

Discussione

Giulio De Carli*

Il lavoro di Firpo e Monti esamina alcune questioni di particolare rilievo per il settore aeroportuale italiano, quali il suo assetto in termini di numerosità, traffico e distribuzione sul territorio degli scali e la regolazione economica delle strutture aeroportuali. Il mio commento si concentrerà soprattutto sul primo aspetto e farà riferimento allo studio affidato dall'ENAC all'ATI One Works-KPMG-Nomisma (in seguito "lo Studio"), di cui sono stato coordinatore. Peraltro, Firpo e Monti richiamano in più punti del loro scritto alcuni risultati del nostro lavoro.

Diversamente da Firpo e Monti, che fotografano attraverso una serie di indicatori statistici le caratteristiche attuali degli aeroporti italiani, lo Studio ha avuto come obiettivo principale quello di definire, sulla base di un'analisi approfondita sia della situazione attuale di infrastrutture e servizi che degli scenari evolutivi del traffico aereo italiano, le esigenze future con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e gli interventi di adeguamento necessari per l'intera rete degli scali e delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità. Sarà pertanto sulle prospettive evolutive delle infrastrutture aeroportuali italiane che si concentrerà il mio intervento.

La valutazione comparata dell'insieme degli elementi analizzati alla scala territoriale, incrociata con la valutazione delle potenzialità dei singoli aeroporti, ha consentito di delineare il possibile assetto e l'organizzazione della rete aeroportuale, all'interno della quale sono stati indicati la valenza strategica e il possibile ruolo di ogni scalo, nonché gli interventi infrastrutturali prioritari necessari per rispondere efficacemente alla futura domanda di trasporto aereo, garantendo adeguati livelli e qualità dei servizi e, soprattutto, il potenziamento dell'accessibilità e l'intermodalità. Tali elementi, coordinati con una mirata strategia di indirizzo politico, potranno contribuire alla costruzione di un modello strategico nazionale, da assumere come riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, a cui operatori e gestori potranno adeguare le proprie linee di sviluppo strutturale e i propri investimenti.

Il disegno definito per l'intera rete aeroportuale nazionale consentirà inoltre di coordinare i programmi nazionali e locali in materia di trasporto e di infrastrutture pubbliche, finalizzate all'integrazione del sistema aeroportuale con altre modalità di trasporto nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei; lo stesso disegno costituirà infine il quadro di riferimento programmatico su cui soggetti pubblici e privati potranno orientare le proprie politiche di sviluppo economico-territoriale, nel rapporto sinergico tra aeroporto e territorio.

1. Metodi di indagine

Riguardo al metodo di indagine e agli indicatori utilizzati per analizzare la situazione attuale di infrastrutture e servizi, vi sono molti punti di contatto tra l'approccio seguito da Firpo e Monti e il nostro Studio; una differenza di rilievo è la dimensione territoriale di riferimento, assunta regionale nel lavoro di Firpo e Monti, divisa in macrobacini sovra-regionali nel nostro lavoro. In particolare, lo Studio ha riguardato: (i) 47 complessi aeroportuali aperti al traffico civile commerciale, che sono stati rilevati sia rispetto alle caratteristiche di capacità, funzionalità e livelli di servizio che delle consistenze e delle prestazioni di strutture e infrastrutture *air side* e *land side*; (ii) 5 aree geografiche omogenee denominate "Macrobacini di traffico", di cui sono state analizzate, alla scala

* One Works.

macro-urbanistica, le caratteristiche insediative, economiche e produttive dei territori nei quali sono localizzati gli aeroporti; a scala micro-urbanistica sono state analizzate le relazioni che intercorrono fra gli scali e le aree adiacenti e le condizioni di rapporto con l'ambiente e il paesaggio; (iii) l'accessibilità e i collegamenti territoriali, i livelli di intermodalità già presenti e previsti a breve e medio termine; (iv) il traffico passeggeri e merci, le caratteristiche qualitative e quantitative dei flussi e dei movimenti, la tipologia dei collegamenti nazionali e internazionali; (v) l'inquadramento nel sistema normativo comunitario e nazionale, nel sistema della pianificazione e programmazione economica alla scala europea, nazionale e regionale, nonché nel sistema infrastrutturale comunitario, con particolare riferimento alle reti TEN-T, e in quello nazionale.

