

Analisi

PAOLO BARONI
ROMA

L'Italia dei microscali: uno ogni 50 km pochi passeggeri e costi enormi

Secondo alcune stime l'insieme di quelli minori perde 100 milioni l'anno. Sette sono stati declassati: "Chiuderanno? No, se gli enti locali pagano"

Non è un caso che l'aeroporto di Biella sia da poco finito in liquidazione dopo aver accumulato perdite per circa 1,8 milioni di euro che gli enti locali non vogliono più ripianare. Secondo l'Enac, l'Ente nazionale dell'aviazione civile, nel corso del 2015 lo scalo di Cerrione, costato in tutto circa 60 milioni di euro, ha infatti visto transitare appena 4 passeggeri. A quota 90 si ferma invece Aosta, che per arrivare a conteggiare 2.183 passeggeri calcola pure il soccorso alpino e gli apparecchi da turismo. Ma lì c'è la Regione che, tra mille polemiche, si fa carico di 2 milioni di euro di costi e il «Corrado Gex» resta aperto.

L'aeroporto vicino a casa

Casi limite? Non proprio. Di aeroporti dietro l'angolo di casa l'Italia infatti abbonda. In pratica ce n'è uno ogni 50 chilometri. Al Nord lungo la linea ideale che va da Albenga (1.211 passeggeri l'anno passato, una media di poco più di tre al giorno) sino a Trieste, di scali se ne contano ben 17. In Italia la rete aeroportuale comprende in tutto 112 scali, ma solo 45 sono aperti a voli commerciali. I primi 5 (Fiumicino, Malpensa, Bergamo, Linate e Venezia) da soli assorbono il 55,6% del traffico, gli altri 40 si dividono tutto il resto, in molti casi le briciole. Ben 22 sono sotto la soglia «psicologica» del milione di passeggeri, e 10 di questi non arrivano nemmeno a toccare quota 100 mila. Bolzano, con 26.632 passeggeri che hanno utilizzato voli commerciali, in pratica 73 al giorno, è uno di questi.

Secondo alcune stime l'insieme degli aeroporti minori perde circa cento milioni di euro l'anno ed ha accumulato quasi 1,5 miliardi di debiti che ora pesano sulle spalle di soci quasi sempre pubblici (Regioni, Comuni, Camere di commercio, ecc).

Secondo uno studio com-

missionato nel 2010 dall'Enac, in vista della definizione del piano nazionale del settore, dovevano essere ben 24 gli scali da chiudere o comunque da ridimensionare a causa del bacino di traffico insufficiente e dei vincoli infrastrutturali che ne impedivano lo sviluppo. In realtà il Piano nazionale aeroporti entrato poi in vigore solo all'inizio di quest'anno, ha limato appena la lista individuando 38 scali di «interesse nazionale» e salvandone anche alcuni tra i più discussi. Come Salerno (1.612 passeggeri nel 2015) che dista appena 70 chilometri da Napoli e che la Corte dei conti europea l'anno passato ha messo nella lista degli investimenti «inutili» al pari di Crotona (infrastruttura definita «non sostenibile», perché troppo vicina a Lamezia) e di Taranto, che di passeggeri ne conta 476. Ad essere declassati sono stati così solamente gli scali di Bol-

zano, Elba, Grosseto, Foggia, Albenga, Aosta e Biella. «Il che non vuol dire che chiuderanno - spiega Dario Balotta, presidente del Osservatorio nazionale liberalizzazioni e trasporti -. Ma solo che d'ora in poi tutti i costi saranno a carico degli enti locali. Per cui se c'è ancora chi paga i loro conti possono continuare».

Secondo Marco Ponti che insegna Economia dei trasporti al Politecnico di Milano il numero dei passeggeri non è tutto. «Come si misura l'efficienza di uno scalo? Il primo criterio risponde - è se richiede soldi pubblici o meno. Sarà un po' rozzo ma da qui occorre partire. Secondo criterio: quanti soldi pubblici richiede. Perché se la cifra è modesta può anche darsi che i benefici che dà all'economia locale, penso innanzitutto al turismo, giustifichino la spesa. Se gestito bene un piccolo scalo ha costi molto bassi, semmai il problema è rappresentato dai costi indotti da Roma, dall'obbligo di una presenza fissa dei Vigili del fuoco ai costi di mantenere una torre di controllo secondo i criteri fissati dall'Enac. Negli Usa ad esempio questi costi sono molti più bassi».

Scarsa efficienza

«La spinta a sostenere l'aeroporto del proprio territorio - sostiene Balotta - è generalizzata. Tutti gli scali sono strategici, peccato però che molti siano poco efficienti e servano solo a gestire assunzioni, per cui anziché generare profitti per lo più producono perdite. Non parliamo poi del ministero dei Trasporti che dà sempre ragione a tutti quelli che passano di lì. Tutti gli impianti per i sindaci sono strategici e a tutti vien data ragione. E di conseguenza soldi, senza effettuare alcuna valutazione degli investimenti. Come anche Malpensa insegna».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

5°
posto
in Europa
È la posizione
in cui
si piazza, per
infrastrutture
e volumi
di traffico,
il sistema
aeroportuale
italiano
in confronto
agli altri Paesi
europei

