

Anno zero

per il trasporto aereo



Pronto per essere approvato, il nuovo piano di riordino del sistema aeroportuale potrà essere un punto chiave di svolta per la crescita del turismo business

➡ **Dario Ducasse**

T Anno nuovo, ma già da un po' per la verità..., governo nuovo. Uno dei ministri però che il neo presidente del consiglio Matteo Renzi ha mantenuto rispetto al precedente esecutivo guidato da Enrico Letta è il responsabile dei Trasporti, Maurizio Lupi. Il cui dicastero, proprio qualche settimana prima del cambio di rotta a Palazzo Chigi, aveva presentato un importante documento per il futuro del sistema aeroportuale del nostro Paese. Si tratta appunto del nuovo piano di organizzazione degli scali italiani che è stato pensato con l'obiettivo di riordinare e razionalizzare il sistema degli aeroporti della penisola. La presenza allora dello stesso ministro nel nuovo governo da pochi giorni in carica



lascia presagire che la continuità voluta nelle stanze dei comandi del ministero dei Trasporti possa portare con sé anche la definitiva attuazione di questo piano, che, ripetiamo, al momento è stato solo presentato dai tecnici del dicastero alla Conferenza delle Regioni in sostituzione di quello proposto invece a gennaio 2013, ma mai approvato, dal precedente ministro Corrado Passera. Qual è l'importanza di questo piano ci si può chiedere? È grande perché vuole andare finalmente a rendere logico e omogeneo il sistema degli scali italiani – che comprende 112 aeroporti in tutto: va detto però che 47 di questi sono aperti a voli civili non di linea e 11 a uso esclusivamente militare –, indi-



Un aereo Emirates in fase di parcheggio: le grandi compagnie mondiali continuano a puntare sui principali scali italiani come Roma, Milano e Venezia



Personale di terra Alitalia a Fiumicino, l'aeroporto strategico per il centro Italia secondo il piano

viduando quelli sui quali dovrà essere nel prossimo futuro prioritario e strategico investire. Sì, perché un sistema nazionale turistico che funzioni bene, sia a livello di business che di leisure travel, non può ovviamente prescindere da un'organizzazione logica e strutturata della rete aeroportuale. Una sistemazione che renda finalmente razionale e ben fruibile anche dai grandi vettori internazionali, oltre che da quelli nazionali e low cost, gli scali delle mete più importanti del turismo d'affari e vacanziero insieme. È tempo infatti che chi comanda prenda atto che i tempi cambiano e che bisogna adeguare il sistema al nuovo modo di viaggiare delle persone.

In volo, ma non solo

A questo punto infatti, prima di andare a capire come dovrebbe essere organizzato il piano e quali sono le prime reazioni degli addetti ai lavori, occorre aprire una

piccola parentesi per far capire quanto sia cambiato, rispetto al recente passato, il sistema di priorità aeroportuale a disposizione di chi viaggia innanzitutto per affari. Ecco allora che basta andare a vedere quello che racconta l'ultima release della Business Travel Survey di Uvet Amex, società del Gruppo Uvet specializzata nei viaggi d'affari. Secondo i suoi dati infatti, nei primi mesi del 2014, la maggioranza dei business traveller italiani, ma non solo, ha privilegiato il treno all'aereo per spostarsi da Milano a Roma, ovvero lungo quella tratta che è da sempre la più affollata d'Italia. Una vittoria probabilmente definitiva, anche se già anticipata dall'andamento dello scorso anno, quando la quota di mercato ricoperta dal treno era salita al 49% rispetto al 35% del primo trimestre del 2011. È indubbio infatti che il sistema ferroviario ad alta velocità col suo grande e repentino sviluppo nel nostro Paese stia cambiando le abitu-

