

# Cronaca di città e provincia

## L'aeroporto di Orio scala l'Europa

È al sedicesimo posto nella classifica dell'area Ue. In Italia solo Ciampino cresce di più. I dati in uno studio sulla competitività: primo nel suo genere, è stato elaborato a Bergamo

Dall'inviato

**ROMA** Minori a chi? Il primo rapporto sulla competitività del trasporto aereo in Europa mette in evidenza un dato forte e chiaro: dal 2000 al 2005 la crescita degli aeroporti «hub» (gli intercontinentali) si limita al 2 per cento considerando i segni meno davanti a Zurigo e Bruxelles, conseguenza del fallimento della Swissair e della Sabena. Di conseguenza a tenere in aria il sistema, e a farlo volare ad alta quota, ci hanno pensato i cosiddetti scali minori, la cui percentuale di crescita si attesta al 19 per cento.

Tra questi scali «minori» c'è Orio al Serio, che rientra nelle 20 migliori performance europee del quinquennio, per la precisione la 16ª, pari a 3 milioni 115.005 passeggeri. Il top l'ha raggiunto lo scalo londinese di Stansted, con ben 10 milioni e rotti in più, seguono via via fior fior di scali internazionali (Madrid, Barcellona, Parigi, Amsterdam, Vienna). Ciampino fa meglio di Orio piazzandosi al 12º posto, ma nella classifica complessiva europea è un posto sotto lo scalo bergamasco: 61 contro 60. Per la cronaca Orio ha scalato 49 posizioni, Ciampino 63. Una pioggia di dati raccolta dall'Iccsai, l'International Center for Competitiveness studies in the aviation industry con sede proprio a Orio. Una realtà voluta dalla Sacbo, dalla Banca Popolare di Bergamo, dalla Camera di Commercio (che ha nominato Claudio Solenghi come proprio rappresentante nel Consiglio direttivo), dal Credito Bergamasco e dalla Fondazione Italcementi, in stretta correlazione con l'Università di Bergamo.

È stato Stefano Paleari, direttore scientifico dell'Iccsai e professore di Analisi e sistemi finanziari alla facoltà d'Ingegneria, a presentare lo studio a Roma, al ministero dei Trasporti, davanti a una platea di addetti ai lavori: doveva esserci anche il ministro Alessandro Bianchi, bloccato però prima in aula per il question time e poi dal decreto sulla sicurezza nelle strade, atteso per domani. Si è perso il primo e unico (a detta di tutti) documento quadro sul sistema aeroportuale europeo: una bussola per leggere il presente e soprattutto il futuro di una partita difficile, soprattutto nel Belpaese. Di certo c'è una cosa: «I livelli di crescita della domanda ci inducono a ritenere di trovarci in presenza di un fenomeno di massa, come quello dell'auto negli anni '60», spiega Paleari. Una crescita che ha un nome, i voli low cost, e un complice: gli scali minori, appunto. Un binomio di reciproca indispensabilità che di fatto ha ribaltato un mercato in Italia ingessato su Alitalia, all'estero più dinamico ma nemmeno tanto. Resta il fatto che nei cinque anni presi in considerazione la crescita percentuale dei passeggeri è stata molto superiore a quella del Pil italiano. Un dato interessante nella partita degli scali si riferisce alla concentrazione dei voli: in Italia Fiumicino raccoglie solo il 25 per cento dei passeggeri, mentre in Francia Parigi-Charles De Gaulle il 42,6. Come dire che dopo il Paese dei campanili stiamo diventando quello degli aeroporti, il che comporta una necessaria politica di regolazione del sistema, tendo conto delle singole specificità, nazionali e non. Per esempio nelle merci in Italia c'è la situazione opposta a quella dei passeggeri: il 75,1 per cento è concentrato tra Malpensa, Fiumicino e Orio al Serio. Dato che scende a 56,5 se consideriamo l'asse Malpensa-Orio: come dire che metà delle merci aerotrasportate gravita in 120 chilometri tra questi due scali.