2. Cosa ha rilevato lo studio

Il traffico passeggeri. – Il traffico passeggeri italiano nel periodo 2000-08 è cresciuto a un tasso del 4,8 per cento annuo, incrementando dai 91 milioni del 2000 ai circa 133 milioni del 2008 per poi registrare una lieve flessione nel 2009. Il traffico è cresciuto a un tasso maggiore rispetto al traffico mondiale (+4 per cento, fonte ICAO) e invece in linea con il tasso di crescita registrato in Europa (+4,8 per cento, fonte Eurostat). La crescita del traffico è dovuta principalmente al traffico passeggeri internazionali che ha registrato importanti tassi di crescita soprattutto da/verso i principali paesi europei (Francia, Gran Bretagna, Germania e Spagna). Rilevanti tassi di crescita, anche se con volumi modesti, si sono registrati nelle tratte da/verso l'Asia e l'Africa, che costituiscono le aree mondiali con il maggior potenziale di crescita del traffico aereo nei prossimi anni. A livello nazionale il traffico ha registrato modesti tassi di crescita, consolidandosi sulle principali rotte effettuate dalla compagnia di bandiera italiana. La crescita del traffico è avvenuta tramite voli di linea, in particolare vettori *low cost*, mentre la quota dei voli charter si è mantenuta inalterata.

I maggiori tassi di crescita nel periodo 2000-08 si sono registrati negli aeroporti interessati prevalentemente da traffico *low cost*; in particolare Trapani con +44 per cento, Roma Ciampino +25,5 per cento, Treviso +25,4 per cento, Bergamo +23,8 e Pisa +15,8 per cento. La crescita di tali aeroporti ha ridotto la concentrazione del traffico nei principali aeroporti: rispetto al 2000, in cui circa il 60 per cento del traffico era concentrato in 3 aeroporti (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate), nel 2008 il 60 per cento del traffico era concentrato in 6 aeroporti, evidenziando quindi una dispersione del traffico particolarmente rilevante, se confrontato con Francia, Germania e Regno Unito.

Rispetto ai livelli complessivi di popolazione e alle caratteristiche insediative e di sviluppo economico, il traffico aereo, appare non omogeneamente distribuito nel paese. Il traffico degli aeroporti è ripartito per il 40 per cento nel Nord Italia, per il 40 per cento nel Centro Nord e Centro Sud ed il rimanente 20 per cento nel Sud Italia e Isole. Il traffico del Nord Italia è prevalentemente internazionale (circa il 70 per cento), così come il traffico del Centro Nord Centro (circa il 65 per cento), mentre il traffico del Sud Italia e delle isole è prevalentemente nazionale (73 per cento) e principalmente da/verso Roma e Milano.

In Italia l'indice di propensione al volo (2,3 pax/ab) appare di poco inferiore alla media dei principali paesi dell'Europa occidentale, (2,8 pax/ab). Il livello del mercato del trasporto aereo in Italia, rispetto a popolazione e indici economici è ancora modesto e il traffico internazionale è il segmento in cui l'Italia ha maggiori potenzialità di crescita.

Il traffico cargo. – Il traffico cargo in Italia, tra il 2000 ed il 2008, è cresciuto in maniera modesta, raggiungendo nell'ultimo anno circa 883 mila tonnellate con un tasso di crescita annuo pari al 2,1 per cento, con un aumento in termini assoluti di circa 140 mila tonnellate in 8 anni. La crescita del traffico è da attribuire unicamente al traffico internazionale (2,6 per cento) che rappresenta l'86 per cento del totale, per il nazionale invece si registra nel periodo un tasso di crescita an-

nuo negativo, pari a -0,7 per cento. Il traffico cargo in Italia rappresenta soltanto il 6,3 per cento del totale del traffico dei paesi EU15, ed è sostanzialmente concentrato per l'80 per cento in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47 per cento), Roma Fiumicino (19 per cento) e Bergamo Orio al Serio (14 per cento). I principali traffici cargo sono avvenuti con la Germania e con il Belgio. Il traffico cargo si è concentrato su pochi grandi aeroporti con volumi di traffico relativi soprattutto alla presenza di basi dei corrieri aerei espressi. Pertanto la capacità di ogni aeroporto di attrarre volumi cargo dipende dal macro bacino di utenza, ma anche dalla capacità di stipulare accordi con i vettori cargo e dalla presenza di infrastrutture aeroportuali logistiche di supporto all'attività cargo. I principali aeroporti attrezzati per movimentazione cargo sono nel Nord Italia e nel Lazio, mentre sono assenti nel Sud Italia e isole.

