

Presentati a Roma i dati e le analisi Iccsai sulla competitività aeroportuale. Decisiva per Bergamo la presenza delle compagnie a basso costo

Orio, unico scalo in Italia a superare la crisi

Nel 2008 ha continuato a crescere per numero di passeggeri. Sommando le merci è il quarto aeroporto del Paese

dall'inviato
Dino Nikpali

ROMA Sempre più in alto. Sarà il vantaggio di giocare in casa, visto che sta di base ad Orio al Serio, ma il rapporto annuale sulla competitività aeroportuale stilato da Iccsai mette lo scalo bergamasco al top in Italia ed in una posizione assolutamente strategica per l'accessibilità al mercato europeo. Potenza di un 2008 dove Orio al Serio ha scalato posizioni su posizioni, aumentando il proprio score in diverse classifiche. Nella prestigiosa sede di Palazzo Marini, dependance della Camera dei deputati, il Fact Book 2009 dell'Istituto di ricerca sulla competitività aeroportuale (nato nel 2007 da un'intuizione di Sacbo, società di gestione di Orio, e di altre realtà made in Bergamo come Italcementi, Camera di Commercio, Credito Bergamasco, Banca Popolare, Provincia e Comune) ha messo in controluce dinamiche, realtà e problemi di un settore complesso e che ha inevitabilmente risentito della crisi in corso, così come del boom dei prezzi del petrolio dell'anno scorso. Un'analisi sia dal punto di vista dei vettori che degli scali, e su questo versante Orio al Serio ha davvero preso il volo.

Rispetto al 2007, lo scalo bergamasco ha scalato posizioni sia sul versante dei passeggeri che delle unità di traffico (dato frutto della somma di passeggeri e merci): sul primo fronte, la crescita è stata di due posizioni, dalla 7ª alla 5ª, da 5 milioni 741.734 a 6 milioni 482.590 unità. Tenuto conto che, nonostante la leggera flessione in tonnellate (da 134.449 a 122.398) prevista e voluta, Orio conserva la 3ª posizione nella classifica delle merci, la somma di queste due voci porta Orio al 4º posto assoluto in Italia, superando nuovamente Venezia e piazzandosi dietro i tre aeroporti principali: Fiumicino, Malpensa e Linate.

Movimenti che hanno avuto ripercussioni anche sul versante europeo, dove lo scalo bergamasco si conferma nella top 50, per la precisione al 48º posto, tra i passeggeri. Sul versante delle merci confermata la posizione numero 23, mentre alla voce delle unità di traffico Orio è tra i primi 50 scali, bissando la posizione numero 47 dell'anno prima. Sempre in chiave europea, aumenta però la centralità di Orio: da qui è possibile difatti raggiungere zone dove si concentra l'84,6% del prodotto interno lordo europeo. In sostanza, il dato indica la quantità di Pil rispetto a quello complessivo dell'Ue raggiungibile entro 100 km dallo scalo d'arrivo. Indice che nel 2007 era fermo al 64,6%, ed è emblematico della crescita di uno scalo dove gli aeroporti raggiungibili in giornata sono passati da 215 a 375 nel giro di un anno.

Normale che anche la popolazione dell'Unione europea raggiungibile con un volo sia aumentata, passando percentualmente dal 63,9 al 90,5. Questo nonostante la conferma delle rotte schedate nell'Ue, pari a 57. Nel complesso Orio si conferma uno scalo totalmente dipendente dai voli low cost, che coprono il 97,2%, contro il 95,7 dell'anno precedente. In più si registra una fortissima concentrazione, con le prime tre compagnie che coprono l'89,4% dell'offerta contro il 72,9 del 2007. La parte del leone la fa ovviamente Ryanair che da sola copre ben il 65,3%: nessun altro scalo italiano è così dominato da una compagnia (o meglio, anche Linate dopo la fusione Alitalia-AirOne), il che sostanzialmente conferma la tendenza in corso a creare una sorta di hub anche per le compagnie low cost.

