

L.Dell'Olio - Affari&Finanza - 29-03-10

# In Italia sono troppi i microaeroporti è arrivata l'ora della razionalizzazione

Sono le conclusioni alle quali è arrivata una Commissione della Camera. Gli scali sono cento ma solo sette hanno un traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri / anno. Le carte da giocare per una crescita ulteriore

LUIGI DELL'OLIO

Milano

**P**iù che realizzare nuovi aeroporti, occorre potenziare le strutture esistenti, investire sull'intermodalità per accrescere l'appello verso i clienti stranieri e favorire la specializzazione per gli scali medi e piccoli. Sono le conclusioni alle quali è giunta la IX Commissione (Trasporti, Poste e Tlc) della Camera, che ha realizzato un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano. Uno studio che ha messo in luce i rischi dell'eccessiva parcellizzazione presente nel settore, in parte frutto delle sovrapposizioni di competenze tra Stato ed enti territoriali e per il resto dovuta alla mancanza di una politica nazionale di lungo respiro sul tema dei trasporti, che tenga conto degli sviluppi futuri del settore.

In Italia ci sono circa 100 aeroporti, 47 dei quali registrano traffico commerciale con voli di linea: tuttavia solo sette di essi hanno un volume di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri ogni anno. Nonostante questa concentrazione, nel nostro paese non ci sono aeroporti di dimensioni analoghe ai grandi scali eu-

ropei come Londra-Heathrow, Parigi-Charles de Gaulle o Francoforte-Meno, manepure come Madrid-Barajas o Amsterdam-Schiphol. Secondo Eurostat, il primo aeroporto italiano, Fiumicino, nel 2008 si è fermato al sesto posto nella graduatoria del traffico con 34,81 milioni di passeggeri, mentre Malpensa non è andata al di là del 17esimo posto con 19 milioni di persone.

Non si tratta, comunque, solo di un problema di singoli aeroporti: il traffico aereo italiano è la metà di quello britannico ed è inferiore a quelli tedesco, francese e spagnolo e il gap non potrà essere colmato senza misure drastiche. «La liberalizzazione del traffico aereo decisa su scala europea ha fatto emergere spinte autonome nel nostro paese, che hanno provocato una proliferazione del numero degli scali, senza un coordinamento nazionale a monte — spiega il presidente della Commissione Mario Valducci — In sostanza, ciascuna realtà locale si è mossa in proprio per avere uno scalo, ma senza preoccuparsi se fosse sostenibile dal punto di vista economico e integrato con le realtà vicine». Complice anche la formulazione dell'articolo 117 della Costituzione, che indica negli aeroporti civili una delle materie di legislazione concorrente tra Stato e regioni. «Questo — aggiunge Valducci — ha portato per

un verso all'utilizzo di ingenti risorse pubbliche per la realizzazione e la gestione di aeroporti con volumi di traffico ridotti, e

un altro alla difficoltà di sviluppare aeroporti su cui concentrare i voli a medio e lungo raggio».

In queste condizioni, l'Italia rischia di perdere il treno della ripresa, che dovrebbe portare a raddoppiare da qui al 2020 il numero di viaggiatori aerei. «Ci troviamo a fare i conti — aggiunge Valducci — con una dispersione di risorse tra numerose strutture, che se continua porterà a un risultato complessivo del tutto insoddisfacente per il paese, con tutte le conseguenze in termini di sviluppo economico e competi-

tività che si possono immaginare. Il sistema aeroportuale è un ingente patrimonio infrastrutturale che deve essere potenziato e valorizzato per la modernizzazione del paese. E' il momento delle scelte, che troveranno forma nel Piano Aeroportuale Nazionale».

Da qui la proposta di investire soprattutto sugli scali con traffico oltre i cinque milioni di passeggeri ogni anno, dotandoli di sistemi adeguati di intermodalità. «Qualcosa fin qui è stato fatto a Venezia e Roma, collegando l'aeroporto all'alta velocità ferroviaria, ma

non basta — precisa Valducci — Dobbiamo rendere gli aeroporti punti di snodo efficienti per chi

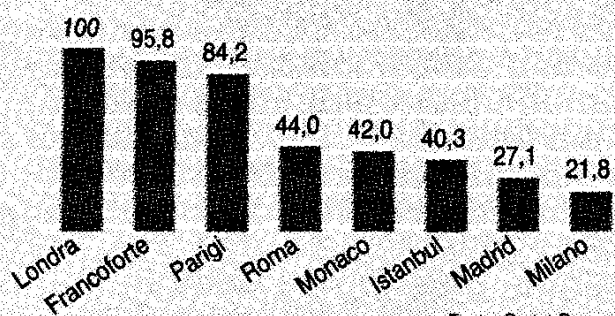
vuole muoversi nel nostro paese tra i vari mezzi di trasporto pubblico esistenti». Mentre in Italia cominciano a vedersi i primi effetti della competizione tra treni veloci e aereo sulle principali tratte nazionali, in diverse realtà europee si sperimentano soluzioni per integrare i due sistemi di trasporto secondo un modello che guarda in primo luogo ai viaggi internazionali per lavoro. Uno degli esempi più interessanti riguarda l'Olanda: l'aeroporto di Amsterdam, scalo leader per le connessioni a lungo raggio da e per l'Europa, ha messo a punto un sistema di scambio multimodale aereo-treno che abbatte notevolmente i tempi morti e sta facendo della capitale olandese un punto di riferimento per meeting e congressi con partecipanti da tutti i continenti.

Tornando all'indagine della Commissione, per gli scali di media taglia (da uno a cinque milioni di passeggeri) viene auspicata una regolamentazione semplificata e una liberalizzazione delle tariffe capace di effetti competitivi, mentre i più piccoli potrebbero valutare la possibilità di specializzarsi nel traffico merci o nell'aviazione d'affari, in modo da fornire servizi complementari rispetto agli scali più grandi.

**C'è bisogno di coordinamento: lo favorirà il Piano Aeroportuale in arrivo**

**L'intermodalità treno-aereo va potenziata per attirare i turisti stranieri**

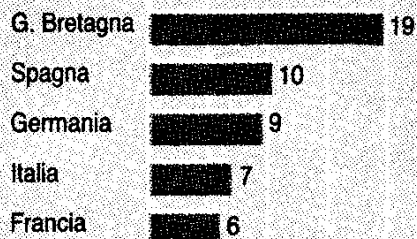
### Indice di accessibilità intercontinentale degli aeroporti Inverno 2009



Fonte: Certet-Bocconi

### Gli aeroporti europei

Con volume passeggeri superiore a 5 milioni/anno; dati 2008



Fonte: Eurostat; per l'Italia ENAC

Le due tabelle fanno il punto sulla situazione degli aeroporti. Quelli inglesi sono leader in Europa per il maggior numero di passeggeri