La dotazione infrastrutturale. – La rete aeroportuale italiana, in termini di dotazione di aeroporti commerciali, in relazione alla popolazione e all'estensione territoriale, è in linea con le realtà dei principali paesi europei. Risulta infatti un'offerta di 1 aeroporto ogni 1,27 milioni di residenti e ogni 6.400 Km². Al contrario dei paesi europei il traffico risulta meno concentrato nei grandi aeroporti con più di 10 milioni di pax, e più distribuito invece negli scali medi e negli scali con meno di 5 milioni di passeggeri. A riguardo, è interessante notare come Firpo e Monti giungano a una conclusione analoga, anche utilizzando indici diversi da quelli da noi elaborati.

In generale, il sistema aeroportuale italiano non mostra allo stato attuale, salvo pochissime eccezioni, sostanziali criticità di capacità di infrastrutture e terminali rispetto ai volumi di traffico e ai movimenti che li generano. Deve però preoccupare l'avvicinamento, solo rinviato a causa della crisi economica in corso, della saturazione della capacità degli scali strategici per il paese, che potrebbe coincidere in molti casi con il decadimento dei livelli di servizio causato dal rinvio della realizzazione di importanti interventi di ammodernamento sulle strutture esistenti. In relazione ai traffici attesi, se gli attuali livelli di capacità non venissero incrementati adeguatamente, si ritiene che entro i prossimi 10 anni i principali aeroporti italiani potranno essere gravemente congestionati. Particolare preoccupazione desta la scarsa disponibilità di suolo per gli ampliamenti degli aeroporti; i 20 principali scali italiani, dove si concentra un traffico di più di 100 milioni di passeggeri (80 per cento del traffico aereo italiano) non hanno attualmente, all'interno dei sedimi aeroportuali, spazi disponibili per futuri sviluppi, che dovranno essere dunque reperiti attraverso l'acquisizione di aree esterne, in alcuni casi già fortemente compromesse dagli sviluppi insediativi.

Salvo poche eccezioni (come per esempio Olbia, Venezia, Catania, Bari, Brindisi, Torino, Ancona), i terminali passeggeri soprattutto, ma in molti casi anche le strutture accessorie, risultano sensibilmente al di sotto degli standard europei, in termini di qualità architettoniche e strutturali dei manufatti, delle dotazioni impiantistiche, delle tecnologie e dei consumi energetici. In termini di sicurezza aeroportuale, invece sono riscontrabili gli effetti della sostanziale tenuta nel tempo della consistente campagna di adeguamenti, miglioramenti e potenziamenti messa in atto. In generale, i temi di natura ambientale, così come il tema del contenimento e della razionalizzazione dei consumi energetici, appaiono trattati in forma embrionale sia a livello di pianificazione che di progettazione. I rilievi effettuati confermano inoltre che ci sono aeroporti soggetti a una forte pressione insediativa, con conseguenti problemi di incompatibilità ambientale di sviluppi futuri (come Napoli, Ciampino, Firenze). Dati che confermano che al rispetto, comunque non generalizzato, di limiti e parametri normativi, non corrispondono ancora politiche volte a sviluppi indirizzati verso le migliori pratiche di rapporto con l'ambiente e il paesaggio e il miglior uso delle risorse energetiche.

Come rilevato anche da Firpo e Monti, la situazione economico-finanziaria della gestione aeroportuale appare molto disomogenea: accanto a casi di redditività di piccole realtà gestionali, coesistono società di gestione anche di media dimensione con bilanci critici dal punto di vista della sostenibilità con ripercussioni nella capacità di investimento anche rispetto a interventi strategici per il ruolo degli scali nei bacini di traffico. Si rileva inoltre che l'approccio sistemico alle gestioni aeroportuali appare ancora sviluppato a livello embrionale, e operato solo da scali ad alta redditività.

L'accessibilità. – Nonostante che il 60 per cento degli scali sia ad una distanza inferiore di 10 Km dal centro urbano di riferimento, in molti casi i tempi di accessibilità risultano rallentati dal traffico locale o da una viabilità inadeguata. Nei casi degli aeroporti più distanti dai centri urbani, come Roma Fiumicino e Palermo, l'accessibilità risente del traffico generato dalla conurbazione metropolitana. Per alcuni aeroporti, Malpensa e Fiumicino i casi più emblematici, le infrastrutture che assicurano le connessioni con i bacini di traffico non sono coerenti con il posizionamento e il ruolo degli scali.

Lo scarso livello di intermodalità passeggeri nei principali aeroporti nazionali riguarda la modalità ferro, sia alla scala di rete locale che regionale. Risultano infatti accessibili su ferro soltanto 6 scali su 47. In tutti i casi i tempi di percorrenza, le frequenze, nonché le caratteristiche dei treni, scoraggiano l'utenza e non rendono competitivo il collegamento ferroviario con quello su gomma. Dal confronto tra i bacini di utenza per tempi di accessibilità su gomma e su treno, emerge che il treno oggi non è assolutamente competitivo, nelle fasce dei 30 e 60 minuti.

