

Economia

# Il localismo ci uccide

Lo ha detto Raffaele Cattaneo, assessore regionale alle infrastrutture. Anche nel trasporto aereo occorre ragionare in ottica sistemica.

L'accrescimento del traffico giustificherà l'esistenza di tutti gli aeroporti. Che dovranno però specializzarsi e coordinarsi.



**G**li aeroporti del Nord Ovest della Penisola hanno, nell'insieme, una posizione di privilegio nei collegamenti con il resto d'Europa. Osservate la tabella nella pagina seguente. Milano Malpensa, Orio al Serio, Torino, così come Milano Linate e anche Bologna, l'indice di prossimità al prodotto interno lordo dell'Europa, in base al numero dei voli, viaggia tra il 40% e quasi l'85%. E, in termini di tempo di percorrenza (entro 4 ore), le percentuali sono ancora più elevate. Non è un caso quindi che il 70% delle merci che transitano negli aeroporti italiani faccia riferimento a scali del Nord Ovest.

Questi ultimi, nel recente passato, hanno sofferto molto il de-hubbing di Alitalia, solo compensato dalla crescita point-to-point di Bergamo e Bologna. La crisi economica internazionale ha inoltre causato due effetti: regge la mobilità low-cost grazie a politiche aggressive di prezzo; soffrono i city-airport come Linate, Torino e Genova.

In un'ottica di medio periodo, considerando cioè il trend degli ultimi cinque anni, ci si accorge però che gli aeroporti del Nord Ovest soffrono una crisi strutturale e non solo congiunturale. Il tasso medio di crescita dei passeggeri dal 2004 al 2009 è stato del 2,1% annuo, contro una media italiana del 3,9%. Nello stesso periodo, il peso percentuale del Nord Ovest sul totale del traffico italiano è diminuito passando dal 35,6% del 2004 al 32,5% del 2009.

E nel prossimo futuro? Secondo **Stefano Paleari**, direttore scientifico di Iccsai (International Center for Competitiveness Studies in the Aviation Industry), "il quadro infrastrutturale dei prossimi anni stravolgerà il contesto competitivo della filiera con effetti irreversibili sui territori di riferimento".

**Tra 15-20 anni il traffico passeggeri raddoppierà. L'aereo come trasporto di massa, come fu per l'automobile.**

Come dire: ci sono decisioni strategiche da prendere e vanno prese subito. Ma avverte: il caso Londra, dove si pensa di costruire il settimo aeroporto, mostra che non è vero che ci siano troppe aerostazioni. Anche Barcellona ne ha tre. Occorre strutturarsi per far fronte ad un aumento del traffico aereo che si stima raddoppi nei prossimi 15-20 anni. Questo tipo di mobilità, infatti, da trasporto di élite si sta trasformando in trasporto di massa. Come è stato per l'automobile.

Gli ha fatto eco **Alessandro Cardì** dell'Enac: "Nel 2020 i primi 60 aeroporti europei saranno tutti congestionati.

*Dopo la liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, ci si è accorti che il collo di bottiglia non era in cielo, ma a terra".*

Ed è per ragionare proprio sulle decisioni da prendere che le tre Confindustrie regionali di Lombardia, Piemonte e Liguria si sono incontrate a Stresa per lanciare al mondo politico un messaggio: occorre smettere di

approcciare la questione in termini localistici per abbracciare un'ottica più allargata, quanto meno di macro-regione. Il Nord Ovest, in questo caso "I dati previsionali sull'incremento dei traffici aerei nei prossimi anni - ha avvertito **Michele Graglia**, vice presidente di Confindustria Lombardia - mostrano chiaramente che c'è spazio di crescita per tutti. Occorre però una maggiore specializzazione ed integrazione per rispondere adeguatamente ad una domanda che diventa sempre più esigente".

**Raffaele Cattaneo**, assessore alle infrastrutture della Regione Lombardia, ha concordato: "La politica che perseguiamo è esattamente quella della

specializzazione: Malpensa per le merci, Linate per i passeggeri, Orio al Serio per il low cost. Ci domandiamo allora: quale è la specializzazione che scelgono gli altri aeroporti del Nord Italia?"

Sì, del Nord Italia, perché secondo Cattaneo è già riduttivo pensare ad un coordinamento dei soli aeroporti del Nord Ovest. Un coordinamento, peraltro, che deve vedere la sfera politica fornire gli indirizzi strategici, mentre sul piano operativo devono essere proprio gli aeroporti a trovare degli accordi tra loro. E fare accordi presuppone cedere sovranità. Vuol dire ragionare in termini sistemici e non localistici. "Il localismo ci uccide", ha affermato. Per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture, Cattaneo ha escluso che nei prossimi quindici anni possano essere realizzate nuove aerostazioni. Il surplus

**La politica deve fornire indirizzi. Gli aeroporti devono fare accordi tra loro pensando agli interessi generali, non solo locali.**

del traffico dovrà quindi essere spalmato su quelle esistenti. E, con riferimento a Malpensa, ha osservato che "oggi essa movimentata 17.500 passeggeri. La capacità massima è di 30.000. Per arrivare ai 35.000 previsti tra quindici anni - ha concluso - occorre fare la terza

pista"

Un'ottica ancora più allargata è stata propugnata da **Cesare Trevisani**, vicepresidente di Confindustria: "Gli aeroporti sono parte del sistema della mobilità. Il piano del trasporto aereo non può esistere da solo, deve essere connesso con il resto della rete". Sulla necessità di puntare sulla Logistica si è soffermato il sottosegretario ai trasporti **Bartolomeo Giachino**. "Nello stendere il nuovo Piano nazionale

**Investire nella Logistica per rendere più competitivo il sistema economico e per creare occupazione proprio in tale settore.**

della Logistica dovremo copiare dalla Germania, la quale negli scorsi anni ha molto investito in questo settore che,

attualmente, conta circa 2,5 milioni di occupati. Così, le merci vanno ad Amburgo e negli altri porti del Nord Europa, dove pagano tasse portuali elevate e da dove scendono poi in Italia utilizzando corrieri stranieri". "Da noi - ha aggiunto - i costi della Logistica incidono per oltre il 20% sui costi industriali, in Germania solo per il 15%. Abbiamo un costo aggiuntivo di 40 miliardi come perdita di competitività. Con adeguati investimenti nel settore, invece, il nostro Pil crescerebbe dello 0,5-0,6%. Il valore aggiunto per container della pura movimentazione è di 300 euro. Se ci sono lavorazioni intermedie, il valore sale a 2.300 euro. Bisogna puntare a questo".

Mauro Luoni



La conferenza di Stresa

Aeroporto	Pil EU in 1 step	Pil EU in 4 ore	Passeggeri	Merci
Milano MXP	84,3 %	90,9 %	17.551.635	344.047
Milano LIN	39,7 %	75,3 %	8.295.099	17.027
Bergamo Orio	64,8 %	65,2 %	7.160.008	100.354
Bologna	62,6 %	73,2 %	4.782.284	27.329
Torino	57,3 %	75,0 %	3.227.258	6.942
Genova	31,8 %	58,1 %	1.136.798	4.668
Brescia	12,5 %	17,6 %	203.582	36.070
Cuneo	8,7 %	15,4 %	127.946	0

Fonte: ICCSAI