TRA STORIA E CRONACA

È chiaro a questo punto che il fatto che negli ultimi 25 anni gli aeroporti in Italia siano nati e si siano sviluppati in modo piuttosto caotico, senza una pianificazione o una strategia, venga considerato una scelta folle e scellerata. Da, finalmente, correggere. Anche perché si tratta di decisioni prese, spesso, solo sulla base di interessi elettorali della politica locale, piuttosto che da ragioni di convenienza economica o da logiche di interesse nazionale. Questa politica di "un aeroporto per ogni campanile" era infatti già stata duramente criticata dall'ex ministro Corrado Passera. Anche il suo piano mai attuato infatti, come quello di Lupi, che si spera ora possa presto vedere la luce per davvero, aveva principalmente lo scopo di razionalizzare il sistema a livello nazionale e in modo integrato. In modo finalmente di selezionare un ridotto numero di aeroporti di interesse strategico e nazionale, investire su questi e chiudere o smettere di investire sugli altri e di sprecare, in molti casi, il denaro dei contribuenti. Attualmente infatti quasi tutti gli aeroporti sono di proprietà del demanio statale anche se poi gestiti da società private o miste pubbliche e private. Tanta strada è stata fatta, a terra e in cielo da quel primo gennaio 1914, anno in cui, giusto un secolo fa, il primo passeggero pagante salì a bordo di un volo di linea. In particolare era il sindaco della cittadina della Florida St. Petersburg Abram Pheil, che si assicurò per 400 dollari l'unico posto sul primo collegamento aereo commerciale della storia, il volo di 23 minuti da St. Petersburg a Tampa, effettuato con un idroscivolante Benoist. E nei cento anni che sono seguiti, come sottolinea l'associazione internazionale del trasporto aereo IATA in una sua recente ricerca, l'aviazione commerciale ha avuto un impatto sulla vita di miliardi di persone in tutto il mondo, divenendo uno dei settori cruciali di sviluppo che connette culture, aprendo mercati e riunendo persone. Basti pensare che da quel primo volo con un unico passeggero, si è passati agli 8 milioni di passeggeri che volano ogni giorno. Anzi, secondo i dati IATA, nel 2013 i passeggeri degli aeromobili di tutto il mondo sono stati 3,1 miliardi, e la stima è che entro fine 2014 si raggiungerà il tetto dei 3,3 miliardi, cioè il 44% della popolazione mondiale. Spiegano ancora i numeri IATA che il settore dell'aviazione genera oggi 57 milioni di posti di lavoro e 2,2 trilioni di dollari in attività economica complessiva: con un contributo diretto alle economie di 540 miliardi di dollari, si posiziona come il 19° settore industriale più ricco del pianeta. IATA stima inoltre che il fatturato globale delle linee aeree raggiungerà nel 2014 i 743 miliardi di dollari, con un margine di profitto netto del 2,6%.

Tony Tyler, Ceo IATA,
l'associazione
internazionale del
trasporto aereo



dini e le modalità di spostamento di chi viaggia per affari facendo privilegiare il treno come mezzo di trasporto. Sempre secondo lo stesso studio, svolto coinvolgendo un campione di 700 aziende con spese di viaggio comprese tra 20mila e 15milioni di euro all'anno, altra caratteristica a favore del treno è anche il costo dei biglietti, diventato sempre più competitivo. L'ingresso della libera concorrenza, che ha permesso l'entrata sul mercato di Italo, ha infatti fatto diminuire nell'arco di due anni il prezzo medio dei biglietti del 10%. E infatti ci dicono i numeri Uvet, per fronteggiare il cambiamento di abitudini, l'avanzare delle preferenze per l'alta velocità e la presenza di compagnie aeree low cost sulla tratta Milano-Roma, anche i prezzi dei biglietti aerei si sono abbassa-



ti mediamente del 15% tra il primo e il secondo semestre del 2013. Altro importante dato di questa ricerca, che riguarda proprio sempre il sistema aeroportuale italiano, è poi quello che dice che se il traffico aereo nazionale risente negativamente dello sviluppo dell'alta velocità ferroviaria, quello europeo e intercontinentale stanno invece recuperando volumi. Nel 2013, ad esempio, sono stati i paesi CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egitto, Turchia and Sudafrica, NDR) a dimostrarsi come più attrattivi a fronte comunque di un piccolo calo registrato dai BRIC (Brasile, Russia, India, Cina, NDR).