3. Risultati dello studio

Le potenzialità di sviluppo di ciascun aeroporto sono state desunte dalla lettura incrociata tra stato attuale delle infrastrutture e della domanda di traffico, da cui sono emerse le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e quindi dall'interazione fra quelle variabili che sono oggettivamente alla base dello sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale. È stato pertanto individuato un set di fattori di sviluppo¹ che sottendono i requisiti che devono o dovranno essere soddisfatti dalle singole infrastrutture aeroportuali, affinché possano essere considerati scali strategici del sistema aeroportuale italiano, su cui concentrare gli investimenti. L'attribuzione del ruolo di scalo strategico è pertanto determinata in funzione del livello di soddisfacimento dei requisiti connessi ai fattori di sviluppo individuati.

Ogni aeroporto della rete nazionale è stato sottoposto alla verifica circa il soddisfacimento di requisiti che rispondono ai fattori chiave individuati per lo sviluppo. È stato quindi definito un ordine di priorità per la promozione di piani operativi specifici e il conseguente orientamento degli interventi e degli investimenti, sia pubblici che a carico del gestore per i complessi infrastrutturali in concessione.

Sono stati individuati: (i) 14 aeroporti strategici (sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale); (ii) 10 aeroporti primari (sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni dovute a vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc., e che contribuiscono tuttavia a soddisfare la domanda di traffico dei loro bacini, in rapporto di sussidiarietà con gli scali strategici); (iii) 24 aeroporti complementari (sono gli scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere a una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono un servizio essenziale in quanto assicurano i collegamenti con aree periferiche o con le isole, che hanno come altra alternativa di trasporto solo quello marittimo).

¹ Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo; servizio strategico; tipologia di traffico; capacità delle infrastrutture; pianificazione degli sviluppi; livelli di accessibilità; grado di multi modalità; ruolo di riserva di capacità.

4. Conclusioni

Gli aeroporti e i territori nel prossimo ventennio sono chiamati a una importante sfida, che consiste nel non perdere il raddoppio dei volumi di passeggeri previsto entro il 2030 e il conseguente indotto in termini di occupazione e di prodotto interno lordo. L'effettivo sviluppo del mercato, dipenderà dalla capacità di conciliare le esigenze della domanda attesa (intesa come interazione fra i vettori aerei e gli utenti del trasporto aereo) con la messa in campo di un'offerta di infrastrutture aeroportuali adeguata a tali esigenze.

La rete aeroportuale italiana appare in grado di rispondere alla crescita del traffico previsto per il prossimo ventennio, ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto oggi esistente e da quanto previsto, a condizione che siano attuati degli interventi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture in corso o pianificati, indicati dallo Studio. In tal senso non è emersa la necessità di realizzazione di nuovi scali (oltre quelli già programmati) con operatività necessaria entro l'orizzonte del prossimo ventennio. È tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che gli interventi indicati di potenziamento sia delle infrastrutture aeroportuali che di accessibilità vengano puntualmente realizzati per l'intera rete degli scali, così come individuata nello Studio.

Le esigenze della domanda di trasporto aereo possono consistere in necessità di spazi, in senso lato, non più individuabili a causa di limiti nella cosiddetta capacità commerciale cioè dalla indisponibilità a garantire movimenti (decolli e atterraggi) in fasce orarie commercialmente appetibili (mattino e sera, ad esempio) e/o dall'impossibilità a garantire tempi di *turn-around* sufficientemente brevi e/o dall'impossibilità a garantire condizioni economiche compatibili con le politiche di prezzo dei vettori. Le condizioni ottimali per lo sviluppo dovranno essere ricercate in una misura equilibrata del rapporto fra pianificazione di lungo periodo e flessibilità a breve termine, come elemento necessario per cogliere un obiettivo di crescita altrimenti difficilmente conseguibile.

Le priorità individuate riguardano: (i) il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità; (ii) la salvaguardia degli spazi per gli ampliamenti necessari; (iii) l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali; (iv) la modernizzazione delle infrastrutture e dei terminal; (v) la riduzione e il migliore impiego dell'energia; (vi) l'*upgrade* dei servizi; (vii) lo sviluppo di nuove funzioni urbane coordinate con la crescita degli scali e dei nodi intermodali. Ogni priorità, misurata nell'orizzonte del breve, medio e lungo periodo, dovrà essere confrontata con il migliore rapporto con l'ambiente, unico vero limite che dovrà essere verificato per lo sviluppo.