E nella guerra tra Malpensa e Fiumicino sul ruolo di hub nazionale, Paleari mette sul tavolo anche i semi-hub, ovvero quegli scali che diventano strategici nel ruolo di tappa intermedia per connettere due destinazioni importanti. E qui, sorpresa, dietro i due contendenti, la turistica Venezia e Ciampino spunta ancora Orio, scalo da dove è possibile raggiungere il 62 per cento del Pil europeo e il 58,9 della popolazione. Un risultato frutto dei low cost e delle politiche di prezzo dinamico (con variazioni del prezzo secondo la data, procedura sconosciuta ai grossi vettori), nonché della scelta di puntare su collegamenti a breve raggio: da 1.000 a non più di 2.000 chilometri, tagliando nettamente i costi del servizio e del biglietto. Un fenomeno che ha aperto le porte di Orio (e non solo) all'Europa ma che dalle parti del ministero dei Trasporti sembrano non capire ancora appieno a giudicare dagli interventi dei vertici dello stesso dicastero, di Assoaeroporti, di Assaero ed Enac, apparsi molto tesi a difendere il proprio orticello, ad attendere risposte dalla politica e anche a rimpiangere i bei tempi della compagnia di bandiera. Quella che ora perde 1 milione al giorno. Per chi invece volesse capire cosa succede davvero in aria, l'unica cosa da fare è dare un'occhiata allo studio dell'Iccsai: guarda in alto ma rimane con i piedi per terra. Il massimo.

Dino Nikpalj

### La crescita degli aeroporti 2000 - 2005

#### LA CLASSIFICA EUROPEA

	passengeri
1 Londra Stansted	10.143.368
2 Madrid Barajas	9.046.710
3 Barcellona	7.312.488
4 Parigi Charles De Gaulle	5.510.063
5 Monaco	5.493.528
6 Praga	5.223.488
7 Dublino	4.606.872
8 Amsterdam Schiphol	4.556.175
9 Vienna	3.910.799
10 Manchester	3.910.799
11 Budapest	3.606.591
12 Roma Ciampino	3.405.488
13 Londra Heathrow	3.308.574
14 Malaga	3.212.508
15 Colonia/Bonn	3.160.005
16 Bergamo Orio al Serio	3.115.005
17 Bristol	3.074.807
18 Milano Linate	3.062.265
19 Londra Luton	2.970.585
20 Edimburgo	2.940.334

Nota: i dati di traffico si riferiscono al 2006 per l'Italia, al 2005 per l'Ue. Quelli sulle rotte all'orario di ottobre 2006

Fonti: Fact Book 2007, Iccsai

CENTIMETRI.IT

#### I DATI DI ORIO

• Passeggeri	5.244.794
• Europa	60°
• Italia	6°
• Merci	140.630 tonnellate
• Europa	20°
• Italia	3°
• Unità di traffico (passeggeri più merci)	6.651.094
• Europa	51°
• Italia	4°
• Movimenti	56.358
• Italia	9°
• Quota primo operatore	63%
• Quota primi 3 operatori	79,2%
• Quota low cost	93%

#### Compagnie

• Con voli schedulati	21
• Rotte schedulate in UE	42
• Rotta più importante come rapporto tra posti offerti e km (Ask)	Londra Stansted
• Rotta più importante come posti	Londra Stansted

### L'INTERVISTA STEFANO PALEARI (DIRETTORE ICCSAI)

«LE OCCASIONI SONO DI CHI LE SA COGLIERE CON RYANAIR UN RECIPROCO INTERESSE»



Stefano Paleari

Professor Paleari, alla faccia di scali minori...

«La crescita in Europa di questi 5 anni è essenzialmente merito di questi aeroporti: la liberalizzazione del mercato ha dato delle possibilità a chi le aveva, e a chi le ha saputo cogliere. Il concetto di scalo minore va quindi relativizzato, semmai bisogna porsi la domanda sulla tipologia dei collegamenti che un certo scalo consente prima ancora di dire se è minore o maggiore. Fare riferimento oggi solo ad aspetti dimensionali grezzi è un concetto che va stretto, come la definizione di hub: diciamo che la fine di una fase di liberalizzazione e l'inizio di un'altra portano anche a una ridefinizione dei lessici».

Il caso di Orio al Serio è da manuale...

