

Osservatorio trasporti e infrastrutture della regione Lazio

*Il trasporto delle merci
nell'aeroporto di Fiumicino
Dicembre 2008*

Il presente studio è stato realizzato, nell'ambito dell'Osservatorio trasporti e infrastrutture della regione Lazio, per fornire al lettore un quadro esaustivo sul traffico cargo che caratterizza l'aeroporto di Fiumicino.

SOMMARIO

1	Premessa	1
1.1	Trend del traffico aereo mondiale.....	2
1.2	Le principali caratteristiche del mercato mondiale ed europeo del cargo aereo	3
1.3	Andamento e prospettive del mercato del cargo aereo in Italia	5
2	Il sistema aeroportuale laziale	8
3	L'Aeroporto di Fiumicino.....	11
3.1	Le caratteristiche fisiche.....	12
3.2	Il traffico merci e passeggeri.....	14
3.3	Le infrastrutture per il trasporto delle merci e la logistica	16
4	Il bacino di utenza dell'aeroporto di Fiumicino e la sua incidenza sul territorio	20
5	Le criticità legate al trasporto delle merci	24
6	Il confronto con Milano Malpensa	26
	BIBLIOGRAFIA	28

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1:Quantità movimentate nei principali aeroporti dell'Europa Occidentale (2006)	3
Tabella 2: Quantità movimentate nei principali aeroporti della "Sun Belt" (Ton.)	4
Tabella 3: Principali caratteristiche dell'aeroporto di Fiumicino	11
Tabella 4: Caratteristiche delle piste dell'aeroporto di Fiumicino	14

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1: Indici di dotazione infrastrutturale degli aeroporti.....	8
Grafico 2: Reti ed infrastrutture dei principali aeroporti del Lazio	9
Grafico 3: Infrastrutture aeroportuali del Lazio	9
Grafico 4: Andamento del traffico passeggeri nell'aeroporto di Fiumicino	15
Grafico 5: Andamento del Trasporto delle merci nell'aeroporto di Fiumicino.....	16
Grafico 6: Principali settori dell'export	20
Grafico 7: Isocrone dall'aeroporto di Fiumicino rispetto alle regioni del centro e del sud	23
Grafico 8: Andamento del settore cargo negli aeroporti di Malpensa e Linate	27

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Sistemi Locali del Lavoro del settore manifatturiero	22
--	----

1 Premessa

Il trasporto aereo delle merci, come quello marittimo dei container, incarna nell'immaginario collettivo la percezione del processo di globalizzazione in atto in maniera diretta ed efficace: opera su grandi distanze, riavvicinando i continenti, è veloce e sicuro, favorisce la riorganizzazione dei processi produttivi nell'industria e nei servizi, offrendo soluzioni non immaginabili fino a pochi anni fa.

Trasportare merci per via aerea ha sempre rappresentato, e continuerà a rappresentare, una percentuale molto limitata delle quantità totali movimentate sul mercato. I costi elevati e le ridotte quantità trasportate nella pancia di un aereo sono limiti invalicabili per il settore.¹ Il quadro cambia in modo significativo, però, se si fa riferimento al valore della merce. Secondo la IATA, il trasporto aereo pesa per il 5% delle spedizioni mondiali se considerate in volume, ma per il 35%, se considerate in valore. In Germania si stima che il 40% delle esportazioni, espresse in valore, lasci il paese via cargo aereo. Il nuovo assetto organizzativo che diversi settori industriali hanno raggiunto come conseguenza della globalizzazione fa sì che il trasporto aereo costituisca una componente sempre più essenziale della catena logistica. Molti prodotti ad alto valore aggiunto di settori "maturi" come l'abbigliamento, le calzature, la gioielleria e l'orologeria, alcuni segmenti della meccanica, dei mezzi di trasporto e dei beni strumentali, le forniture di parti di ricambio, la componentistica meccanica: turbine, motori e parti di aereo, ecc., elettrica ed elettronica utilizzano il mezzo aereo negli scambi internazionali ed intercontinentali.

Un comparto in grande sviluppo è rappresentato dai prodotti deperibili: agro - alimentari (ortaggi e frutta), farmaceutici a temperatura controllata, florovivaistico, itticultura e carne (fresca e congelata). La "catena del freddo" basata sul trasporto aereo richiede oggi una grande capacità organizzativa ed un funzionamento rapido ed efficiente.

Nel business aereo, il trasporto delle merci sta assumendo un peso crescente, sia per le compagnie aeree sia per le società di gestione degli scali aeroportuali. A seguito della fortissima concorrenza presente nel segmento passeggeri, molto aumentata soprattutto dopo l'ingresso dei servizi *low cost*, i margini di profitto del cargo sono divenuti decisamente interessanti. Ne è una dimostrazione il fiorire di nuovi progetti rivolti alle merci all'interno degli aeroporti, molti dei quali si sono dotati di spazi dedicati a tale attività con le cosiddette *cargo city*. Le principali compagnie aeree hanno da tempo costituito al proprio interno una divisione specializzata nelle merci ed in alcuni casi hanno trasformato tale divisione in impresa autonoma dedicata alle attività *all-cargo* e/o hanno dato vita a raggruppamenti di imprese (come nel caso di Lufthansa).² Non sono ancora molte le imprese di trasporto aereo specializzate nel solo cargo, ma alcune di esse,

¹ La capienza di un aereo non va oltre le 110-120 ton. nei cosiddetti *wide body* tipo Boeing 747 Freighter, contro le centinaia di migliaia di tonnellate della navi porta - container.

² Ultimo esempio in ordine di tempo, la nascita di Aerologic, la *joint venture* recentemente costituita tra Lufthansa Cargo e DHL Express.

come FedEx Express, UPS, Atlas Air e Polar Air hanno raggiunto dimensioni notevoli.

1.1 Trend del traffico aereo mondiale

Per il settore del trasporto aereo nel suo complesso, i primi anni del terzo millennio sono stati caratterizzati da due eventi di importanza mondiale: l'aggressione alle torri gemelle di New York dell'11 settembre 2001 e l'eccezionale e persistente aumento del prezzo del petrolio, passato da 25-26 US\$ al barile nel 2002 a 64-65 US\$ nel maggio 2007, fino a toccare i 90 US\$ a ottobre dello stesso anno e superare la barriera dei 100 US\$ nei mesi successivi. Ai due eventi citati si aggiunge un terzo elemento, caratterizzatosi col tempo per la sua natura strutturale, che riguarda il crescente peso assunto dalle maggiori economie asiatiche ed in particolare dalla Cina negli scambi di merci e servizi su scala mondiale.

L'11 settembre ha influito significativamente soprattutto sulla normativa riguardante la sicurezza dei voli e degli aeroporti, sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci.

L'aumento del prezzo del petrolio ha pesato in maniera significativa sulle strategie delle compagnie aeree negli ultimi anni e sui margini di profitto lordo dell'industria aerea in generale;³ alcune di esse hanno reagito scaricando una quota dell'aumento dei costi sulle tariffe (attraverso una *jet fuel surcharge*). In altri casi, non potendo scaricarsi sulle tariffe, tale aumento ha inciso in modo significativo sui margini delle compagnie. Nell'arco di 4 anni, dall'inizio del 2003 alla fine del 2007, il prezzo della benzina avio (jet fuel) è più che triplicato, passando da 40US\$ al barile nei primi mesi del 2003 ad oltre 80US\$ tra maggio e settembre 2007, per raggiungere poi i 140US\$ nei primi mesi del 2008.

Dal lato della domanda, l'*effetto Cina* (insieme al resto dell'Asia) sta avendo conseguenze significative e durature sull'organizzazione del trasporto aereo. Buona parte delle prospettive di crescita del mercato è legata all'incremento dei traffici sulle rotte tra Asia ed Europa e tra Asia ed America; sono di interesse per l'UE e per l'Italia in particolare anche le relazioni fra Asia ed Africa e Medio oriente, dove giocano un ruolo molto attivo le compagnie aeree dei paesi arabi ed in particolare degli EAU.

Secondo le stime dei più accreditati istituti di previsione mondiali, tra il 2008 ed il 2010 il traffico aereo delle merci dovrebbe aumentare tra il 5 ed il 6% in media all'anno; le rotte più dinamiche riguardano i collegamenti Asia - Europa ed Asia - Nord America; il primo rappresenta circa il 20% del traffico merci mondiale; il secondo oltre il 30%, con tassi di crescita annui previsti pari al +6,3%. Il flusso Europa - Nord America si ferma al 10% del traffico merci mondiale, con un aumento medio annuo stimato in +3,9%.

³ Generalmente, il costo del carburante pesa tra un 1/4 ed un 1/5 del totale dei costi operativi di una compagnia aerea.

1.2 Le principali caratteristiche del mercato mondiale ed europeo del cargo aereo

Nel 2006, la movimentazione di merci nei maggiori aeroporti a livello mondiale si attesta intorno agli 80 milioni di ton.⁴

La suddivisione geografica del mercato conferma il peso ancora preponderante (61%), dei paesi sviluppati (Nord America, Europa, Giappone, Australia e Nuova Zelanda). L'Asia, includendo i soli paesi emergenti, si colloca al secondo posto, al seguito di Stati Uniti e Canada, precedendo di diversi punti l'Europa occidentale. Al suo interno, dominano gli aeroporti cinesi, con il 46% del mercato asiatico ed il 12% di quello mondiale.