Gli scali d'Italia

Insomma i tempi cambiano, gli scenari del trasporto business pure e alla mag-

gior parte degli addetti ai lavori pare giusto che al governo si pensi a una più attuale sistemazione del modello aeroportuale. Come si presenta quindi il sistema proposto dal ministero guidato da Lupi? Innanzitutto suddividendo l'Italia in 10 aree geografiche, quindi indicando per ognuna di esse un aeroporto "di primo livello", cioè di interesse strategico, sul quale investire. Nello specifico stiamo parlando di Milano Malpensa per il nord-ovest, Venezia per il nord-est, Bologna per il centro-nord, Roma Fiumicino per il centro, Napoli per la Campania, Bari per la zona mediterraneo-adriatica, Lamezia Terme per la Calabria, Catania per la Sicilia orientale, Palermo per la Sicilia occidentale e Cagliari per la Sardegna. Ai quali, secondo le indicazioni del ministe-

Check in a Linate: per il piano, lo scalo è di interesse nazionale ma non strategico come Malpensa

LE REAZIONI DEL MERCATO

«Oggi siamo entrati finalmente in un mercato aereo globale», sottolinea **Silvia Tagliaferri**, Direttore Commerciale e Marketing Italia di Cathay Pacific, «nel quale noi, come compagnia orientale,



operiamo con criteri diversi ed eterogenei. Siamo contenti però di sottolineare come anche il mercato italiano stia diventando, anno dopo anno, sempre più importante e strategico. E non solo per quei passeggeri business che amano il nostro comfort di bordo. Guardiamo con positività a una razionalizzazione del sistema aeroportuale italiano e, viste le prospettive di crescita futura nel Paese, continueremo a investire. Senza dimenticare che siamo stati tra le prime compagnie a stringere un accordo sulla mobilità

integrata treno aereo, con NTV. Expo è alle porte e sarà un vero banco di prova per il sistema dei trasporti italiano».

«Tutte le innovazioni e le rotte che da tempo abbiamo portato e stiamo portando in questo Paese», racconta **Araci Coimbra**, General Manager TAP Portugal in Italia, «dimostrano che non abbiamo paura di investire nel mercato della penisola, per noi il terzo mercato a livello europeo. Spingiamo, e continueremo a farlo, in particolare su scali strategici come Roma, Venezia e Milano Malpensa. Ci auguriamo che lo stesso principio di organizzazione e razionalizzazione portato avanti sul sistema aeroportuale nazionale nella sua interezza porti benefici al comparto».



ro, si potrà aggiungere eventualmente solo il nuovo polo aeroportuale Firenze-Pisa, che sarà considerato strategico solo se saranno realizzate la gestione unica e

l'integrazione societaria fra i due scali. Così, una prima differenza rispetto al mai attuato piano Passera è subito evidente: in questa proposta si può arrivare a un massimo di 11 aeroporti strategici di primo livello, contro i 31 previsti da quella precedente. Sempre secondo il nuovo piano poi altri 26 aeroporti vengono definiti di interesse nazionale: ovvero rimarranno comunque di proprietà dello Stato e continueranno a beneficiare del finanziamento previsto dalla legge. Si tratta in questo caso degli aeroporti civili, aperti al traffico civile e commerciale di: Milano Linate, Torino, Bergamo Orio al Serio, Genova, Brescia, Cuneo, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Ancona, Roma Ciampino, Perugia, Pescara, Salerno, Reggio Calabria, Crotona, Comiso (Ragusa), Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Brindisi, Taranto, Olbia e Alghero. In totale quindi il piano Lupi prevede 37 aeroporti prioritari (calcolando gli 11 di interesse strategico più i 26 di interesse nazionale), contro i 31 previsti lo scorso anno da Passera, per i quali lo sviluppo di scali e infrastrutture di collegamento, sia viarie sia ferroviarie, saranno a carico dello Stato. Tutti gli altri aeroporti, che in base al piano Lupi sono classificati per lo più di interesse locale, non sono stati considerati prioritari e non saranno sostenuti con soldi dallo Stato: anzi l'ipotesi è che quelli tra questi di proprietà dello Stato vengano ceduti alle Regioni, sulle

