

## In cinque anni di attività forti incrementi dei traffici al Catullo e al Marco Polo Nel Triveneto più merci e passeggeri

Quasi 11 milioni di passeggeri e poco più di 72mila tonnellate di merci nel 2005 sono transitati negli aeroporti del Nord-Est. La quota di passeggeri è il 9,55% del totale nazionale, quella delle merci è il 7,87%. Il bilancio dell'attività aeroportuale di Venezia, Verona-Brescia, Treviso, Trieste e Bolzano presenta sul lungo periodo più di un aspetto soddisfacente.

Nel giro di 5 anni (dal 2000 al 2005) il traffico passeggeri negli scali del Triveneto è cresciuto del 42% contro un incremento a livello nazionale del 23%. Il movimento merci ha fatto un enorme balzo in avanti con un aumento del 92% rispetto ad una crescita su scala italiana del 15 per cento.

In particolare si nota che l'aeroporto di Venezia, gestito dalla Save Spa,

leader nel trasporto passeggeri, cresciuti nello stesso quinquennio del 41% passando dai 4,1 agli attuali 5,8 milioni. Per le merci invece il record appartiene allo scalo di Verona (ma i dati tengono conto anche dell'aeroporto di Brescia dato che è gestito sempre dalla Aeroporto V. Catullo Spa) con un movimento nel 2005 di 31.136 tonnellate.

**Bene anche Bolzano nel 2005 con oltre 68mila viaggiatori**

te. Nel quinquennio l'aeroporto scali-gero ha fatto registrare un incremento del 244% del traffico cargo, e lo scorso anno un balzo del 129 per cento.

Deciso il passo di

marchia dell'aeroporto di Treviso (gestito da Aer/Tre Spa) che è passato dai 433mila passeggeri del 2000 al milione e trecentomila del 2005 con un aumento del 200 per cento.

In forte crescita anche il traffico cargo: da 11mila a 17mila tonnellate sempre nell'arco degli ultimi cinque anni.

Sostanzialmente stabile il traffico passeggeri dell'aeroporto di Trieste. Dai gates di Ronchi dei Legionari passano oltre 600mila persone. Scarso invece il traffico merci che è diminuito rispetto al 2001. Positivo, infine, il bilancio di Bolzano dove sono transitati nel 2005 oltre 68mila passeggeri, ben il 36% in più rispetto al 2000 con

incrementi annuali consistenti negli ultimi tre esercizi dopo la flessione dei primi due anni del periodo.

Le statistiche di Assaeroporti non tengono conto degli altri scali presenti nel Veneto (Vicenza, Padova e Attago) perché scarsamente rilevanti.

M.MAS.

### Nei cieli del Nord-Est

Il bilancio dei traffici nei principali aeroporti del Triveneto negli ultimi due anni

Aeroporto	2005	2004	Var. %
<b>ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI (Numero pax in arrivo e partenza)</b>			
Venezia	5.825.499	5.871.416	-1
Verona-Ba	3.059.595	3.304.784	-1
Treviso	1.300.298	894.208	45
Trieste	615.759	653.539	-6
Bolzano	68.103	56.912	20
<b>TRIVENETO</b>	<b>10.869.254</b>	<b>10.573.856</b>	<b>3</b>
ITALIA	113.638.281	127.255.349	5
<b>ANDAMENTO TRAFFICO CARGO (tonnellate)</b>			
Venezia	22.273	22.358	2
Verona-Ba	31.136	13.608	129
Treviso	17.907	18.826	-1
Trieste	831	777	7
<b>TRIVENETO</b>	<b>72.597</b>	<b>54.769</b>	<b>33</b>
ITALIA	822.745	678.881	8

Fonte: Assaeroporti - Associazione italiana gestori aeroporti

TRASPORTI • L'Associazione dei gestori degli scali chiede un ripensamento delle strategie

## Aeroporti, no al localismo

Di Paola: «Non basta una pista - È indispensabile una pianificazione delle strutture di collegamento»

«Per soddisfare il "sogno" del presidente degli industriali veneti, Andrea Riello, di potersi muovere rapidamente dalla sede della sua azienda per andare in una qualunque città del mondo, raggiungendo nel più breve e più comodo modo un aeroporto efficiente e confortevole, non è necessario avere uno scalo in ogni città del Veneto. Per ridare efficienza al sistema aeroportuale i localismi non servono, anzi sono un danno».