Protagonisti molto recenti ed aree di crescente interesse da parte delle compagnie aeree cargo sono il Medio Oriente e l'Africa. Il Medio Oriente, ed in particolare l'Emirato di Dubai, si è ritagliato un ruolo logistico di primo piano, mettendo in atto un efficace modello *Hub&Spoke* che sfrutta la vantaggiosa posizione geografica degli EAU e degli altri paesi del Golfo.

Tabella 1: Quantità movimentate nei principali aeroporti dell'Europa Occidentale (2006)

Europa Occidentale	Quantità (ton.)	Composizione %
Regno Unito	2.261.777	15,1
Benelux e Danimarca	3.996.318	26,7
Francia	2.210.500	14,8
Germania	3.496.685	23,3
Altri Europa Settentrionale ⁵	631.680	4,2
Tot. Europa Settentrionale	12.596.960	84,1
Austria	201.869	1,4
Svizzera	350.966	2,3
Italia	918.027	6,1
Spagna e Portogallo	743.602	4,9
Cipro, Grecia e Malta	177.477	1,2
Tot. Europa Centro-Meridionale	2.391.941	15,9
Totale	14.988.901	100,0

Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su fonti varie

⁴ Tale cifra non corrisponde alla dimensione effettiva del mercato mondiale del cargo aereo, in considerazione del fatto che le merci trasportate vi sono conteggiate due volte: al momento della partenza ed a quello dell'arrivo. Le dimensioni effettive del mercato sono da considerarsi intorno al 50% della cifra indicata. La IATA stima che il mercato mondiale si aggiri intorno ai 36-38 milioni di ton. all'anno.

⁵ Finlandia, Irlanda, Irlanda del Nord, Islanda, Norvegia, Scozia, Svezia.

In Europa, a differenza di quanto accade nel segmento marittimo, nel comparto del cargo aereo il confronto fra i sistemi aeroportuali del Nord e del Sud è poco lusinghiero per quest'ultimo: l'84% del traffico è infatti concentrato nei maggiori aeroporti dell'Europa settentrionale: Amsterdam, Bruxelles, Francoforte, Londra, Lussemburgo e Parigi. Sugli aeroporti di queste metropoli si attestano la maggior parte dei traffici intercontinentali verso le Americhe, l'Asia e l'Africa, oltre a quote rilevanti dei flussi che riguardano l'Europa Orientale e la Russia. I paesi dell'Europa Centro-Meridionale si spartiscono il rimanente 16% del mercato, di cui poco più del 11% fa capo all'Italia, alla Spagna ed al Portogallo.

La distribuzione geografica del traffico cargo con riferimento agli scali aeroportuali riflette l'analoga distribuzione delle quote di mercato delle compagnie aeree: le prime 5 (Lufthansa, Air France, Cargolux, British Airways, KLM) appartengono a paesi dell'Europa centro-settentrionale e coprono circa l'80% del totale, confermando la stretta relazione esistente fra grandi scali aeroportuali e principali vettori aerei.⁶ Di converso, nessuna fra le compagnie dell'Europa centro-meridionale riveste un ruolo significativo a livello continentale.

Tabella 2: Quantità movimentate nei principali aeroporti della "Sun Belt" (Ton.)

Paesi	Aeroporti/città	2007	2006	2005	Var. % 2007/2005
Spagna	Barcellona	96.770	93.404	90.446	7,0
Francia	Marsiglia	51.420	49.762	51.199	0,4
Francia	Lione	36.899	40.840	38.732	-4,7
Francia	Bâle-Mulhouse	40.327	35.991	32.168	25,4
Francia	Nizza	8.398	10.566	11.423	-26,5
Francia	Toulouse	55.235	58.789	56.419	-2,1
Germania	Monaco	251.075	238.075	218.017	15,2
Svizzera	Zurigo	289.958	279.910	287.876	0,7
Austria	Vienna	191.789	187.844	180.079	6,5
Ungheria	Budapest	66.780	65.151	55.542 ⁷	20,2
Rep. Ceca	Praga	55.180	54.974	51.719	6,7
Grecia	Atene	126.226	120.215	115.926	8,9
Turchia	Istanbul	734.820	644.901	615.951	19,3
TOTALE		2.004.877	1.897.542	1.808.363	10,9

Fonte: Airports Council Internazionale, Eurostat e siti ufficiali dei singoli aeroporti.

⁶ Nel 2006 l'Alitalia era sesta con il 4% del mercato.

⁷ Anno precedente

Il quadro di questa regione geografica si modifica in modo significativo, se ai paesi dell'Europa centro-meridionale si aggiungono quelli appartenenti all'area del Mediterraneo, all'Europa orientale, ai Balcani ed al Medio Oriente: una "Sun Belt" Euro-Mediterranea che va dal Portogallo al Medio Oriente e dalla Svizzera all'Algeria. Nel trasporto aereo delle merci, quest'area presenta risultati interessanti. Al suo interno sono collocati 54 aeroporti per un traffico complessivo di circa 8 milioni di tonnellate, pari all'10% del totale mondiale. Undici di questi sono in più diretta concorrenza con gli scali italiani nell'offerta di servizi di collegamento sulle rotte per/da l'Estremo Oriente, la Cina e l'India, ma anche per/da l'Africa Sub-Sahariana, il Medio Oriente e l'America Latina. (tabella 2)

Nel settore cargo, alcuni aeroporti perseguono politiche di marketing molto aggressive e stanno fortemente potenziando i collegamenti con l'Estremo Oriente, e la Cina in particolare, e sviluppando specifiche specializzazioni di nicchia che riguardano, ad esempio, i prodotti agro-alimentari, della pesca, ecc., offrendo servizi competitivi per tariffe, affidabilità e qualità nel campo dello stoccaggio e magazzinaggio delle merci, dei servizi doganali, dei controlli fito-sanitari, della manutenzione dei mezzi, ecc. Fra di essi, lo scalo di Monaco, che nel cargo ha registrato una crescita a due cifre per il terzo anno consecutivo, ha in programma importanti investimenti nel settore, con l'obiettivo di diventare uno dei maggiori centri logistici europei.

1.3 Andamento e prospettive del mercato del cargo aereo in Italia

Per l'Italia, il recente interesse suscitato dal trasporto aereo delle merci trova riscontro in due elementi essenziali:

- la possibilità di svolgere un crescente ruolo nei traffici intercontinentali tra l'Europa, l'Asia, l'Africa ed il Medio Oriente, in virtù della propria posizione geografica al centro del Mediterraneo;
- la tendenza, che da alcuni anni è in fase di ulteriore rafforzamento, ad una crescita più che proporzionale delle esportazioni destinate a mercati extra-UE, che implicano l'utilizzo di mezzi di trasporto marittimi e/o aerei.

Soprattutto per quanto riguarda il cosiddetto "*made in Italy*", al significativo rallentamento delle esportazioni verso gli Stati Uniti ha fatto da contraltare la forte crescita registrata sui principali mercati emergenti, i cosiddetti "BRIC": Brasile, Russia, India e Cina, verso i quali le esportazioni italiane hanno ottenuto risultati molto positivi, ma anche sui mercati dell'Europa Orientale, dei Balcani e del Medio Oriente. Le quantità esportate dall'Italia verso queste regioni sono ancora modeste in valore assoluto, rispetto a quelle destinate a Francia, Germania o Regno Unito, ma i trend di crescita sono molto incoraggianti.

A queste interessanti prospettive dal lato della domanda corrisponde un'offerta caratterizzata da due elementi salienti: da un lato, il quadro di incertezza legato alle sorti di Alitalia e la contemporanea presenza di compagnie aeree, italiane e straniere, sempre più sdoganate da funzioni di specifico presidio geografico, dall'altro, un numero considerevole di aeroporti commerciali in concorrenza fra loro nell'offrire servizi per cargo aereo. A fronte di ciò, non sembra per ora

emergere, da parte né del governo centrale, né di quelli locali, alcuna strategia volta a disegnare una più definita gerarchia fra gli scali esistenti, unita ad una qualche forma di specializzazione/segmentazione del mercato.

Nonostante la presenza di un elevato numero di infrastrutture aeroportuali, il quadro italiano si caratterizza per la forte concentrazione dei flussi in pochi aeroporti, collocati per lo più al Nord. Il traffico aereo cargo nazionale sfiora il milione di tonnellate all'anno, pari a poco meno di 1/3 di quello del maggiore aeroporto mondiale ed a poco più del 40% del principale aeroporto cargo europeo.⁸

Andamento del traffico cargo nei principali aeroporti italiani (ton.)

