

■ Presentato il rapporto dell'ICSSAI

Il trasporto aereo europeo deve trovare un suo equilibrio

Con l'apporto finanziario di Sacbo, società di gestione dell'aeroporto di Orio al Serio, l'ICSSAI (International Center for Competitive Studies in the Aviation Industry) ha realizzato il primo rapporto annuale sulla competitività del trasporto aereo in Europa, presentato il 14 marzo durante una tavola rotonda tenuta al ministero dei Trasporti da **Silvio Di Virgilio**, capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo del ministero dei Trasporti, **Stefano Paleari**, direttore scientifico ICSSAI, **Gerardo Pelosi**, direttore generale per la navigazione aerea – direzione generale del ministero, **Silvano Manera**, direttore generale Enac, **Fausto Cereti**, presidente Assaereo e **Domenico Di Paola**, presidente Assaeroporti.

Il Fact Book «nasce dall'esigenza di trovare un equilibrio nel settore a livello europeo – ha detto ai presenti Stefano Paleari – che per dirla con le parole di **Jacques Barrot** si trova in una fase di "turbolent times" ed abbisogna di guardare oggi a tutta la filiera. Le vicende italiane degli ultimi anni – ha proseguito – relative alla tlc e alle altre utilities e i dati sul posizionamento nella filiera aerea fanno temere che l'attività delle imprese italiane subisca conseguenze negative dai processi di liberalizzazione senza coglierne appieno le potenziali opportunità. Occorre quindi una conoscenza accurata delle tendenze in atto affinché le politiche possano, nel rispetto del quadro europeo, supportare la competitività del nostro paese».

L'analisi considera un campione di 244 aeroporti appartenenti a 28 paesi europei. Nel periodo 2000-2005 – si legge nel rapporto – il numero dei passeggeri è cresciuto mediamente del 3,5% all'anno, nel 2005 la crescita è stata complessivamente del 6,6% e il 2006 ha confermato queste tendenze su livelli ancora più elevati (oltre l'8% per l'Italia).

Dallo studio eseguito emerge chiaramente che Spagna, Regno Unito e Italia sono i grandi paesi europei con i più elevati tassi di crescita. L'Italia poi, che rappresenta il 5° mercato, è al 3° posto in termini di tassi di crescita con 21 milioni di passeg-

geri trasportati in più nel 2005 rispetto al 2000. La crescita inoltre è molto superiore a quella del PIL nello stesso periodo di riferimento.

Occorre una conoscenza accurata delle tendenze in atto affinché le politiche possano, nel rispetto del quadro europeo, supportare la competitività del nostro paese

Per le rotte domestiche il nostro mercato è il più attraente d'Europa

geri trasportati in più nel 2005 rispetto al 2000. La crescita inoltre è molto superiore a quella del PIL nello stesso periodo di riferimento.

INDICE DI CONCENTRAZIONE

IL RAPPORTO ha usato per le proprie valutazioni anche l'indice di concentrazione, un indicatore che esprime quanto l'offerta di voli schedulati in partenza da un aeroporto, in termini di ASK (available seat kilometer) e di posti, sia concentrata su un numero limitato di vettori. Ad un valore elevato corrisponde un'offerta maggiormente concentrata. Sulla base di questo indice emerge che i passeggeri sono concentrati su pochi aeroporti in Francia, mentre l'Italia, fra i grandi paesi, presenta i livelli più bassi di concentrazione e che il sistema tende, con riferimento ai passeggeri, alla diminuzione della concentrazione sia con riferimento alla quota del primo aeroporto sia con riferimento alla quota dei primi cinque. Per quanto riguarda invece le merci lo studio ICSSAI rileva che nel periodo in questione le tonnellate trasportate sono cresciute mediamente del 2% all'anno mentre nel 2006 le stime conducono a un tasso medio superiore al 3%. La Germania, già leader a livello europeo in termini assoluti, si contraddistingue anche con riferimento ai tassi di crescita (+4%). Anche per le merci il primato negativo spetta alla Francia, che presenta trascurabili tassi di crescita, l'Italia invece ha presentato un tasso di crescita pari al 2,8%.



Il traffico merci molto più elevato di quello dei passeggeri è concentrato su pochi aeroporti. Francia e Germania presentano tassi di concentrazione assai elevati mentre l'Italia è relativamente poco concentrata.

Il rapporto fa alcune considerazioni anche sull'andamento della domanda. Per i passeggeri sembra emergere una correlazione negativa tra crescita della domanda e concentrazione. Per quanto concerne le merci invece «in Italia – ha detto Paleari – si paga la debolezza delle passate politiche di riordino del sistema e delle note carenze infrastrutturali, in particolare dell'intermodalità».

