E’ ormai divenuto un coro: decine di gestori aeroportuali stanno presentando richieste alle autorità per costruire nuove piste al fine di incrementare lo sviluppo degli aeroporti che sono chiamati a far fruttare. Eppure in Italia non è che manchino piste ed aeroporti...

Al contrario, in Europa siamo tra i paesi che ne contano di più: oltre 100 aeroporti aperti al traffico, di cui 47 registrano traffico commerciale, e 20 di essi coprono il 95% del traffico totale. Possiamo dire che solo i primi 20 aeroporti hanno senso, mentre gli altri, quasi 100, servono a produrre il 5% del traffico totale: una vera follia economica, considerando che tali strutture sono aperte quasi esclusivamente a spese dell’erario pubblico.

Ai 47 aeroporti italiani che servono 61 milioni d’abitanti su un territorio di 301.340 km² con una densità di 201 abitanti per km² ne corrispondono in Germania 32 per 82 milioni d’abitanti ed una superficie di 357.123 km² , conuna densità corrispondente di 229 persone per km². In Francia abbiamo 60 aeroporti per 63 milioni d’abitanti ma sparsi su un territorio di 675.417 km² con una densità che è la metà degli altri, cioè 115 abitanti per km². Il Regno Unito, stato dell’arte dell’aviazione europea, risponde con 42 aeroporti per 65 milioni d’abitanti ed una superficie di 244.820 km² con una densità di 249 abitanti al km².

Eppure in Italia si continua a costruire. L’ultimo caso è quello di Comiso: una bella pista, poi una bell’aerostazione, poi la torre di controllo e naturalmente la caserma dei vigili del fuoco. Dove è il problema? Dall’inaugurazione dell’aprile 2007 nessun aereo c’è mai atterrato e nessun passeggero c’è mai arrivato... eppure furono spesi circa 50 milioni d’euro di finanziamenti pubblici. Ora si prevede l’apertura per l’autunno prossimo... chissà, ma per quante persone?

Chiedono a gran voce di costruire nuove piste non solo gli scali minori, ma anche i principali. Terza pista a Malpensa, quarta, quinta e forse sesta a Fiumicino, seconda o terza a Tessera, seconda a Peretola, nuovo aeroporto per Napoli. La lista è lunga e non serve insistere.

A cosa servono queste piste? Difficile dirlo, ma ormai in Italia non siamo nemmeno più capaci di copiare. Basterebbe riferirsi a quanto si fa in giro per il mondo per avere risposte inequivocabili. Tutti i grandi aeroporti nuovi o ristrutturati operano con solo due piste parallele, anzi il più trafficato aeroporto ad una sola pista, il britannico Londra Gatwick, produce 35 milioni di passeggeri l’anno e più di 251.000 movimenti (un movimento in un aeroporto è qualsiasi decollo o atterraggio), mediamente circa 52 movimenti l’ora, sostanzialmente quanto fa Fiumicino con ben tre piste.

Allo scalo della capitale le statistiche attribuiscono 37 milioni di passeggeri l’anno con più di 329.000 movimenti annui, circa 37 l’ora. Ancora più impietoso il raffronto con Londra Heathrow che, con solo due piste, è il più trafficato aeroporto d’Europa. Nello scalo londinese transitano ogni anno circa 70 milioni di passeggeri con più di 480.000 movimenti, mediamente 55 l’ora, quasi il doppio di Fiumicino ma con una pista in meno. E questi numeri dovrebbero chiarire che il volume di traffico non è certo legato al numero di piste, cosa che invece si tende a far credere

con le numerose veline passate alla stampa italiana specializzata e non.

Dove sono i problemi? In almeno due colli di bottiglia. Il numero di aerei che decollano ed atterrano è strettamente legato alla capacità del servizio di controllo del traffico aereo di gestire in maniera efficiente un traffico elevato. Anche questo prodotto non è direttamente legato al numero delle piste, basta ricordare le prestazioni di Londra, ma una volta atterrati, gli aerei devono parcheggiare, far scendere i passeggeri e le merci e di nuovo ricaricare le nuove merci ed i nuovi passeggeri e ripartire.

Per portare a termine queste operazioni servono le cosiddette piazzole di parcheggio, o meglio le aerostazioni dotate di pontili d'imbarco che aiutano a svolgere le operazioni in maniera più efficiente. Possiamo dire che ogni pontile d'imbarco produce circa 500.000 passeggeri l'anno.

Gli aeroporti italiani come sono posizionati? Prendiamo a raffronto Fiumicino con i citati scali londinesi. Heathrow ha 125 pontili, 47 piazzole per aerei passeggeri senza pontile e 18 per velivoli merci. Gatwick ha 66 pontili, 33 piazzole e 19 parcheggi merci. Fiumicino ha 40 pontili, 82 piazzole, e 4 parcheggi merci. Insomma Fiumicino ha in totale quasi gli stessi parcheggi di Gatwick, circa 120 e il 30% in meno di Heathrow che ne possiede circa 190. I numeri ci suggeriscono un collegamento diretto tra il numero di piazzole, o meglio pontili d'imbarco, ed il numero di passeggeri in transito. Secondo questa lettura un aeroporto per svilupparsi deve costruire pontili d'imbarco piuttosto che piste.

Eppure anche l'ENAC e la Camera dei Deputati dicono sostanzialmente le stesse cose. Nell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano approvata dalla nona commissione trasporti della Camera nel febbraio 2010, si dice chiaramente: "L'Italia non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti, ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi, attraverso collegamenti intermodali con la rete ferroviaria e stradale, al territorio e al bacino di traffico di riferimento", e ancora "Il rafforzamento degli aeroporti, vale a dire l'ampliamento della capacità dell'aeroporto di gestire traffico aereo in decollo o in atterraggio, è innanzitutto una questione di implementazione di capacità infrastrutturali ed operative".

Nel rapporto sull'Aviazione Civile 2010 dell'ENAC, prodotto pochi mesi dopo la relazione della commissione della Camera, si sostiene che un aeroporto, anche il più piccolo, costa quattro milioni di euro l'anno, ela soglia che permette di ammortizzare questo costo fisso di gestione, è di 40 mila movimenti aerei o 500 mila passeggeri (un pontile) all'anno.

In un Paese messo come il nostro sarebbe forse il caso di evitare di sperperare risorse pubbliche per cose inutili.

(4 maggio 2012)