AEROPORTI	2000	2004	2006	2007	Var. 2007/2006	Var. 2007/2000
Bologna Borgo Panigale	17.764	12.176	18.601	18.693	+0,5	+5,2
Treviso Sant'Angelo	7.245	18.035	19.598	17.593	-10,2	+142,8
Venezia Tessera	10.990	11.965	13.736	12.997	-5,4	+18,3
NORD-EST	35.999	42.176	51.935	49.283	-5,1	+36,9
Milano Malpensa	300.162	361.237	419.128	486.666	+16,1	+62,1
Milano Linate	18.108	25.634	27.467	23.498	-14,5	+29,8
Brescia Montichiari	129	850	23.701	47.155	+98,9	+36.454,3
Bergamo Orio al serio	98.623	129.652	139.528	133.941	-4,0	+35,8
NORD	417.022	517.373	609.824	691.260	+13,4	+65,8
Pisa San Giusto	7.295	9.593	11.704	13.020	+11,2	+78,5
Roma Ciampino	14.737	21.669	23.785	23.006	+3,6	+56,1
Roma Fiumicino	201.364	174.658	164.761	154.831	-3,3	-23,1
CENTRO	223.396	205.920	200.250	190.857	-4,7	-14,6
PRIMI 10 AEROPORTI	676.417	765.469	862.009	931.400	+8,1	+37,7
ALTRI AEROPORTI	72.404	54.697	53.441	48.739	-8,8	-32,7
ITALIA	748.821	820.166	915.450	980.139	+7,1	+30,9
PRIMI 10/ITALIA (%)	90,3	93,3	94,2	95,0		

Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati di Assaeroporti ed ENAC e dei siti ufficiali dei singoli aeroporti.

⁸ Nel 2007 il *Memphis International Airport* ha movimentato circa 3milioni e 841mila tonnellate di merce, mentre l'aeroporto di Francoforte ha raggiunto i 2 milioni e 170mila tonnellate.

I primi 10 aeroporti per importanza nel traffico aereo cargo coprono il 95% del mercato italiano; di essi, 7 sono localizzati nell'Italia settentrionale e 3 nell'Italia centrale. Nel Mezzogiorno, gli unici aeroporti che registrano un traffico di qualche migliaia di tonnellate all'anno sono quelli di Catania e Napoli. Nel 2007, i primi 4 aeroporti (Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari) si sono spartiti l'84% del mercato nazionale.

Dal 2000, il traffico cargo è cresciuto del 33%, rafforzando ulteriormente il grado di concentrazione dei primi dieci aeroporti nazionali; la crescita maggiore si è concentrata negli scali del Nord Est, grazie ai risultati molto positivi dell'aeroporto di Treviso, mentre quelli del centro hanno registrato una contrazione di quasi il 15%, da imputarsi al calo del traffico di Roma Fiumicino.

La tendenza del 2008 vede una riduzione complessiva a livello nazionale del -6,6% del totale delle merci trasportate. Il dato riferito al mese di ottobre 2008 mostra un risultato negativo per tutti gli aeroporti considerati ad eccezione di Venezia Tessera che ha realizzato un incremento del 25,7%.

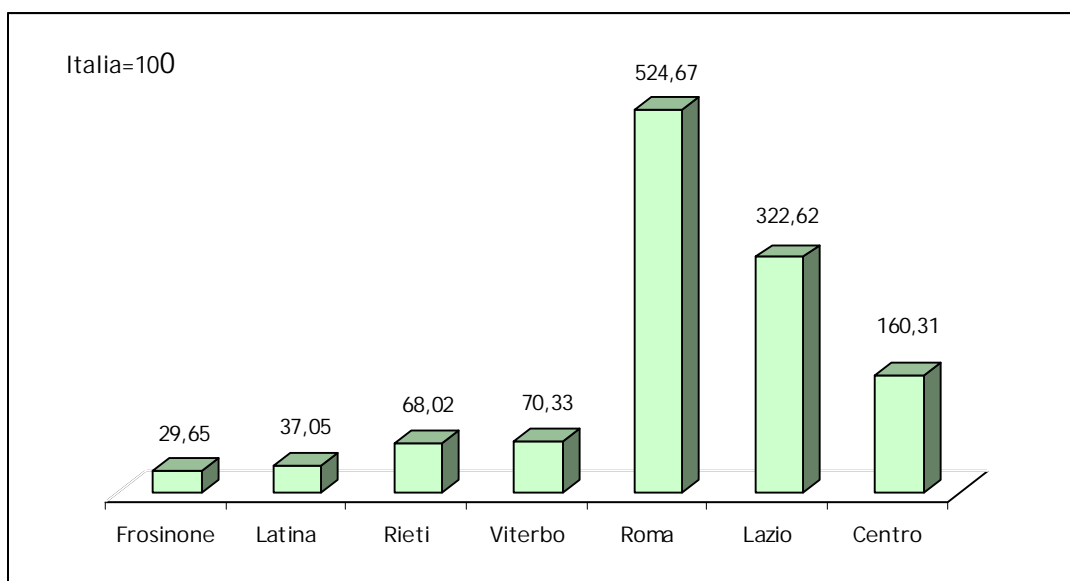
2 Il sistema aeroportuale laziale

Il Lazio conta 9 aeroporti, dei quali 4 situati nell'area romana. Nonostante la vocazione degli aeroporti laziali sia diversificata, per ora solo 2 aeroporti (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) hanno dimensioni di rilievo e qualifica di aeroporti internazionali, gli altri hanno principalmente funzioni di aeroporti militari o adibiti al traffico non commerciale. Dal 2007 si sta procedendo alla realizzazione di un terzo scalo aeroportuale, a Viterbo.

Come si evince dal grafico sottostante, l'indice di dotazione infrastrutturale degli aeroporti calcolato dall'Istituto Tagliacarne è molto elevato: basti pensare che il valore registrato a livello regionale (pari a 322,62) è molto superiore rispetto a quello centrale (di 160,31).

Particolarmente sviluppata è la provincia di Roma che vanta addirittura un indice pari a 524,67 che la colloca prima in assoluto tra le province italiane. Le altre province, però, non sembrano trarre vantaggi da questa concentrazione di infrastrutture aeroportuali. Infatti come si vede dal grafico sottostante il loro indice di dotazione è molto lontano non solo da Roma ma anche dalla media della ripartizione Centro.

Grafico 1: Indici di dotazione infrastrutturale degli aeroporti

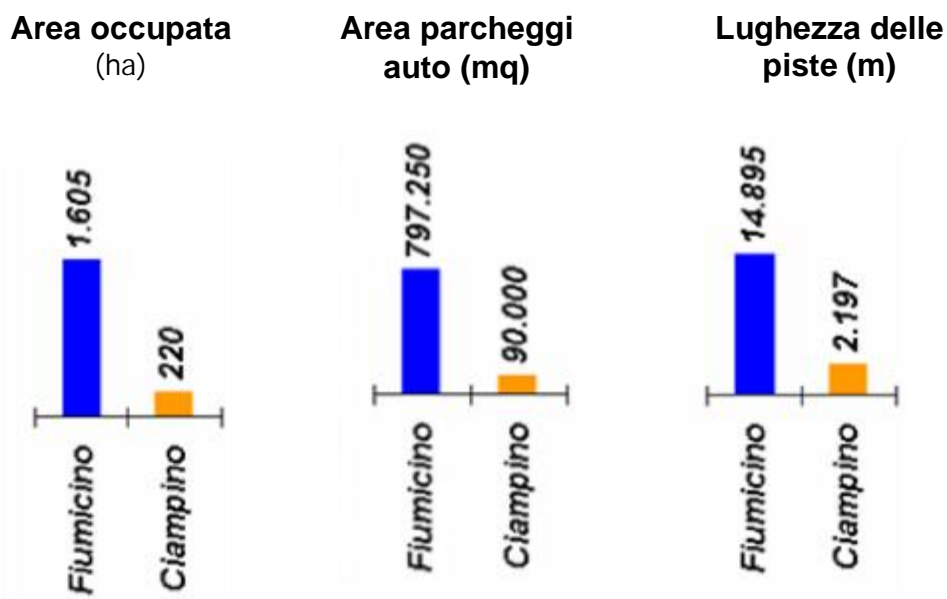


Fonte: Elaborazioni su dati Istituto Tagliacarne

Nei grafici seguenti sono messe a confronto alcune grandezze degli aeroporti laziali, quali l'area di sedime, area parcheggi e la lunghezza delle piste.

Come si può vedere, l'aeroporto di Ciampino risulta avere dimensioni alquanto limitate rispetto a quelle di Fiumicino e rispetto alle attuali esigenze della mobilità di passeggeri.

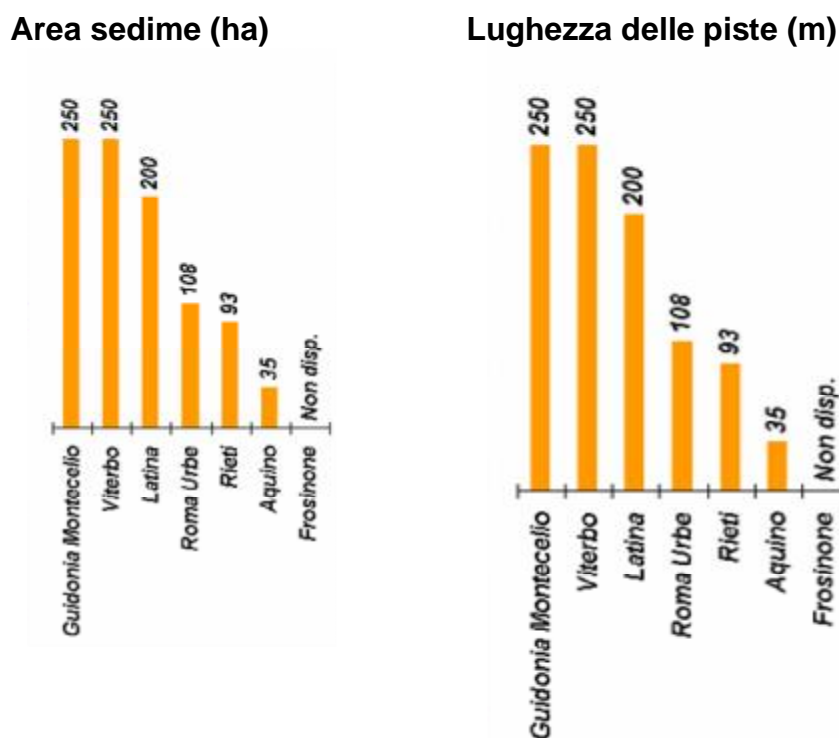
Grafico 2: Reti ed infrastrutture dei principali aeroporti del Lazio



Fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti

I restanti sette aeroporti hanno dimensioni assai più limitate.

