

Edizione Italiana S.p.A. - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, DCB Milano

07
Anno VII
Mensile n°

JIM MORRISON:
IL POETA RIBELLE

MARE NOSTRUM
LE LOCALITÀ PIÙ BELLE

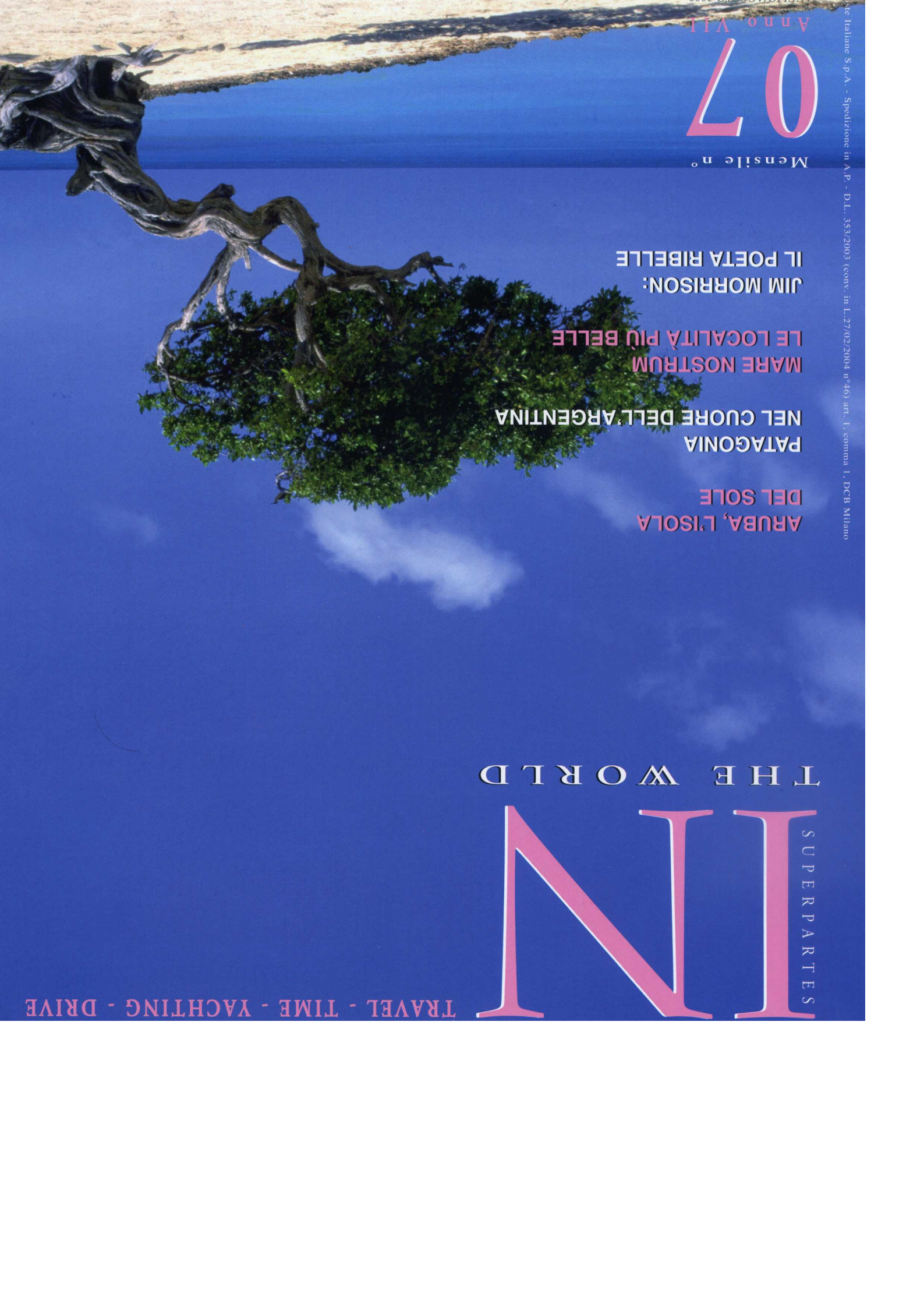
PATAGONIA
NEL CUORE DELL'ARGENTINA

ARUBA, L'ISOLA
DEL SOLE

THE WORLD

IN
SUPERPARTES

TRAVEL - TIME - YACHTING - DRIVE



Dove "nascono" i passeggeri di un aeroporto? L'evoluzione del concetto di bacino di traffico di un aeroporto

Pur all'interno di un momento storico difficile caratterizzato da fenomeni recessivi che inducono a un calo dei consumi in senso lato, si assiste in Italia e in Europa alla crescita del traffico passeggeri di alcuni e selezionati aeroporti che sembrano del tutto insensibili al calo generalizzato del traffico passeggeri che sia ri-

guardando la quasi totalità degli aeroporti europei. È interessante quindi chiedersi co-

me mai esistono mercati, in senso lato, che sembrano insensibili ai venti recessivi che spi-

rano sull'Europa e sul mondo. La risposta è particolarmente interessante perché evi-

denzia le potenzialità inespressi, figure di una globalizzazione ormai inarrestabile, che

possono essere colte da chiunque sappia guardare il proprio patrimonio economico di ri-

ferimento in senso globale, cioè come potenzialmente interessante per qualunque cit-

ta. Nel caso degli aeroporti, in particolare, il bacino di traffico era determinato contando la popolazione residente all'interno di so-

crone aventi per centro l'infrastruttura aeroportuale; in altre parole, si cercava di capire

quante persone risiedevano entro 30 minuti di macchina dall'aeroporto, 45 minuti ecc.