E che il mercato low cost abbia cambiato il volto dell'Europa lo confermano diversi dati. Il primo: la classifica delle crescite percentuali dell'ultimo decennio premia tutti quegli scali secondari che servono grandi aree metropolitane, come Francoforte Hahn, Roma Ciampino, Parigi Beauvais, Barcellona Girona e appunto Orio al Serio, sul mercato venduto come scalo milanese e di fatto parte integrante e strategica di questo sistema. Spostando l'obiettivo sulla dimensione nazionale, nel 2008 Orio al Serio è stato il solo (nel senso dell'unico) scalo ad aver scalato posizioni nella classifica dei passeggeri: tutti gli altri o ne hanno perse o sono rimasti sostanzialmente stabili. La crescita complessiva del segmento è stata del 12,9% a fronte di un calo nazionale dell'1,8 ed europeo dello 0,17. E il futuro? Stefano Paleari, direttore scientifico dell'Iccsai, un'idea chiara ce l'ha: «Finora Orio è cresciuto sapendo sfruttare grandi opportunità di mercato, raggiungendo un livello dimensionale che lo pone tra i primi in Italia e nella top 50 europea. Ma il problema è che non può più pensare di crescere con una semplice strategia di mercato che c'è e che è stato egregiamente intercettato: ora deve definire una propria strategia di posizionamento, che a questo punto non è più né regionale né nazionale, ma all'interno di un contesto europeo. Sono i numeri a dirlo».



→ il caso

«Rivoluzione» low cost Ryanair supera Lufthansa

dall'inviato

ROMA E sorpasso fu. Dati alla mano, per la prima volta nella storia dei cieli europei, un vettore low cost balza al primo posto nella classifica dei passeggeri trasportati. Manco a dirlo è Ryanair, che nel 2008 ha trasportato qualcosa come 57 milioni 672 mila passeggeri, superando così la tedesca Lufthansa (54 milioni e 664 mila) e Air France (49 milioni 975 mila). Se però l'obiettivo si sposta sui grandi gruppi, quindi si considerano le controllate tedesche (Swissair, per esempio) o francesi (l'olandese Klm, mentre Alitalia era ancora single al momento delle rilevazioni), gli irlandesi tornano al terzo posto. Comunque da soli. In vetta balza Air France-Klm, seguita da Lufthansa group.

E siccome il compito di un centro di ricerca che sta ormai assumendo dimensione e rapporti mondiali come Iccsai è quello «di saper leggere in anticipo i fenomeni, soprattutto in un contesto economico particolare» come ricorda il presidente Fredmano Spairani, il quadro che emerge dalle dinamiche del trasporto aereo europeo si può ben sintetizzare in una parola: rivoluzione.

«Una vera svolta nel trasporto di massa, come fu l'auto negli anni '60» spiega il direttore scientifico Stefano Paleari presentando il Fact book 2009, sempre più approfondito e completo. Una sorta di vademecum di un settore atteso però a tempi duri, tra l'altro anticipati in minimissima parte da quel meno 0,17 di passeggeri del 2008 in chiave europea, dopo anni di crescite esponenziali frutto proprio dei low cost che hanno portato la scaletta dell'aereo all'altezza delle tasche di tutti. Per la cronaca, l'Italia insieme alla Spagna hanno contribuito in

modo determinante a questo risultato in positivo, visto che negli ultimi 5 anni hanno registrato un tasso di crescita (annuale) di quasi 6 punti percentuali.

Solo che il quadro del primo trimestre 2009 comparato con l'analogo periodo dell'anno precedente, è da brividi, con cali passeggeri nell'ordine del 14,3 su base nazionale (con Orio che fa eccezione come al solito e invece cresce seppure con tassi intorno al 3 per cento) con punte minime del 18 in Spagna. Ancora più disastroso il quadro merci, «indicatore dell'economia reale» ricorda Paleari: già nel 2008 il Belpaese aveva dovuto scontare una perdita di 10 punti frutto nella quasi totalità dall'abbandono

di Malpensa (meno 14,5) da parte di Alitalia, e nel primo trimestre 2009 il dato è del 30 per cento. Chiaramente in meno. Non se la passano bene (ed è tutto dire) nemmeno la Germania con il 21,6, l'Olanda con il 27 e il Belgio che dimezza letteralmente le merci. Per la cronaca Orio nei primi quattro mesi ha perso il 28,6.

Ci salveranno i passeggeri? Probabile, anche perché, dati alla mano il prezzo dei voli low cost se prenotati con almeno 2 mesi d'anticipo «è tra i 4 e gli 8 centesimi al km» spiega Paleari. Che racconta anche di uno studio dove il costo del camminare «inteso come consumo di un paio di scarpe dal prezzo medio per un tot di chilometri si piazzasse tra gli 8 e 10 centesimi. Può sembrare paradossale, ma in termini di costo, volare costa meno che camminare». Ma se il ticket si fa il giorno prima del volo la tariffa sale anche del 60 per cento. Potenza delle cosiddette politiche di «dynamic pricing» che nel web trovano un terreno perfetto. Un'altra piccola grande rivoluzione.

D. N.

