

[ L'ANALISI ]

# Scali deserti alla fiera dello spreco fiumi di denaro pubblico gettati via



**Enrico Musso\***

**G**li aeroporti crescono malgrado la crisi, e fanno gola ai privati. Ma in Italia ci sono 101 aeroporti aperti al traffico civile. Spesso a loro insaputa, perché in meno della metà atterrano voli di linea. Oltre ai 10 di "rilevanza strategica" per l'Ue (Bergamo, Bologna, Genova, Linate, Malpensa, Napoli, Palermo, Fiumicino, Torino, Venezia) solo altri 13 superano il milione di passeggeri. Più del 90% del traffico si concentra nel 20% degli scali. Comuni, Province, Regioni hanno un terzo del capitale delle società di gestione (e pubblico è un miliardo abbondante di debiti) e versano fiumi di soldi pubblici per aeroporti spesso deserti. Nanismo, frammentazione, inadeguati collegamenti con le reti terrestri. Il nostro mercato aereo è paragonabile a Francia, Germania, Regno Unito. Gli aeroporti no. Nemmeno con Spagna e Olanda, il cui mercato è una frazione.

Come riporta Fabio Carlucci, docente di economia dei trasporti all'università di Salerno, le tre principali società di gestione (ADR, SEA, SAVE) macinano oltre 120 milioni di utili, e l'utile medio dei primi 10 aeroporti si aggira sui 18 milioni. I passeggeri crescono negli scali intermedi (nel 2011 oltre il 10%, contro il 3% comunque interessante dei "grandi"). I ricavi si dividono fra un 40% circa per il settore aviation, 20% per l'handling, 40% per il settore commerciale.

Il futuro del settore ruota intorno ai ruoli della concorrenza e del soggetto pubblico. Il settore è meno protetto da barriere di costo e monopoli naturali delle stazioni e reti ferroviarie. È relativamente economico costruire un aeroporto. Ma l'enorme complessità normativa e "politica" rende più realistico, se la cosa ha un senso geografico-economico, puntare su uno dei tanti aeroporti fantasma costruiti per spirito di campanile (o peggio) e oggi deserti. Il tema s'intreccia con quello della concorrenza fra compagnie aeree. Come rileva Tae Hoon Oum, della University of British Columbia (Vancouver), vi sono tendenze all'integrazione del segmento aeroportuale da parte delle compagnie aeree, per ridurre i costi ma soprattutto evitare di perdere controllo sullo snodo più delicato e "vulnerabile" del ciclo di trasporto. Nei limiti imposti dalla geografia e dalla domanda, sempre più compagnie sceglie-

ranno di rilevare la gestione di uno scalo o di un terminale per lavorare meglio in casa propria.

Ma la battaglia decisiva è con la ferrovia. Nei paesi in cui si è già realizzata una rete ferroviaria al passo con la tecnologia e, appunto, con la concorrenza aerea - pomposamente chiamata ad alta velocità solo perché confrontata con il treno ottocentesco sopravvissuto fino ad oggi - si stanno rovesciando i segmenti di mercato. Il treno veloce, e che valorizza il residuo tempo di viaggio, ma che comporta investimenti enormi e non dirottabili verso altre aree geografiche secondo gli umori del mercato, viene allestito solo fra grandi città per le quali la domanda è forte, ricca e duratura; mentre il trasporto aereo si riorganizza sul sistema "hub-and-spoke", cattura tratte secondarie fra città medie e minori che non giustificano economicamente una nuova ferrovia. Una domanda spesso più povera (il low cost trasporta oggi in Italia oltre il 40% dei passeggeri) e/o più aleatoria, le cui oscillazioni sono però meno letali perché l'investimento si può dirottare altrove.

La concorrenza treno-aereo, soprattutto nei 3-800 chilometri, è oggi assai più aspra che in passato, quando la distanza da percorrere determinava segmenti di mercato quasi disgiunti. Per questo, gli effetti distortivi di finanziamenti pubblici o costi "normativi" squilibrati diventano più rilevante. In Italia pesa la finta separazione fra binari e treni, formalmente divisi in due società appartenenti però allo stesso gruppo, per giunta pubblico e storicamente lottizzato. D'altra parte, è oggi sempre più difficile realizzare investimenti ferroviari, per le ristrettezze della finanza pubblica e la crescente suscettibilità degli ambientalisti (che se la prendono con il trasporto a minore impatto). Sul fronte dei costi, a sfavore dell'aereo giocano anche i crescenti costi della sicurezza, dove dopo il 2011 si considerano doverosi, ma solo per il trasporto aereo, standard che a rigor di logica andrebbero estesi a tutti i trasporti, come gli attentati di Madrid 2004 e Londra 2005 hanno drammaticamente dimostrato.

A rendere più complesse le scelte si aggiunge la pluralità e complessità degli effetti di un aeroporto non solo per chi utilizza l'aereo - riduzioni di costi e tempi di viaggio, aumenti potenziali di opportunità per imprese e persone - ma per l'intera collettività: l'attrattività del territorio per investimenti e turisti, i benefici occupazionali di-



retti e indiretti; ma anche i costi ambientali e urbanistici. Molti effetti, positivi o negativi, sono "esterni" al rapporto utente-produttore, o troppo lontani nel tempo per interessare l'investitore. Fino ad oggi, argomenti spesso addotti a sostegno, o a pretesto, per interventi pubblici tanto costosi quanto inutili, finché le finanze pubbliche lo hanno consentito.

Oggi servono altre armi: l'efficienza e competitività non solo delle compagnie aeree ma anche delle gestioni aeroportuali, arricchite dal comparto commerciale (il cosiddetto "non aviation") che come dimostrano gli outlet realizzati in aperta campagna funziona benissimo anche se l'aeroporto non c'è. Ma la concorrenza richiede più efficacia della regolazione e più efficienza del legislatore e della pubblica amministrazione. Subito l'autorità dei trasporti, e subito un piano che decida su quali scali strategici (non 31!) incardinare lo sviluppo, concentrando limitate risorse pubbliche in particolare per i collegamenti terrestri. Proprio per gli enormi vantaggi che può dare un aeroporto che funziona davvero - non una cattedrale nel deserto pagata dai contribuenti - i governi locali dovranno trasformarsi da invadenti co-gestori, clientelari e lottizzanti, a registi che si limitino a definire gli obiettivi strategici per la comunità e a controllare il loro raggiungimento da parte di gestori professionali, possibilmente internazionali, dai quali la politica deve tenersi lontanissima. Se ne sarà capace.

*(\*) professore ordinario di economia dei trasporti, Università di Genova e direttore dell'International Journal of Transport Economics*

© RIPRODUZIONE RISERVATA