e in questo modo si calcolava il numero di passeggeri che avrebbero potuto utilizzare

quella determinata infrastruttura e l'analisi poteva spingersi fino a 50, 60 o addirittura

ra, 75 minuti in funzione dell'eventuale assenza di altri scali alternativi in prossimità

geografica. La crescita del traffico "low cost" ha però introdotto un nuovo concetto di ba-

cino di traffico legato per lo più all'attrattiva dell'area geografica servita da un aéro-

portino nei confronti dei paesi europei e, in linea di principio, di tutto il mondo. Questo

significa che il bacino di traffico tradizionale può anche essere piccolo ma se l'area geo-

grafica è interessante (dal punto di vista turistico, economico, politico, ecc.), la stessa può

costituire motivo di traffici "point-to-point" con origine/destinazione in tutti i principa-

li paesi europei e quindi il bacino di traffico potenziale è rappresentato di fatto dalla po-

polazione europea. È significativo, da questo punto di vista, l'esempio dell'aeroporto di

Pisa che ha raggiunto, nel corso del 2008, circa 4 milioni di passeggeri laddove la città

di Pisa ragguaglia a malapena gli 80.000 abitanti. È evidente che il traffico movimentato

dall'aeroporto di Pisa non si genera dai residenti delle isocrone toscane (anche in re-

lazione al fatto che a meno di 100 km opera lo scalo di Firenze) ma, per lo più, da città-

dati europei (e non solo in quanto lo scalo pisano è collegato anche con New York dal-

la compagnia americana Delta) interessati alla Toscana in generale. Quindi la determi-

nazione del bacino di traffico di un aeroporto deve necessariamente integrare la valu-

tazione del bacino "captivè" (desunto dalle isocrone territoriali) con il bacino "mark-

eting" potenzialmente ed eventualmente interessato a raggiungere attraverso l'aeroporto

o l'area geografica limitrofa. Ulteriore elemento per la determinazione del bacino di

traffico e, conseguentemente, per la determinazione di ragionevoli previsioni di svi-

luppo, è la comprensione circa l'assetto attuale e futuro delle infrastrutture di collega-

mento limitate all'aeroporto o in competizione con lo stesso in relazione agli impatti

sull'accessibilità allo scalo stesso. Ogni infrastruttura aeroportuale ha una potenzialità

che dipende direttamente dall'accessibilità, cioè dall'efficacia delle infrastrutture di col-

legamento (strade, autostrade, ferrovie, ecc.), e indirettamente dall'efficacia dei sistemi

di trasporto alternativi (ad esempio, Alta Velocità ferroviaria). È evidente che un aéro-

porto che serve una piccola città con un collegamento stradale di 30 km che richiede un

tempo medio di percorrenza di 40 minuti ha un'attrattiva diversa da quella che avreb-

be se lo stesso aeroporto fosse collegato anche con una grande città attraverso una bre-

ccia autostradale di 50 km con un tempo medio di percorrenza di 20 minuti.

In altre parole questo significa che ogni città che disponga di un aeroporto potrebbe rice-

veramente generare milioni di passeggeri ogni anno laddove il management dell'aéro-

porto fosse in grado di far conoscere l'area geografica servita dall'aeroporto (che spesso

può coincidere con una o più regioni) e inseguire flussi di passeggeri interessati a visi-

tare, soggiornare, conoscere quell'area geografica anche migliorando l'accessibilità, in

termini di collegamenti, all'aeroporto: il fatto poi che i vetori low-cost siano in grado di

realizzare i collegamenti con prezzi dei biglietti particolarmente bassi, rende praticabi-

le il conseguimento di questi obiettivi di traffico. Pur sembrando evidente e ovvio, quan-

to fin qui detto, cioè un nuovo modo di valutare le potenzialità di traffico di un aeroporto

(che determinano a loro volta un indotto importante in termini di occupazione e pro-

dotto interno lordo) e, soprattutto, la capacità di realizzare le potenzialità individuali

(che dipende ovviamente dalla qualità del management di un aeroporto e dal bisogno

del territorio), rappresenta una vera e propria rivoluzione nel concetto di traffico aereo.

Ogni città italiana, in linea di principio (e basta guardarci il network scritto da Ryanair,

ad esempio, per accorgersi di quanto affermato), ha a disposizione un potenziale svi-

luppo economico e territoriale straordinario la cui realizzazione dipende solo dalla città

stessa cioè dalle decisioni che sarà capace di prendere al momento giusto.

Luciano Di Fazio è stato Presidente di primarie compagnie aeree italiane. Oltre a numerose altre in dif-

ferenti Consigli di Amministrazione e Senior Partner di EMINENTAD, Investment Bank con sede a

London e uffici a Milano e Dubai ed Executive Director di One World S.p.A. società leader nella pia-

nificazione delle infrastrutture aeroportuali.