

Incrementi record di traffico per Ciampino, Treviso, Bergamo e Brescia

I piccoli scali volano low cost

Per i grandi invece i volumi crescono

ma Londra e Parigi sono lontane

Piccoli aeroporti italiani crescono. Ma solo se vengono scelti dalle compagnie aeree low cost straniere come base del loro network: basta citare Roma Ciampino, che nel 2005 ha vissuto un vero e proprio boom e che con il suo 66% di aumento è stato secondo in Europa solo a Riga (76,6%), Bergamo (+30,5%), Treviso (+45,4%), Brescia (+18,1%) e Pisa (+14,9%).

Questo il trend, netto, emerso nel 2005 dall'andamento del traffico e confermato dai numeri dei primi due mesi dell'anno. Lo stesso che evidenziano anche le statistiche relative agli aeroporti europei: quelli con meno di 5 milioni di viaggiatori hanno compiuto un balzo del 26% contro il 4% degli hub sopra i 25 milioni di presenze.

Il business dell'industria aeroportuale continua a crescere ad un ritmo più che buono e l'Italia è in linea con il resto d'Europa. L'anno scorso i passeggeri sono aumentati del 5,5% sfiorando i 114 milioni di transiti, a fronte di un incremento medio europeo del 5,8%.

Ma non per tutti è andata bene. Trentasette scali, tanti ne organizza Assaeroporti, sono troppi e ben 17 hanno registrato perdite di traffico, anche consistenti. Solo uo, Roma ~~ciampino~~, ha superato i 25 milioni di passeggeri - 28,5 milioni con una crescita del 2% e il 7° posto in Europa - mentre Milano Malpensa, che ha segnato un ottimo +5,8%, si è attestata a 19,6 milioni, che la collocano al 12° posto. Ma entrambi restano ben lontani dai 68 milioni di Londra Heathrow, i 53,7 di Parigi Charles de Gaulle, i 52,2 di Francoforte, i 44 di Amsterdam, e i 41 passeggeri di Madrid, e pagano la scelta di Alitalia di collocare la flotta su due basi d'armamento.

Al terzo posto nella graduatoria si è piazzato Milano Linate (9 milioni di passeggeri, +1,6%) seguito da Venezia (5,8 milioni, -0,8%), Catania (5,1 milioni, +1,7%), Bergamo (4,3 milioni) e Ciampino (4,2 milioni) mentre sedici aeroporti hanno avuto un traffico inferiore al milione di passeggeri l'anno.

Troppi aeroporti, troppe società

di gestione in rosso, concorrenza fratricida per accaparrarsi nuovi voli, privatizzazioni al rallentatore (solo sei gli scali passati con gara o tramite quotazione in Borsa ad operatori privati e ad investitori) ed ex compagnia di bandiera in crisi da anni: questi alcuni dei mali che affliggono il settore aeroportuale italiano e che anche nel 2005 non hanno trovato rimedi adeguati.

L'unica novità - a parte il varo in Parlamento del nuovo Codice della navigazione, che si è cominciato, però, ad emendare un attimo dopo - sono state le norme sui requisiti di sistema, che, mettendo le mani nelle tasche delle società di gestione, hanno tagliato canoni e tariffe a favore di passeggeri e vettori provocando ricorsi al Tar degli aeroporti e alla Corte costituzionale delle Regioni.

Nel programma con cui ha ottenuto l'elezione a presidente di Assaeroporti, Domenico Di Paola, amministratore unico della pugliese Seap, l'azzeramento dei requisiti di sistemi l'ha messo al primo posto. «Il provvedimento va annullato o quantomeno limitato - questo l'attacco di Di Paola - all'anno in corso. La realtà è che le nostre tariffe sono ferme dal 2000 e più basse di quelle medie europee: in attesa di definire i contratti di programma, che devono diventare la struttura portante dell'equilibrio del sistema, chiediamo subito l'aumento del 30%».

Il presidente di Assaeroporti non nega l'eccessivo numero di aeroporti in tante regioni italiane e propone un piano strategico che ridefinisca il sistema, le sue connessioni, anche con il trasporto ferroviario e stradale, e i suoi nodi. «Ci poniamo una nuova e più ampia sfida - conclude -, quella dell'aumento della mobilità aerea che in Italia è, di gran lunga, la più bassa d'Europa».

Morena Pivetti

