

→ **In Italia** gli scali sono cresciuti in modo disordinato. Da Torino a Venezia ne troviamo 8
→ **Fa sorridere** l'eterna discussione sull'hub. Con Alitalia a Malpensa non era possibile

Lo scandalo Fiumicino? Colpa della mancata pianificazione

Lo scalo romano fu privatizzato per fare cassa. Malpensa non è mai stato un hub, schiacciato da Linate. E gli altri scali di Italia sono nati senza avere coordinate precise. Il caso di Pisa e Firenze.

ALFREDO ROMA

ROMA

Come riferisce il «Sole 24 Ore», Roberto Colaninno ha imparato dal presidente dell'Enac Vito Riggio che Alitalia Airport e Eas, che forniscono i servizi di assistenza a terra nell'aeroporto di Fiumicino ai voli Alitalia e Airone, appartengono al gruppo di cui lui è presidente (sic!). Il sindaco di Roma deve aspettare oltre un'ora per la consegna del bagaglio dopo un semplice volo Venezia-Roma. Per poter partire in orario due voli Alitalia lasciano a terra i bagagli. L'Enac, preoccupata convoca per il 16 settembre gli operatori dello scalo, dopo aver inflitto 20 multe per i disservizi degli ultimi tempi, 13 delle quali alle due società di Alitalia-Cai. Anche il ministro Matteoli convoca un vertice sullo stesso problema. Questa inefficienza ha cause precise e s'inquadra nello scenario del sistema aeroportuale italiano.

FIUMICINO

Fino al 2000 Fiumicino apparteneva all'Iri, era ben gestito e generava profitti. In quell'anno l'Iri (guidata da Piero Gnudi) decise la sua privatizzazione; la scelta fu operata solo sulla base del prezzo, senza garanzia sugli assetti economico-finanziari necessari allo sviluppo dell'aeroporto. Adr andò così a Gemina controllata da Cesare Romiti che costruì un leverage superiore all'80% del prezzo di acquisto. I debiti così contratti furono trasferiti in capo ad Adr che da allora ha utilizzato i

profitti per il pagamento degli interessi passivi relativi, limitando così gli investimenti e riducendo la qualità dei servizi.

MALPENSA

Malpensa è molto cara alla Lega e alla Regione Lombardia, meno ai milanesi che continuano ad usare Linate (9 milioni di passeggeri) per raggiungere le capitali europee. Fa poi sorridere l'eterna discussione sull'hub. Una volta per tutte bisogna chiarire questo concetto. Non è lo Stato o una regione che decide di creare un hub; è una compagnia aerea, che ha almeno 60/70 aerei di lungo raggio, che decide di fare base di armamento in un aeroporto. S'immagini una ruota di bicicletta. L'hub (che significa perno) è appunto il perno posto al centro. I raggi sono i collegamenti dalla periferia del territorio all'aeroporto-hub. Si va in un hub perché si trovano i collegamenti intercontinentali e così il traffico raggiunge quella soglia di almeno 40/50 milioni di passeggeri per potersi chiamare

Firenze

Il campanilismo fiorentino ha impedito lo sviluppo di Pisa

hub. Alitalia, il più grande vettore italiano, dispone di 18 macchine di lungo raggio, il gruppo Air France-KLM di 165, Lufthansa di 120 e British Airways di 115. Da questi dati si capisce perché i veri hub europei sono Londra, Parigi e Francoforte.

LA PIANIFICAZIONE

In Italia gli aeroporti sono cresciuti in modo spontaneo e disordinato. Da Torino a Venezia troviamo 8 aeroporti destinati al traffico commerciale gestiti da 5 diverse società. In 5 anni Malpensa è passato da 17,6 a



Passeggeri in attesa dell'imbarco, all'aeroporto di Fiumicino

19,2 milioni di passeggeri, ma non andrà molto oltre i 20 milioni. Dal 1998, anno in cui fu inaugurata la nuova aerostazione, il treno che la collega a Milano è sempre lo stesso e non arriva neppure alla stazione centrale. Inoltre Malpensa è decentrata rispetto a tutto il nord dell'Italia. E al decentramento hanno provveduto le principali compagnie europee che hanno stabilito 4 collegamenti al giorno dai principali aeroporti del nord dell'Italia per Londra, Parigi, Francoforte e Monaco di Baviera. Verso questi aeroporti volano veneti ed emiliani da Venezia o Bologna e mai da Malpensa. In cinque anni Bergamo è passato da 2,8 a 6,4 milioni di passeggeri grazie a Ryanair.

Venezia e Treviso sono assai ben gestiti dalla società Save. Negli ultimi 5 anni Venezia è passata da 5,3 a 7 milioni passeggeri. Manca una pianificazione regionale inserita in quella nazionale. Solo in Puglia si è riusciti a riunire sotto una sola gestione (Aeroporti di Puglia) i quattro aeroporti della regione nei quali il traffico è stato distribuito secondo logiche di efficienza. Alcuni anni fa

Firenze pretese che Pisa non avesse un suo codice Iata, quindi dall'estero si arrivava a Firenze tramite aeroporti europei o Roma e Milano, ma non tramite Pisa che è il naturale aeroporto della Toscana con due piste che consentono anche collegamenti intercontinentali, mentre l'aeroporto di Firenze ha una pista corta senza possibilità di sviluppo. Tra l'altro, dall'interno dello scalo di Pisa parte una linea ferroviaria capace che raggiunge la stazione di Santa Maria Novella in 30 minuti. Perché tale collegamento non è mai stato attivato? L'Enac ha iniziato uno studio di carattere tecnico sugli aeroporti italiani dal quale si potranno avere linee guida per l'azione di governo su un'efficiente distribuzione del traffico, sulla connettività e sulla intermodalità. Lo studio dovrebbe essere pronto per la fine dell'anno. ♦

IL LINK

WWW.ENAC.GOV.IT

Il sito dell'Ente per l'aviazione civile