Grafico 3: Infrastrutture aeroportuali del Lazio



Complessivamente i due aeroporti principali hanno movimentato oltre 38 milioni di passeggeri e 153 mila tonnellate di merce, facendo sì che Roma risulti il primo bacino aeroportuale del paese. Il totale dei passeggeri trasportati da Fiumicino e Ciampino rappresenta quasi il 30% dei passeggeri complessivamente trasportati in Italia nello stesso periodo.

Per quanto riguarda gli scali minori, la Regione Lazio sta varando un piano di sviluppo che ne individua obiettivi e ruolo sul territorio:

Aeroporto di Viterbo - sarà il terzo scalo aeroportuale del Lazio. La decisione, presa alla fine del 2007, è frutto di una valutazione comparativa sulla compatibilità aeroportuale, aerea, territoriale ed economico funzionale dei diversi siti esaminati. Dalle verifiche svolte, emerge con evidenza che il sito che meglio risponde ai requisiti per l'ampliamento del sistema aeroportuale laziale è appunto quello di Viterbo. In base alle previsioni, entro il 2020 lo scalo dovrà essere in grado di assorbire sei milioni di passeggeri l'anno, alleggerendo il traffico a Ciampino, pari a 4 milioni di passeggeri nel 2006. La necessità del nuovo scalo nasce dalla crescente domanda di traffico che nel Lazio è stimata in circa 56 milioni di passeggeri nel 2020, a fronte di una capacità di Fiumicino pari a 46 milioni di passeggeri. Tra gli argomenti a favore di Viterbo, c'è la presenza di un network locale fortemente propenso ad investire nello sviluppo del traffico aereo commerciale a favore di una valorizzazione del territorio.

Aeroporto di Aquino - la forte carenza infrastrutturale e gestionale indica l'opportunità di dismissione dello stesso;

Aeroporto di Frosinone - nonostante la ridottissima consistenza di strutture aeronautiche, si vuole puntare ad un rilancio dell'aeroporto per realizzare: un centro di manutenzione degli elicotteri; un centro di addestramento di personale navigante ad ala rotante.

Aeroporto di Roma Urbe - è destinato a diventare il centro dell'aviazione executive della capitale;

Aeroporto di Guidonia - ubicato a 20 km in linea d'aria dall'aeroporto di Roma Urbe, potrebbe divenire centro unificato dell'Aeroclub di Roma e di Guidonia, se Roma Urbe verrà destinato ai voli executive;

Aeroporto di Latina - a lungo termine sembra destinato a divenire l'aeroporto charter della capitale, anche per il forte incremento del traffico aereo di Ciampino dovuto all'attività delle compagnie Low Cost;

Aeroporto di Rieti - per le caratteristiche ambientali in cui è sito lo scalo (forti venti) è destinato ad assumere il ruolo di centro europeo del volo a vela;

3 L'Aeroporto di Fiumicino

L'aeroporto hub "Leonardo da Vinci" è situato a circa 30 km dalla città, in direzione sud-est. È servito da un'ottima rete di collegamenti stradali e ferroviari che lo rendono raggiungibile dal centro di Roma in soli 25 minuti. Lo scalo è utilizzato principalmente dalle compagnie aeree di linea che offrono voli in ambito nazionale, internazionale e intercontinentale.

Tabella 3: Principali caratteristiche dell'aeroporto di Fiumicino

Codice ICAO	LIRF
Codice IATA	FCO
Categoria ICAO	4E
Operatività	H24
Altezza slm	43m
Area di sedime	1.605 ha

Fonte: Elaborazione su dati ADR

Il "Leonardo da Vinci" offre infrastrutture in linea con i migliori standard internazionali, in grado di garantire un'adeguata capacità all'aumento dei volumi di traffico previsti. Inoltre, la buona disponibilità di slot, e quindi lo spazio per ulteriore sviluppo di nuove rotte, rappresenta uno dei principali punti di forza dell'aeroporto.

Gli investimenti effettuati da ADR negli ultimi anni hanno portato Fiumicino ad offrire attualmente:

- 5 air terminal interconnessi (312,000 mq)
- 309 banchi check-in
- 86 gates
- 37 loading bridges
- 4 piste
- 137 piazzole aeromobili
- ATM: 90 p/h
- Attività di handling completamente liberalizzate
- 20.229 posti auto
- Shopping Gallery con il top dei brand "made in Italy"

La società Aeroporti di Roma (ADR) nasce nel 1974, come concessionaria esclusiva per la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della capitale costituito dall'aeroporto intercontinentale Leonardo Da Vinci di Roma/Fiumicino e dall'aeroporto di Giovan Battista Pastine di Roma Ciampino. Nel Luglio 1997 si dà avvio alla privatizzazione di ADR con la collocazione sul mercato del 45% del

capitale sociale che si conclude nel 2000, con la dismissione delle quote detenute dallo Stato.

Nel luglio 2000 il consorzio Leonardo acquisisce il 51,2% di ADR dal Governo, al quale rimane il 3% diviso tra 4 autorità locali. Il Consorzio Leonardo con un'offerta pubblica di acquisto e con ulteriori acquisizioni sul mercato arriva a detenere, nel marzo 2001 il 95,9% delle azioni di ADR. Il rimanente 4,1% viene diviso tra lo Stato ed altri azionisti. Nel luglio 2002 entra nella compagine aziendale con una quota rilevante la Macquarie Airports Luxembourg Sa (Malsa), che comprende Macquarie Airports (Map 36,8%) e Macquarie Global Infrastructure Fund (GIF 50,1%).

Il gruppo ADR ha partecipazioni in società controllate che permettono la gestione dei diversi settori legati alla struttura aeroportuale. Inoltre, ADR è azionista nelle società di gestione degli aeroporti di Lamezia Terme e di Genova.

3.1 Le caratteristiche fisiche

Il Leonardo da Vinci dispone di cinque terminal:

- Terminal A per i voli nazionali;
- Terminal AA per i voli nazionali e charter;
- Terminal B per i voli Internazionali Schengen;
- Terminal C per i voli internazionali extra Schengen ed intercontinentali;
- Terminal 5 per i voli "sensibili" diretti in Usa e in Israele.

In particolare il nuovo terminal 5 è entrato in funzione il 3 Maggio 2008 per ampliare la capacità aeroportuale e rispondere adeguatamente agli incrementi di traffico. Esso ha una superficie complessiva di circa 14.000 metri quadrati ed è suddiviso in tre aree principali: una per le attività di profiling, una dedicata al check-in e l'ultima ai controlli di sicurezza/passaporto e alle uscite per lo shuttle bus, che trasporta in pochi minuti i passeggeri al Satellite Ovest, dove si svolgono le operazioni d'imbarco.



La progettazione e la direzione lavori del T5, realizzato in soli sei mesi con un investimento pari a circa 12 milioni di euro, sono state curate da ADR Engineering, società controllata del Gruppo Aeroporti. Il nuovo terminal 5 è destinato ad accogliere una parte dei passeggeri dei voli cosiddetti "sensibili", in partenza per quelle destinazioni (come Israele e gli Stati Uniti) che richiedono controlli antiterrorismo particolarmente approfonditi. Il Terminal 5 consentirà inoltre di rendere più agibile il Terminal C nelle ore di punta e di alleggerire il BHS (il nastro che trasporta i bagagli alle aree dove le quattro società dei servizi di terra li imbarcano sui voli in partenza) negli orari più critici (9-12 del mattino). Un secondo BHS è in via di cantierizzazione: sorgerà nell'ex area Alitalia Cargo e sarà pronto alla fine del 2009.

L'aeroporto di Roma-Fiumicino dispone inoltre di quattro piste:

- la 16L/34R e la 16R/34L, separate l'una dall'altra di 4.000 m, sono le piste principali;
- la 16C/34C prossima alla 16L/34R è utilizzata come pista di rullaggio o come backup della 16L/34R;
- 07/25 utilizzata unicamente in direzione ovest a causa dei venti dominanti.