Domenico Di Paola, presidente di Assaeroporti, cita così un intervento del leader di Confindustria Veneto (si veda *"Il Sole 24 Ore NordEst"* del 2 ottobre 2005) per spiegare a livello locale il senso della proposta dei gestori aeroportuali italiani presentata al convegno di Confindustria svoltosi a Vicenza il 17 e 18 marzo.

Lo slogan scelto ("Il paese riparte se gli italiani si muovono") è già una indicazione precisa. «Gli indici di mobilità del traffico passeggeri — spiega Di Paola — collocano l'Italia al livello più basso tra i

Paesi dell'Europa a 15 per il traffico internazionale e tra i livelli più bassi per quello nazionale. Nel 2004 un italiano ha effettuato mediamente un solo spostamento aereo internazionale mentre un irlandese ha effettuato in media ben 5 spostamenti. Il nostro obiettivo prioritario è di ridurre almeno alla metà questo differenziale e mettere in movimento 50 milioni di passeggeri».

Ma perché si vola poco e soprattutto tra grandi disagi e forti costi? «Il primo motivo — risponde Di Paola — è la limitata offerta di servizi intermodali di collegamento degli aeroporti con il territorio del bacino di riferimento. Questo punto vale particolarmente per il Nord-Est e per il Veneto soprattutto. Raggiungere lo scalo di Venezia o quello di Verona da una qualsiasi altra città della regione (o da quelle limitrofe) è una impresa per chiunque. Come ha giustamente osservato Riello».

Gli altri due motivi, per Assaeroporti, sono: la limitata of-

ferta di collegamenti diretti e una limitata concorrenza che ha avuto come conseguenza la rigidità del sistema tariffario.

Ridare fiato al trasporto aereo, quindi, non comporta lo sviluppo di tanti piccoli scali, quei city airport che non hanno sufficiente convenienza economica. La strada è diversa.

«Intanto — continua Di Paola — occorre una sostenibilità economica delle società aeroportuali, ma soprattutto bisogna dare forza all'intermodalità, pianificando il sistema aeroportuale con il trasporto rapido su ferro e su gomma in un quadro di sostenibilità ambientale».

In altre parole, per i gestori degli aeroporti «quando si parla di aprire un nuovo scalo non si può pensare di realizzare una palazzina e una pista, ma di creare un'opera complessa e impegnativa in grado di offrire tutti i servizi, la sicurezza, le tecnologie e l'intermodalità necessarie e di promuovere un traffico aereo consistente».

Il sistema nordestino si è

già sintonizzato su questa linea? «Devo dire — risponde Di Paola — che purtroppo non

ho visto fare una proposta seria di pianificazione. Sono stati fatti molti convegni, ma si è lontani dall'avviare quel processo entro il quale le comunità locali prendano atto che il sistema è congestionato e si attivino per pianificare la soluzione dei tanti problemi esistenti: la mancanza di una rete stradale adeguata, di un trasporto ferroviario rapido, di infrastrutture come i parcheggi».

Non è solo un problema delle istituzioni locali. Alla base, secondo il presidente di Assaeroporti, è necessario trovare una riconciliazione tra vettori e società aeroportuali «per dividersi lo sviluppo, non la povertà», sottolinea Di Paola che conclude: «è urgente anche un nuovo approccio culturale, che dimentichi le preesistenti situazioni monopoliste e sviluppi privatizzazioni e liberalizzazioni».

MARINO MASSARO  
marino.massaro@ilsole24ore.com