In decollo da Fiumicino per Milano ma la battaglia sulla tratta con le ferrovie è, forse, definitivamente perduta



ROBERTO MARONI PUNTA SU MALPENSA

«Malpensa ha una naturale vocazione internazionale, è un aeroporto fondamentale per tutto il nord, non solo per la Lombardia, e si trova all'interno di un'area che ha enormi potenzialità che dobbiamo sfruttare. Per farlo, però, occorre unire le forze, con un piano aeroportuale di tutto il sistema lombardo e una grande alleanza dei territori, della Lombardia, e di tutti i suoi scali: Malpensa, Linate, Orio e Montichiari», ha dichiarato il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni».



quali ricadrà l'onere del finanziamento e che potranno disporre la chiusura o una diversa destinazione d'uso.

Finalmente un piano

È insomma proprio il caso che anche il nostro Paese non perda l'occasione di stare al passo con l'evoluzione mondiale dei trasporti e faccia di tutto per realizzare un sistema aeroportuale, magari anche integrato a livello di mobilità con altre forme di movimento come il treno ad esempio, che possa dare un ulteriore spinta alla crescita del turismo, business e non solo, su tutto il nostro territorio. «Mi pare che questo piano», ci dice **Umberto Solimeno**, direttore per l'Italia di un vettore internazionale come Air Canada, «sia stato rivisitato, rispetto al precedente di Passera peraltro mai attuato, con dei criteri un po' diversi, soprattutto a livello di omogeneità geografica e topografica. A mio avviso è rimasto in questa nuova sistemazione un livello troppo alto di liberalizzazione. Insomma credo ci siano ancora troppi aeroporti considerati di

interesse anche solo nazionale. Certo l'Italia ha una geografia particolare e di questo va tenuto conto, ma non bisogna dimenticare che, per esempio, la vicina Francia ha la metà degli aeroporti che abbiamo noi. E lo stesso problema c'è anche a livello di licenze per i vettori, anche questi ultimi, forse, troppi. Ora il piano è pronto e deve solo essere messo in atto, il passo successivo è dare il via anche alla nuova Autorità dei Trasporti, il soggetto che dovrà controllare e gestire le problematiche del settore, sgravando l'Enac che, per sua natura, è solo un organo di vigilanza. Con ordine e raziocinio la situazione del turismo italiano per me non potrà che migliorare. Se poi mi si chiede se con la nuova strutturazione il sistema degli scali italiani sarà in grado di soddisfare meglio le esigenze delle compagnie aeree internazionali, questo al momento non lo so dire. Bisognerà vedere sul campo. Intanto occorre creare un sistema più adeguato di mobilità integrata che coinvolga non solo aereo e treno ma anche auto e trasporti pubblici».

Dai due terminal di Malpensa decollano voli di linea e low cost di interesse strategico internazionale



Umberto Solimeno

IL PIANO AEROPORTI SECONDO IL MINISTERO DEI TRASPORTI

Bacini di traffico	Aeroporti strategici	Restanti aeroporti di interesse nazionale
Nord-Ovest	Milano Malpensa	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord-Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro-Nord	Bologna, Pisa/Firenze*	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

* a condizione che si realizzi la gestione unica