Tabella 4: Caratteristiche delle piste dell'aeroporto di Fiumicino

Piste	Dimensioni (lunghezza x larghezza)
P1: 16R/34L	3.900x60
P2: 07/25	3.295x45
P3: 16L/34R	3.900x60
P4: 16C/34C	3.800x45
Pavimentazione	Conglomerato bituminoso
Piazzali	797.250 mq

Fonte: Elaborazione su dati ADR

Il 12 marzo 2008 è stata posata la prima pietra del nuovo molo C, un'opera da 195 milioni di euro che consentirà a Fiumicino di passare in dieci anni dagli attuali 33 milioni di passeggeri ai 55 milioni previsti dal piano d'impresa della società di gestione Aeroporti di Roma (ADR). I lavori prevedono due strutture completamente nuove per un totale di 78.000 mq aggiuntivi:

- l'ampliamento a ridosso dell'attuale aerostazione internazionale (l'odierno Terminal C) tramite la costruzione di un avancorpo di 22.250 mq lungo 200 metri e largo 40, con 8 uscite destinate all'imbarco remoto;
- nell'avancorpo si innesterà un nuovo edificio (Molo C) lungo 280 metri e largo 70, dedicato alle operazioni di imbarco, con uscite servite da 16 pontili telescopici (loading bridge).

Il progetto prevede inoltre il rifacimento di circa 100.000 mq di piazzali di sosta degli aeromobili. Nella prima fase il Molo C ospiterà i voli Schengen e nella seconda fase i voli extra-Schengen. L'inaugurazione e l'entrata in esercizio sono previste tra la fine del 2011 ed il 2012.

A settembre 2008 sarà agibile la seconda torre uffici (in via di ultimazione), che garantirà maggiore spazio alle compagnie aeree e agli altri soggetti operanti nell'aeroporto.

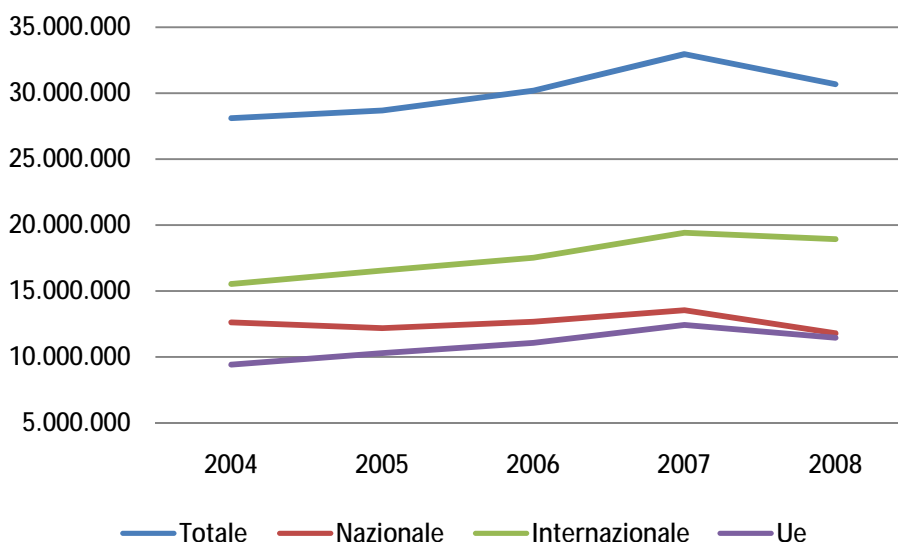
Nel corso del 2008 sarà inoltre ultimato l'impianto di cogenerazione, che consentirà all'aeroporto di essere autosufficiente attraverso la produzione di energia rinnovabile e quindi rispettosa dell'ambiente.

3.2 Il traffico merci e passeggeri

Nel 2007 sono state più di 120 le compagnie aeree che hanno scelto di volare da questo scalo, arrivando a servire oltre 170 destinazioni in tutto in mondo. L'hub di Fiumicino, attraverso l'esteso network di destinazioni domestiche e internazionali, è in grado di garantire un'elevata attività di *feeder* (alimentazione del traffico intercontinentale) ai voli lungo raggio.

Lo sviluppo avuto dal "Leonardo da Vinci" negli ultimi anni, spinto in particolare dalla componente dei voli internazionali, ha portato lo scalo di Fiumicino ad essere utilizzato nel 2007 da circa 33 Milioni di passeggeri, in crescita del 9,1% rispetto all'anno precedente (Grafico 4).

Grafico 4: Andamento del traffico passeggeri nell'aeroporto di Fiumicino



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati ADR

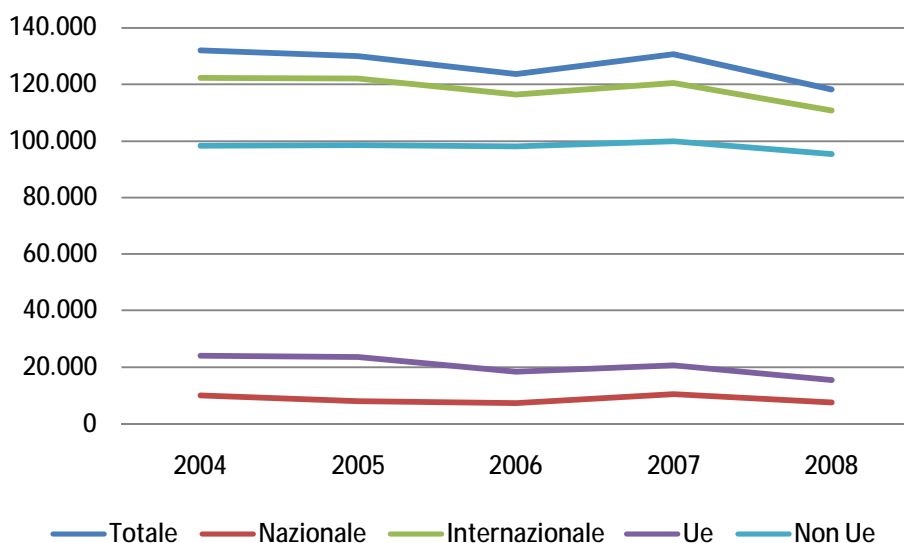
Nel mese di ottobre 2008 sono stati registrati quasi 30,7 milioni di passeggeri, in leggero aumento (0,69%) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

L'andamento del 2008 ha risentito anche dello spostamento di circa 90 voli Alitalia dall'aeroporto di Malpensa e Fiumicino.

I lavori del terminal C porteranno l'aeroporto ad una capacità di circa 50 milioni di passeggeri all'anno nei prossimi 10 anni.

Per quanto riguarda le merci l'attività cargo ha registrato una preoccupante riduzione del proprio traffico (-23%) dal 2000 al 2007. A questo andamento non sono estranee le difficoltà di Alitalia e soprattutto lo spostamento del traffico cargo delle principali compagnie a Malpensa.

Grafico 5: Andamento del Trasporto delle merci nell'aeroporto di Fiumicino



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati ADR

Le conseguenze di queste scelte si sono ripercosse anche sulle attività della Cargo City, la quale ha una potenzialità di 300 mila tonnellate annue ma è di fatto ancora sottoutilizzata.

3.3 Le infrastrutture per il trasporto delle merci e la logistica

La Cargo City, operativa dall'agosto 2004, è stata realizzata su un progetto considerato state-of-the-art sotto diversi punti di vista: infrastrutturale, logistico e tecnologico.

Da giugno 2006 è inoltre attiva la nuova "isola veterinaria" e recentemente è stato inaugurato un hotel della catena Holiday Inn, con 260 stanze. È previsto a breve un ulteriore sviluppo immobiliare dell'area con la realizzazione di 2.500 mq destinati a uffici e 12.000 mq adibiti a magazzini. In linea con il progetto di sviluppo a medio-lungo termine, verrà inoltre costruita una nuova piattaforma logistica (Interporto di Fiumicino) nelle immediate vicinanze di Cargo City.

La struttura è stata realizzata nella zona Est dell'aeroporto con un accesso diretto all'autostrada Roma - Fiumicino. Nella nuova configurazione la Cargo City dispone di:

- un Cargo Terminal di 25.000 mq;
- un magazzino di oltre 7.000 mq dotato di un Electronic Transport Vehicle (E.T.V.);
- un edificio Servizi Comuni con oltre 4.000 mq di uffici;
- un edificio dedicato agli spedizionieri con oltre 3.000 mq di magazzini e 1.500 mq di uffici.

- Un piazzale di sosta aeromobili dedicato, con capacità fino a 3 B767/400 oppure 2 B747/400.

Dal 1 gennaio 2008 ADR ha ceduto alla Argol spa l'attività di handling cargo dell'aeroporto di Fiumicino. La strada scelta dalla società di gestione dell'handling aeroportuale è stata quella di costituire una società da hoc, la Cargo Merci Fiumicino srl, nella quale confluire tutte le attività legate alle merci per cederla poi alla Argol per una cifra di 1,518 milioni di euro. L'operazione si inserisce nel programma di progressiva dismissione delle attività considerate non strategiche, come è già avvenuto per l'handling dei passeggeri nel 2006.

L'obiettivo primario di Argol è quello di qualificare i servizi che l'aeroporto di Fiumicino offre nell'area cargo ottimizzando e snellendo i processi industriali soprattutto con l'introduzione di sistemi informatici a supporto delle operazioni di spedizionieri e trasportatori.

L'operazione tuttavia non ha riscontrato il favore degli operatori e delle associazioni che già operano nella cargo city dell'aeroporto. Infatti, questi hanno subito contestato al ministero dei trasporti le irregolarità nell'operazione, concomitante alla cessione ad Alitalia del Cargo Building (3.000 mq). Le organizzazioni evidenziano come la cessione sia stata fatta senza alcuna gara come prevede la direttiva Ue sulla concorrenza e senza tener conto dell'obbligo di avere più di un handler nell'aeroporto. La protesta coinvolge anche ENAC che ha avallato l'intera operazione.

