la coincidenza tra l'affermarsi dei low cost e la crisi di Alitalia ha fatto sì che non ci fosse coordinamento alcuno né tra le strategie dei vettori, né tra queste e quelle dei gestori aeroportuali.

Se da un lato questo processo ha determinato un aumento dei volumi di traffico negli scali nazionali, dall'altro ha contribuito alla definizione di un sistema aeroportuale frammentato e disorganico e, in alcuni casi, ad una vera e propria "bolla" aeroportuale. E non sempre gli aeroporti italiani sono stati in grado di aumentare la qualità dei servizi di pari passo con l'aumento del traffico. Non solo, la competizione che si è scatenata tra gli aeroporti minori per acquisire rotte dai vettori low cost, essendo stata in gran parte giocata sul prezzo - certi del sostegno degli enti territoriali azionisti pronti a ripianare gestioni in perdita - ha introdotto elementi di forte distorsione del mercato.

Le previsioni di traffico

Per quanto riguarda i flussi attesi di passeggeri le previsioni a oggi per l'Italia segnano attese di ulteriore crescita, per giungere al 203 a circa 170 milioni, dai 150 attuali. In assenza di interventi per l'incremento della capacità, afferma il rapporto della Cdp, entro i prossimi 10 anni i problemi di congestione degli scali potrebbero determinare un decadimento dei livelli di servizio con evidenti ripercussioni sull'economia e la competitività nazionale. A oggi la situazione più critica riguarda lo scalo di Roma Fiumicino, che richiede interventi urgenti su piste, piazzali e aerostazioni per ridurre i fenomeni di congestione. Per quanto riguarda altri scali, gli aeroporti di Bergamo, Catania, Bologna, Firenze e Pisa presentano già oggi un livello di saturazione nelle ore di picco. Milano Linate, Roma Ciampino e Napoli Capodichino so-

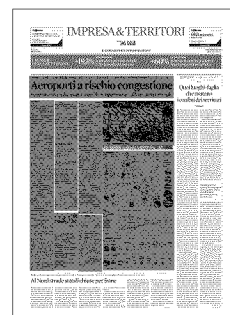
no invece soggetti a una forte pressione insediativa sulle aree limitrofe che ne condiziona lo sviluppo. La capacità degli scali, però, non esaurisce il tema del fabbisogno di interventi infrastrutturali nel settore.

Il nodo dell'accessibilità

Nel caso italiano, infatti, un significativo elemento di criticità è rappresentato dall'accessibilità delle aerostazioni. Già agli attuali livelli di traffico aereo, anche gli aeroporti posti a breve distanza dai centri urbani di riferimento, risentono di tempi di accesso rallentati per ragioni legate al traffico locale e a una viabilità inadeguata. Nei casi degli aeroporti più distanti dai centri urbani, poi, l'accessibilità risente del traffico generato dalla conurbazione metropolitana. A oggi infatti sono accessibili per via ferroviaria soltanto gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Palermo, Pisa, Torino e Ancona.

Toccherà al governo tramite il Piano nazionale degli aeroporti, i cui elementi attuativi sono in via di definizione, indicare gli strumenti per superare le criticità del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



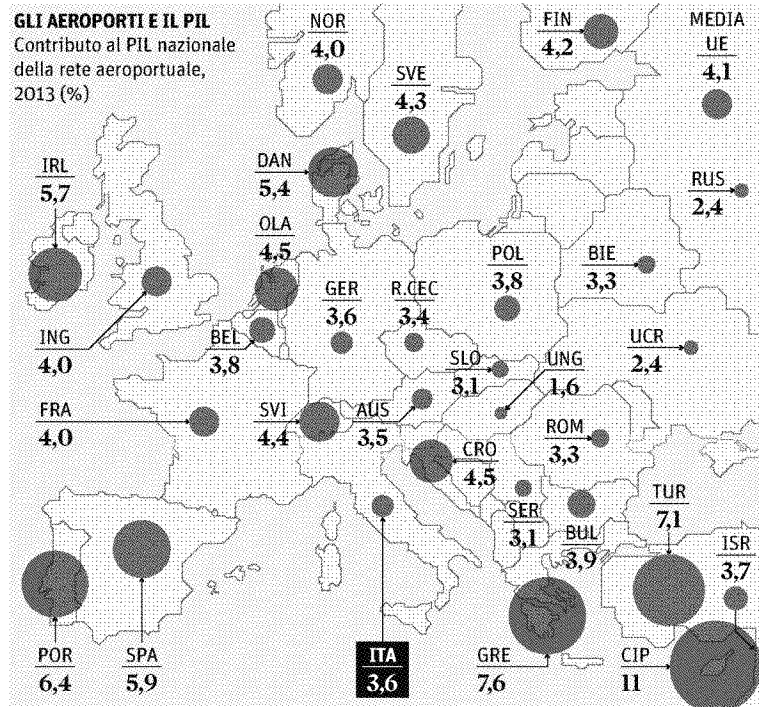


Low cost

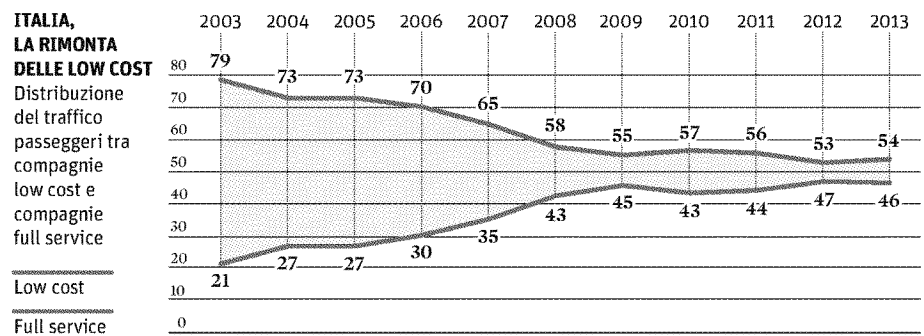
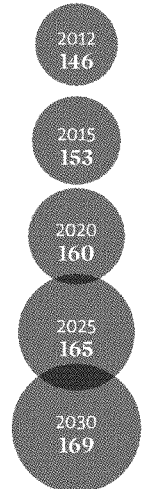
● Un vettore low cost è una compagnia aerea che offre servizi basilari a prezzi inferiori rispetto a quelli praticati dalle compagnie tradizionali (full service). Il modello di business delle compagnie low cost è caratterizzato da una struttura di costi operativi inferiore rispetto ai vettori tradizionali concorrenti. Questi vengono in parte addebitati direttamente ai clienti come extra (da corrispondere per servizi di ristorazione, imbarco prioritario, assegnazione dei posti e bagaglio), mantenendo però basso il costo del solo biglietto



Il sistema aeroportuale italiano



I PASSEGGERI
Previsione di transito dei passeggeri negli aeroporti italiani. Dati 2012-2030, in mln



LE COMPAGNIE - Principali vettori aerei attivi in Italia. In milioni di passeggeri, dato 2014

Traffico nazionale									
Alitalia	Ryanair	Easyjet	Meridiana Fly	Volotea	Vueling Airways	Blue Panorama	Darwin Airlines/ Fly Baboo	New Livingstone	Mistral Air
12,83	8,93	2,94	2,26	0,72	0,71	0,29	0,14	0,09	0,08
Traffico internazionale									
Alitalia	Ryanair	Easyjet	Lufthansa	Vueling Airways	British Airways	Air France	Wizz Air	Air Berlin	KLM
17,19	10,55	10,43	4,51	3,16	2,95	2,82	2,68	1,93	1,57

Fonte: Cassa Depositi e Prestiti