Nel 2005 rispetto al 2000 tra i primi dieci aeroporti europei si inserisce quello di Barcellona e esce Zurigo. Fiumicino conserva la sua settima posizione. Questa crescita è stata determinata – secondo lo studio – dall'apporto degli scali minori, a testimonianza di questo London-Stansted ha visto transitare 10 milioni di passeggeri in più rispetto al 2000. Sempre per crescita assoluta tra i primi 20 aeroporti europei compaiono anche Ciampino e Orio al Serio mentre escono dai primi 10 Torino e Verona. La crescita percentuale del traffico passeggeri in Italia è sostanzialmente omogenea per aree geografiche con un recupero da parte delle zone caratterizzate da minori livelli di sviluppo del traffico aereo. La mobilità è superiore al Centro seguita da Nord, Sud e Isole.

Nel 2005 tra i primi 20 scali europei in termini di merci trasportate troviamo 3 aeroporti italiani Malpensa (all'8° posto) Fiumicino (18°) Orio al Serio (20°). Francoforte guida la classifica, seguito da Amsterdam Schiphol, Heathrow, Parigi CDG, Bruxelles, Colonia-Bonn e Lussemburgo.

Negli stessi termini Malpensa e Orio trasportano il 75% del totale mentre lo scalo di

Brescia-Montichiari registra tassi di crescita rilevanti (85,5%) in termini assoluti. Lo studio ha affrontato la connettività a livello europeo che rappresenta il numero medio delle tratte necessarie affinché un passeggero raggiunga un qualsiasi altro aeroporto del network partendo dall'aeroporto considerato. Al primo posto per connettività mondiale (su 3.556 aeroporti) troviamo ancora una volta Francoforte mentre per lo stesso dato a livello europeo domina Amsterdam. Per quanto riguarda il nostro paese Fiumicino è lo scalo con maggiore connettività mondiale ed europea.

Altro indice preso in considerazione dal rapporto il PIL e la popolazione europea raggiungibili. Malpensa sotto questo aspetto risulta essere l'unico aeroporto italiano tra i primi 10 in Europa (con l'85,3% del PIL e l'81,1% di popolazione raggiunti) laddove Fiumicino è al 16° posto per PIL e al 18° per popolazione. Da sottolineare che gli aeroporti a vocazione low cost permettono di "raggiungere" con collegamenti diretti circa il 60% del PIL europeo.

FENOMENO DI MASSA

DALLO STUDIO EMERGE poi che dal punto di vista delle rotte domestiche il nostro mercato è quello più attraente d'Europa, il dato è stato reso possibile dalla comparazione dei volumi settimanali di ASK domestici offerti. Attualmente molte delle rotte più dense sono domestiche e su molti di questi collegamenti sono attivi progetti ferroviari per l'alta velocità. Infine per quanto riguarda questo aspetto e con riferimento al traffico intraeuropeo c'è da notare che Ryanair e easyJet superano per ASK offerti tutti i vettori "storici". «I livelli di crescita della domanda – ha detto Paleari – ci inducono a ritenere di trovarci di fronte ad un fenomeno di massa con costi comparabili a quelli dei mezzi sostitutivi con due ordini di considerazioni: la prima è che a segmenti diversi corrisponderanno standard competitivi differenti con le low cost come standard dominante sul mercato europeo del point-to-point; la seconda è che si accentuano le situazioni di congestione rendendo urgente la questione degli investimenti in capacità, come suggerito recentemente dall'Unione europea». Il rapporto fotografa la situazione del settore quando la fase 1 della liberalizzazione ha dato i suoi frutti. La fase 2 potrebbe iniziare – si legge nel testo – con l'accordo che liberalizza i traffici tra Europa e Stati Uniti.

Gli aeroporti non sono diversi solo per passeggeri e merci trasportate «e non si può prescindere – ha continuato Paleari – da una mappatura intelligente degli scali italiani prima di procedere a scelte regolatorie quali connettività, potenzialità dello scalo, concentrazione, quote in competizione diretta e indiretta ed altri fattori». Lo studio affronta ampiamente anche il tema del congestionamento che rende auspicabili politiche volte a favorire adeguati livelli di intervento ed investimento. «Ciò può essere ottenuto – vi si legge – senza costi diretti per lo Stato, riconoscendo adeguati livelli di re-

munerazione al capitale investito». Se la fase 1 della liberalizzazione ha visto l'accentuarsi della competizione tra compagnie è probabile che ora ci si sposti anche sulla parte della filiera che coinvolge le società di gestione. «Affinché il paese non si trovi penalizzato rispetto ai gestori degli altri paesi è opportuno avere come riferimento, ancorché non obbligatorio, i livelli tariffari europei, naturalmente a parità di servizio, e favorire i processi di aggregazione». Secondo ICCSAI il muoversi in un contesto europeo non nega la possibilità di tutelare gli interessi nazionali. ● **M.D.M.**