Gli operatori lamentano anche che ADR da anni non prende in considerazione le richieste avanzate in più sedi di prendere in subappalto parte del Cargo Building o in alternativa di poter costruire in proprio gli immobili con accesso diretto lato pista o avere un varco doganale comune che eviti il collo di bottiglia attuale, che crea rallentamenti alle operazioni. Le critiche delle associazioni si rivolgono principalmente all'ENAC che non ha mai voluto riunire le parti intorno ad uno stesso tavolo per arrivare ad una definizione concordata del problema e soprattutto ha dato il suo assenso ad una società che non possiede le necessarie autorizzazioni.

Dal 2009 un altro operatore si affiancherà ad Argol nella gestione della Cargo city: la Flightcare, società che si occupa della gestione delle operazioni di handling negli aeroporti romani per conto di ADR.

L'interporto **Roma - Fiumicino** sorgerà a soli 4 chilometri dal terminal aereo Cargo City dell'aeroporto di Fiumicino, a 16 chilometri di autostrada dal GRA di Roma e avrà uno svincolo di accesso diretto dall'autostrada Roma - Civitavecchia, a pochi metri dall'innesto con la Roma - Fiumicino, e uno svincolo ferroviario diretto dalla linea Roma - Pisa. Inoltre, la facilità dei collegamenti con il porto di Civitavecchia renderà completo il sistema degli scambi intermodali che faranno capo all'interporto Roma - Fiumicino.

L'interporto potenzierà l'intero sistema infrastrutturale realizzando un'effettiva intermodalità tra gomma-treno-aereo-nave e costituirà una delle più importanti strutture logistiche nazionali al servizio delle merci.

L'interporto Roma - Fiumicino garantirà un efficiente smistamento delle merci tra grandi e piccoli veicoli su gomma, rendendo più rapida ed economica la distribuzione capillare nell'area romana. Le strutture e i servizi che sorgeranno nell'interporto garantiranno infatti una maggiore efficienza nella movimentazione

delle merci, una riduzione dei costi di trasporto e l'abbattimento del numero e della durata degli spostamenti.

Nella piattaforma logistica dell'interporto saranno costruiti 263.900 metri quadrati di capannoni destinati alle aziende che si occupano di stoccaggio e logistica e 66.100 metri quadrati riservati agli spedizionieri.

L'interporto offrirà alle aziende un'ampia gamma di servizi:

- spazi per i magazzini e uffici;
- tele-controllo e personale di sorveglianza;
- sistemi di sicurezza per le merci e le persone;
- manutenzione delle aree comuni.
- servizi doganali
- servizi riservati al personale delle aziende con mense, bar, ristoranti.
- centro servizi destinato a ospitare attività direzionali, commerciali e amministrative

Per l'assistenza agli autoveicoli sarà realizzato un hangar con autofficina, autolavaggio e distributore carburanti. Un razionale sistema viabilistico e un'adeguata dotazione di parcheggi garantiranno accessibilità e agevole sosta in un tutte le zone dell'interporto. Negli edifici destinati a servizi sono previsti spazi di rappresentanza e per attività congressuali.

L'area su cui sorgerà l'interporto si trova su un punto di notevole interesse archeologico, dove è stata rinvenuta una diga di epoca romana costituita da un allineamento di oltre mille anfore e da due canali in muratura.

La realizzazione dei diversi step funzionali dell'infrastruttura tiene conto anche degli stati di avanzamento dei lavori di scavo. Gli spazi esterni che insistono su quelle aree sono ispirati alla logica dell'"autoreverse", ossia alla possibilità di essere riconvertiti o smantellati per consentire la prosecuzione degli scavi.

Tutte le attrezzature previste nel parco della diga di anfore sono realizzate con materiali leggeri, che non necessitano di fondazioni profonde, e sono completamente rimovibili, nel rispetto del contesto archeologico che la fascia stessa ha il compito di salvaguardare e conservare

Sia i magazzini per lo stoccaggio delle merci che quelli per gli spedizionieri sono strutturati secondo un modulo minimo di ml. 22,50x18,00. Il progetto lascia aperta la possibilità di occupare diverse porzioni di spazio, in senso sia longitudinale che trasversale a seconda delle differenti esigenze aziendali.

Tenendo conto delle diverse esigenze dimensionali connesse a questo tipo di attività, la sezione trasversale misura 45 ml, e consente l'aggregazione di due moduli.

Gli automezzi che accedono all'interporto si immettono in un sistema viabilistico costituito da un anello perimetrale da cui si diramano le strade interne che conducono ai diversi comparti e collegano la piattaforma logistica, servizi ed aree verdi. L'alto standard qualitativo dei piani stradali e dei piazzali di manovra, che per agevolare il transito saranno assolutamente complanari, garantisce nel tempo l'efficienza della viabilità. I percorsi carrabili saranno totalmente separati da

quelli pedonali e ciclabili, che verranno realizzati all'interno delle aree verdi e nelle zone destinate a servizi.

Spazi di sosta adeguatamente dimensionati permettono agli automezzi di stazionare sul fronte dei capannoni per eseguire le operazioni di carico e scarico, aprendo le ribalte in corrispondenza delle baie di carico. Per agevolare la movimentazione delle merci i piani dei magazzini e le baie di carico sono posti a quota + 1,20 ml. Rampe e portelloni idraulici consentono di adattare l'altezza delle baie di carico alle ribalte dei diversi automezzi.

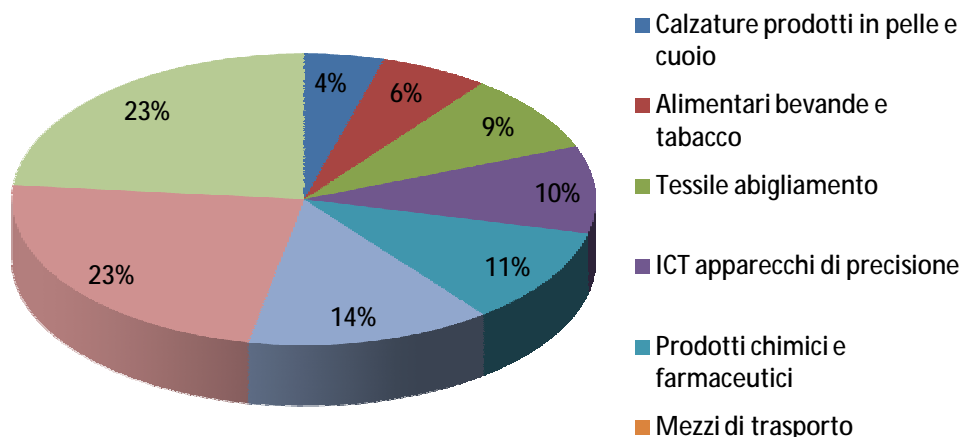
4 Il bacino di utenza dell'aeroporto di Fiumicino e la sua incidenza sul territorio

La posizione particolarmente strategica dell'aeroporto di Fiumicino può essere considerata la "naturale porta d'accesso" in Europa per i Paesi del Mediterraneo, Medio ed Estremo Oriente.

La Catchment Area di Roma che comprende centro, sud e isole offre un grande potenziale di mercato. Ad oggi in Italia, almeno il 50% delle merci aeree è trasportato su strada verso altri hubs europei e nella sola catchment area di Roma circa 90.000 tonnellate di merce ogni anno fuga via camion verso altri aeroporti europei.

Il sistema produttivo italiano è quello con il maggior numero di PMI esportatrici. Sono circa 200.000 e nel 2007 hanno esportato beni e servizi per un totale di 448 miliardi di euro, pari al 29,2% del Pil. Si tratta di un export legato in massima parte ai prodotti dell'industria manifatturiera, che ne costituiscono l'80% per un valore pari a 359 miliardi di euro. Il contributo più significativo proviene dalla produzione di macchine industriali e di apparecchi meccanici, comparto che da solo vale un quinto dell'intero commercio nazionale di beni oltre confine. Nel definire il profilo dell'Italia che esporta, all'industria dell'automazione si affiancano inoltre quella della siderurgia e dei prodotti in metallo, dell'automotive, della chimica e della farmaceutica, dell'ICT e dell'elettronica, ciascuna di loro contribuendo per circa il 10% al valore complessivo delle esportazioni italiane