«Dimostra come si possa fare risultato catturando le opportunità offerte dal contesto: il sistema economico circostante, la richiesta di collegamenti aerei, la posizione strategica».

**C'è il rovescio della medaglia: l'eccessiva dipendenza da Ryanair, 63 per cento. E se questi un giorno se ne vanno?**

«Sono consapevolezza che il management di Sacbo è già impegnato da tempo ad affrontare. Ma chiariamo una cosa: il low cost non è un concetto dispregiativo per un aeroporto, anche questo fa parte di un lessico tradizionale. È un mercato che ha termini diversi, né migliori né peggiori di altri».

**D'accordo, ma se questi se ne vanno il sistema crolla...**

«Diciamo che Ryanair è approdata a Orio per un interesse commerciale, non per benevolenza. Quindi fintanto che questo interesse rimane, pure Ryanair rimane, ma attenzione: Orio cresce indipendentemente da questa compagnia, quindi la sua influenza può rientrare in parametri fisiologici. Ma la verità è che siamo di fronte a un interesse reciproco».

**In Germania il mercato interno dei voli è quasi marginale perché è coperto dall'Alta velocità ferroviaria: cosa succederà in Italia quando saranno completate linee come la Milano-Roma-Napoli?**

«Cambierà radicalmente il bacino d'utenza di tutti gli aeroporti e la loro raggiungibilità: questo è un punto su cui è opportuno che le compagnie e gli scali comincino già a fare una riflessione adeguata».

D. N.

## Pedemontana: Di Pietro stringe i tempi

Il ministro vuole l'apertura dei cantieri entro 48 mesi. Accesa discussione con l'amministratore delegato

■ Un faccia a faccia al calor bianco quello romano tra il ministro alle Infrastrutture Antonio Di Pietro e i vertici di Pedemontana. Sul tavolo la bozza di convenzione che dovrebbe venire firmata il prossimo mese, ma che non pare aver convinto Di Pietro. La proposta prevede 61 mesi per l'apertura dei cantieri, termini che sarebbero stati compressi fino a 48-51, ma per il ministero non è sufficiente, da qui la richiesta di allineare i tempi con quelli di Brebemi la cui convenzione sarà firmata il 26 al Pirellone.

La discussione si è fatta accesa, e a un certo punto dal lato Pedemontana pare che l'amministratore delegato, il bergamasco Giuliano Asperti, abbia anche minacciato l'uscita di scena. Le cose potrebbero chiarirsi a breve, in occasione dell'assemblea dei soci di Pedemontana (Autostrade per l'Italia e Serravalle) che sancirà anche l'ingresso di Banca Intesa e la nomina del nuovo presidente, carica vacante dopo le dimissioni di Marco Vitale. Ma che il ministero non sia solo nella richiesta di taglio dei tempi lo conferma un altro passaggio, ieri in Regione. In Commissione Trasporti l'assessore Raffaele Cattaneo ha definito Pedemontana, Bre-

bemi e Tangenziale Est di Milano «l'ossatura, lo scheletro della nuova viabilità» sottolineando come «sia logico che procedano insieme». A breve ci sarà un nuovo incontro con Di Pietro per ribadire la necessità di accorciare i tempi di avvio dei lavori e di abbassare contestualmente i costi di realizzazione affidandosi a un «general contractor» in grado di ridurre a un solo passaggio (anziché i tre attuali) la fase di progettazione, assegnazione e messa in opera dei progetti.

Per quanto riguarda le altre autostrade lombarde l'attenzione della Commissione si è focalizzata sulla Cremona-Mantova, Broni-Mortara, Tibre (Tirreno-Brennero), Valtrompia e Rho-Monza. «Quest'ultima è assolutamente urgente per non vanificare gli effetti positivi dell'apertura autunnale della quarta corsia sulla Milano-Venezia - spiega Marcello Raimondi, presidente della Commissione - e su questo punto tutti i commissari si sono detti d'accordo nel cercare una soluzione positiva alla forte opposizione del comune di Baranzate a fronte della condivisione del progetto da parte di Regione, Provincia di Milano, Anas, Società Autostrade, Serravalle e degli altri Comuni interessati».