Grafico 6: Principali settori dell'export



Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT

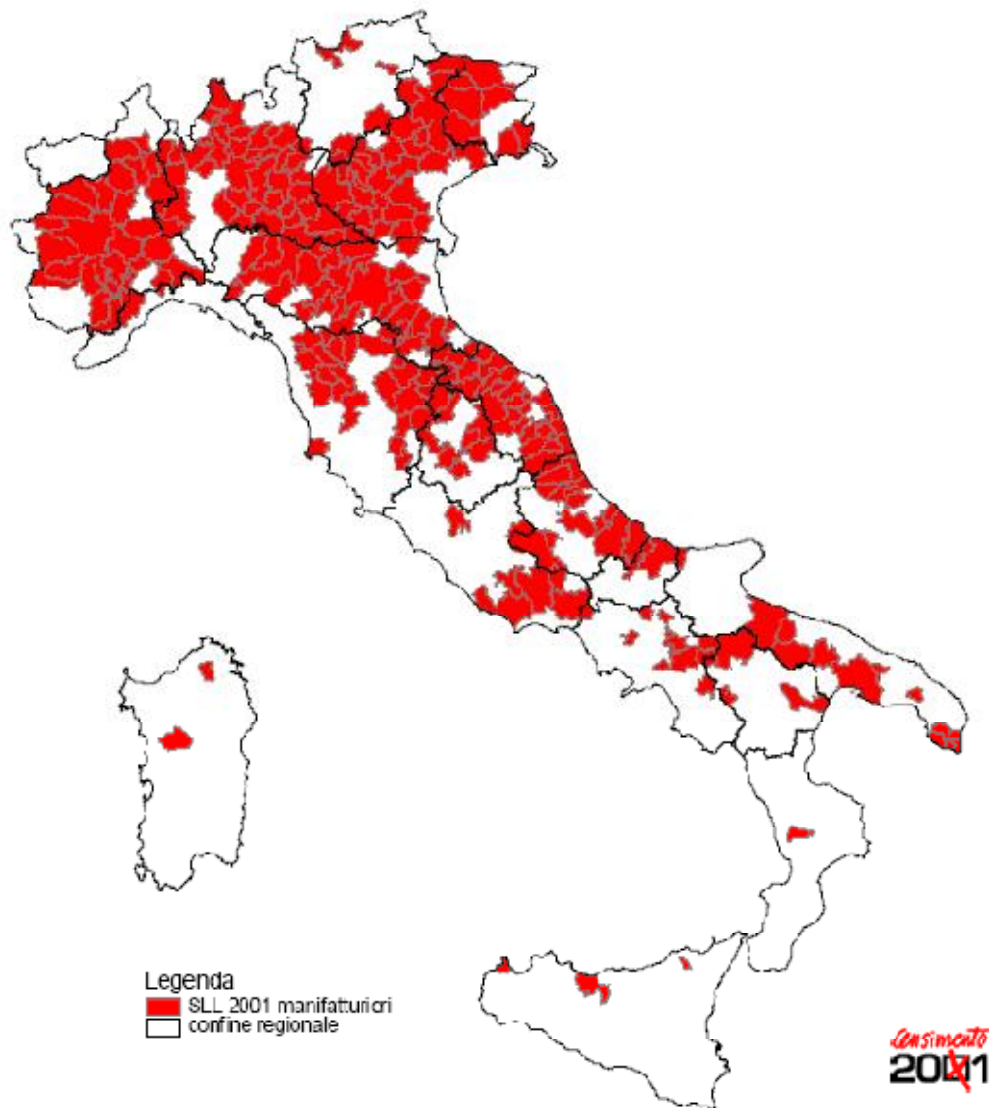
Nonostante una crescente concorrenza internazionale che porta a perdere qualche posizione soprattutto nei segmenti bassi del mercato, in questi ambiti l'Italia detiene ancora una quota significativa del commercio mondiale: il 13,6% per calzature e prodotti in cuoio, l'11,1% nella commercializzazione internazionale di mobili, il 9,7% per la lavorazione dei minerali non metalliferi (con punte del 38% per quanto riguarda le piastrelle in ceramica e del 19% per le pietre da taglio e da costruzione), il 7,1% dei prodotti tessili e il 6,1% dell'abbigliamento (12% per quelli in pelle), il 5,4% nella gioielleria e nell'oreficeria.

Sebbene il 48% del valore generato dalle industrie manifatturiere sia attribuibile alle poche realtà di grandi dimensioni, quelle che superano i 250 addetti, anche il vasto tessuto costituito dalle piccole imprese che formano l'ossatura del sistema produttivo nazionale continua a svolgere un ruolo determinante, contribuendo per oltre il 21% al valore complessivo delle esportazioni.

Nei comparti tipici della tradizione manifatturiera nazionale sono proprio le aziende con meno di 50 addetti a realizzare la quota più elevata del valore complessivo. È così, in particolare, per il comparto del cuoio e delle calzature oppure per l'industria tessile e dell'abbigliamento.

La maggior parte della produzione in questi settori è concentrata nei sistemi locali del manifatturiero. Questi sono definiti in base alla concentrazione territoriale degli addetti nell'industria manifatturiera. Essi rappresentano il 38% di tutti i sistemi locali nazionali. In essi abita il 41,4% della popolazione e vi lavora il 4,1% degli addetti.

Figura 1: Sistemi Locali del Lavoro del settore manifatturiero



Fonte: ISTAT

Una significativa presenza di questi SLL si trova nelle regioni meridionali. Quest'area ha registrato negli ultimi anni un cambiamento economico positivo, soprattutto tra la Campania ed la Puglia, nell'area industrializzata che va da Solofra (il distretto conciario) a Barletta (il distretto calzaturiero) fino al polo siderurgico di Taranto. Di quest'area fanno parte i Sistemi Locali di Melfi (autoveicoli), di Altamura e di Santeramo in Colle (mobili, in particolare divani).

Un'altra area industrializzata è quella che si estende tra il basso Lazio e l'Abruzzo. Il dinamismo del Mezzogiorno si accompagna a una tenuta delle regioni di più antica tradizione industriale. Fra queste ultime, le Marche è la regione con la più alta percentuale di sistemi locali manifatturieri (90,9%), seguita dal Veneto (82,4%).

Accanto a questi soprattutto nelle regioni meridionali troviamo una forte concentrazione di aziende specializzate nella produzione di prodotti agroalimentari. Un aspetto che caratterizza queste produzioni è la loro "flessibilità" riguardo alle diverse modalità di trasporto.

In altre parole, è noto che circa il 70% delle merci nel nostro paese si sposta su gomma. Questa scelta è dettata sia da motivi di ordine temporale sia per la capillarità offerta dalla rete stradale. Tuttavia queste stesse merci possono allo stesso modo essere trasportate per via aerea, soprattutto se si tiene conto che la maggior parte della produzione è destinata alle esportazioni.

Grafico 7: Isocrone dall'aeroporto di Fiumicino rispetto alle regioni del centro e del sud



Fonte: Elaborazione Uniontrasporti

Nel grafo precedente sono indicate le distanze temporali dei principali centri delle regioni meridionali e centrali dall'aeroporto di Fiumicino.

Come di può vedere lo scalo romano è si trova ad una distanza di circa 2 ore dalle regioni centrali, mentre è raggiungibile in più di tre ore dalle regioni meridionali

Se si sovrappongono le due figure è evidente come le imprese che si trovano nei sistemi locali del lavoro delle aree del Mezzogiorno e del centro ricadano nel bacino di traffico dell'aeroporto di Fiumicino.

5 Le criticità legate al trasporto delle merci

Ha un peso importante il fatto che le regioni del Nord, ed il Nord-Est in particolare, rappresentino la parte più dinamica del paese, dove si produce una quota molto significativa delle esportazioni nazionali e trova origine una parte importante della domanda di trasporto. Le distanze relativamente brevi fra i diversi aeroporti della macro - area e quello di Malpensa rendono poi economicamente poco conveniente l'effettuazione di voli diretti "periferia-centro". Sono altrettanto determinanti, però, le carenze di carattere infrastrutturale e nei servizi che contribuiscono a limitare la *catchment area* dei singoli aeroporti, e di quello di Malpensa in particolare, e consentono rendite di posizione che sarebbero difficilmente giustificabili in contesti territoriali dotati di reti terrestri più efficienti.⁹ La congestione allunga i tempi di percorrenza ed aumenta il grado di incertezza degli spostamenti e spinge gli operatori, pressati dalle necessità dell'utenza, ad utilizzare gli aeroporti regionali, più facilmente raggiungibili nell'arco di pochi chilometri e/o minuti.

Come è emerso dalle valutazioni effettuate con riferimento alle diverse realtà europee, nel segmento delle merci gli aeroporti regionali sono generalmente avvantaggiati dalla maggiore semplicità organizzativa e dalla conseguente migliore rapidità di smistamento della merce in entrata ed uscita, con costi che possono rivelarsi del 15-20% inferiori rispetto agli aeroporti maggiori. A ciò si aggiungono i vantaggi relativi ad una migliore accessibilità stradale e ad una più ampia disponibilità di aree per lo stoccaggio, il magazzinaggio delle merci ed altre attività di logistica poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto stesso. Ciò non toglie che il numero di aeroporti regionali italiani in grado di ambire a tale ruolo non possa necessariamente essere elevato. Considerando i notevoli vantaggi relativi alle economie di scala, è ragionevole ritenere che, una volta completate tutte le infrastrutture necessarie a garantire la massima accessibilità "lato terra", l'aeroporto di Malpensa possa agevolmente soddisfare la maggior parte della domanda di trasporto aereo di merci dell'Italia Nord - Occidentale.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino sono ancora molte le criticità da risolvere prime fra tutte sotto l'aspetto organizzativo, legate alle polemiche sorte in seguito alla privatizzazione delle attività cargo da parte di ADR e di cui si è parlato nei paragrafi precedenti.

Da colloqui avuti con i principali spedizionieri che operano nella cargo city di Fiumicino risultano alcuni aspetti che a detta degli operatori costituiscono il principale ostacolo allo sviluppo del carico nello scalo romano.

Secondo gli operatori, fino a poco più di 10 anni fa i problemi di Fiumicino erano di natura infrastrutturale, economica e organizzativa.

In problemi infrastrutturali nascevano dal fatto che mancavano le infrastrutture fisiche per intraprendere seriamente una attività di sviluppo nel settore cargo. Nel

⁹ Soltanto il 31 marzo 2008 è stata inaugurata la bretella autostradale Malpensa - Boffalora, che riduce sensibilmente i tempi di percorrenza tra l'aeroporto milanese e le città di Novara e Torino.

tempo questi problemi sono stati risolti anche a seguito della costruzione della Cargo City.

Le criticità legate ai costi sono in parte superate dalla liberalizzazione del mercato e dall'apertura alla concorrenza. Il costo del trasporto aereo è costituito dalla somma di due voci: la prima è quella delle tariffe del vettore aereo che sono libere e determinate dalla concorrenza, la seconda è quella dei costi portuali che non sono libere e quindi non negoziabili.

Il terzo fattore, le criticità organizzative, costituiscono il vero punto debole della struttura. Lo scalo romano ha una potenzialità di movimentazione di 300.000 tonnellate di merci all'anno, attualmente riesce a farne meno della metà e questo è dovuto soprattutto a carenze di tipo gestionale.

Tra le azioni da compiere nell'immediato c'è quella di elaborare un piano industriale per la cargo city; gli operatori insediati hanno più volte sollecitato ADR a colmare questa lacuna, proponendo anche soluzioni, ma con scarso risultato.

Dal punto di vista operativo, le principali criticità sono di tipo normativo. La merce che arriva in aeroporto subisce troppi controlli e questo crea dei colli di bottiglia con notevoli ritardi nei tempi di consegna e aumento dei costi dovuti ai giorni di giacenza in magazzino della merce. Ad esempio la merce che deve essere sdoganata deve passare da ben 27 controlli.

In conclusione gli operatori denunciano una sostanziale mancanza di interesse da parte di ADR, Regione, Provincia ed organi istituzionali nello sviluppo dell'attività cargo.

6 Il confronto con Milano Malpensa

Nel panorama italiano del trasporto aereo le attività svolte presso la cargo city di Fiumicino, sono confrontabili solo con quelle di Milano Malpensa.

Gli aeroporti di Milano gestiscono mediamente circa 300.000 tonnellate di merce e di posta all'anno. Il 93% delle attività cargo sono svolte all'aeroporto di Malpensa, il restante 7% all'aeroporto di Linate.

Milano Malpensa si qualifica di gran lunga come il principale aeroporto nazionale per il cargo, dopo una crescita del 67% dal 2000 a 2007. Attualmente si posiziona al 7° posto nella graduatoria europea dopo Francoforte, Amsterdam, Londra, Parigi, Lussemburgo e Brussels. La performance dell'aeroporto varesino è da considerarsi estremamente positiva se si considera che negli ultimi tre anni è stato uno dei pochi aeroporti europei, insieme a Vienna e Monaco, ad aver recuperato posizioni rispetto a Francoforte.

Dal 2003 la gestione dei servizi di handling e logistica del traffico cargo è curata da MLE - Malpensa Logistica Europa S.p.A..

Le attività cargo offerte negli aeroporti di Milano sono:

- Magazzinaggio tradizionale in regime doganale per merci e posta, stoccaggio di merce speciale e pericolosa secondo le disposizioni IATA, disponibilità di celle frigorifere per deperibili e locali per animali.
- Espletamento di tutte le pratiche necessarie per la gestione tradizionale delle spedizioni aeree, pagamento dei dazi ed altre imposte dovute;
- Servizio veterinario e fitosanitario;
- Imbarco e sbarco della merce a bordo degli aeromobili;
- Corriere espresso;
- Servizi commerciali per gli operatori: ristorazione, banche, posta, pronto soccorso, servizi commerciali vari

Tali servizi sono effettuati in regime di libera concorrenza. Attualmente i due principali operatori delle attività di handling merci sono MLE e ALHA.

MLE viene fondata il 7 ottobre 1996 ed inizia la propria attività operativa nel 1998 in concomitanza con l'apertura del nuovo terminal dell'aeroporto di Malpensa 2000.

Nel febbraio del 1999 acquisisce parte dell'attività dell'operatore cargo precedente, SEA, occupandosi inizialmente di circa 50 compagnie aeree. Il 2002 è l'anno del trasferimento presso la sede definitiva di Cargo City.

Sono presenti a Malpensa la maggior parte delle principali compagnie aeree cargo del mondo ed il numero di collegamenti continentali ed intercontinentali è in continua crescita su tutte le direttrici. Le compagnie all cargo che hanno operato a Malpensa nel 2007 sono state 14 con un aumento di merci trasportate, rispetto all'anno precedente, del +4% per Alitalia Cargo e del +36,9% per gli altri vettori. Dall'aprile 2008 si sono aggiunti altri due vettori all cargo: China Cargo e Jett8

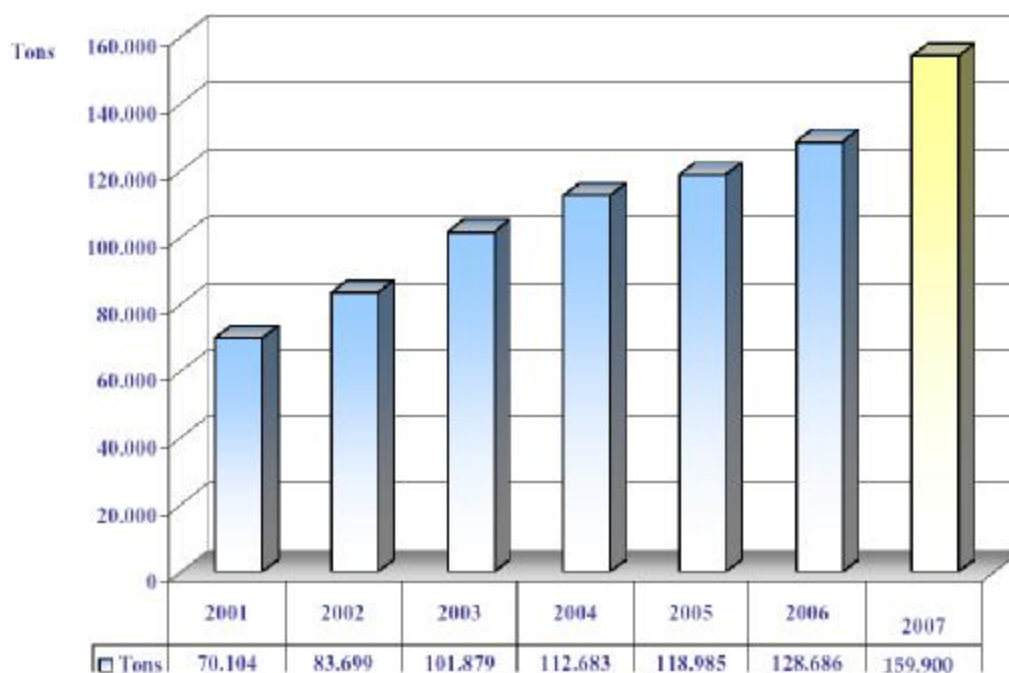
Singapore, confermando così l'interesse che l'aeroporto varesino continua ad esercitare.

La creazione dello spazio dedicato alle merci nella Cargo City e l'insieme delle dotazioni infrastrutturali e di servizio contribuiscono a fare di Malpensa un protagonista di primo piano a livello europeo

Il progetto dell'intero complesso di Cargo City, ultimato nel 2004, comprende due edifici per le attività di stoccaggio e per la preparazione dei carichi, di impianti meccanizzati per la movimentazione delle merci e di piazzole di sosta per gli aeromobili "all cargo".

La capacità totale di trattamento delle merci è di oltre 500.000 tonnellate annue e consentirà di sviluppare ulteriormente i volumi dell'attività a Malpensa.

Grafico 8: Andamento del settore cargo negli aeroporti di Malpensa e Linate



Fonte: Malpensa Logistica

La Cargo City di Malpensa garantisce un'operatività doganale di 24 ore su 24, 7 giorni su 7 e assicura l'attività di sdoganamento e consegna delle merci continuativamente, oltre all'attività per le operazioni di esportazione e di deposito, che già operano in questa modalità.

Attualmente, l'incertezza che connota la vicenda di Alitalia non consente di fare previsioni sul futuro assetto dei servizi cargo. La presenza nella Cargo city di Cargotalia, la compagnia recentemente costituita, fa ritenere che comunque altri operatori sia italiani che stranieri possano sub entrate ad Alitalia assumendo in breve tempo una posizione di leadership.

BIBLIOGRAFIA

Il Sole 24Ore Trasporti, "Vari numeri", anno 2008

ISTAT "I Sistemi Locali del Lavoro. Censimento 2001", Roma 2008

CENSIS "Rapporto Annuale, 2008"

UNIONTRASPORTI "Il mercato del Cargo aereo in Italia: criticità e prospettive",
Roma, 2007



Uniontrasporti s.cons.r.l.

*Società delle Camere di Commercio d'Italia
per i trasporti, la logistica e le infrastrutture*

Via A. De Togni, 1 20123 Milano

Tel. +39.02.36589500 Fax +39.02.36589504

www.uniontrasporti.it - info@uniontrasporti.it