

Il caos degli aeroporti colpisce l'industria dei bus per i turisti

Trasporti

L'Anav stima una caduta di traffico del 15-30% per cancellazioni dei voli

Sara Deganello

«Essendo il fenomeno degli scioperi aerei recente, e i ritardi spesso imprevedibili come le cancellazioni, non riusciamo a fare una media della perdita di traffico per le nostre aziende. Tuttavia, quando si verificano, stimiamo un calo del 15-30%, con picchi dell'80% come è successo all'aeroporto di Bergamo con lo sciopero di Ryanair a luglio». A parlare è Nicola Biscotti, presidente dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (Anav) che raccoglie imprese operanti nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus (tpl, servizio per studenti, linee commerciali, noleggio con conducente), compreso il servizio da e per gli aeroporti. Un settore che in Italia conta 6.000 realtà, 70.000 mezzi, 120.000 addetti.

Si stima che circa il 20% dei passeggeri utilizzi l'autobus per raggiungere e lasciare gli aeroporti, con un'oscillazione tra il 15 e il 40% a seconda delle diverse tipologie di scalo e dei vettori che vi fanno capo: «Nel primo semestre di quest'anno, su 70 milioni di persone trasportate, 15 hanno usato il bus», illustra Biscotti.

Il caos voli che ha caratterizzato l'estate è l'ennesima emergenza che mette in difficoltà un comparto già duramente colpito dalla pandemia. Spiega ancora Biscotti: «Il traffico è ripreso, soprattutto quest'anno. E già abbiamo dovuto gestire il 40% di aumento del prezzo del gasolio rispetto al 2021. Gli scioperi aerei hanno aggiunto incertezza al servizio: non consentono l'automatismo tra arrivi e partenze delle navette verso le città. Auspichiamo un maggiore coordinamento con gli aeroporti, con cui già collaboriamo. In questa fase sarebbe utile, visto che abbiamo mantenuto una certa regolarità e prezzi sostanzialmente stabili».

La crisi Covid è alle spalle, ma non completamente: «Gli operatori dichiarano di essere in media sotto di un terzo rispetto alle performance del 2019», continua Biscotti: «Su questo impatta un problema tangente: la penuria di autisti». Lo conferma anche Massimo Locatelli di Autoservizi Locatelli,

azienda con 100 autobus e 140 dipendenti che opera nell'area di Bergamo, che ha seguito la grande crescita di traffico dell'aeroporto di Orio Al Serio, dove il treno arriverà forse nel 2026.

Racconta Locatelli: «Dopo lo stop del Covid noi siamo tornati ai livelli del 2019, con 72 corse giornaliere sulla tratta Orio-Milano. Rimangono i problemi di personale. Con la pandemia abbiamo visto una vera e propria fuga. In molti si sono dedicati al trasporto su merci. Noi abbiamo rivisto al rialzo i contratti per i nostri autisti, per indurli a rimanere. E abbiamo avviato una scuola interna dove 18 sono in formazione». In questo scenario, gli scioperi che agitano soprattutto le low cost sono un'ulteriore difficoltà: «A Bergamo Ryanair vale l'80% del trasportato. Un blocco non consente risparmi perché bisogna mantenere una corsa per 4/5 persone contro le 40 normalmente servite. Una giornata in un mese può andare. Ma se dovesse diventare ripetitiva è necessario capire come riorganizzare il servizio. Nel giorno di sciopero di Ryanair ci siamo coordinati con le altre due compagnie che servono la tratta Orio-Milano spostando passeggeri da una corsa all'altra e sopprimendone alcune perché antieconomiche», conclude Locatelli.

Alessandro Oldrini di Air Pullman, azienda che opera sull'aeroporto di Malpensa e che gestisce anche collegamenti con Linate, Orio al Serio e Rho Fiera, spiega come la tratta Malpensa-Linate non sia più ripresa dopo il Covid e come i numeri non siano tornati ai livelli del 2019 «per carenza di personale, incertezza negli aeroporti, ritardi, voli cancellati, problematiche legate ai bagagli: siamo al -60% rispetto a livelli pre pandemia. Recentemente abbiamo intensificato il trasporto nelle ore notturne, allungando l'orario. Siamo un'azienda con 500 dipendenti e 280 autobus, di cui 25-26 fermi in questo momento: si tratta di linee commerciali. Ci mancano 45-50 autisti: stiamo lavorando a un'academy per formare i primi 11 candidati, che saranno pronti nella primavera del 2023, speriamo si parta a settembre».

Per quanto riguarda gli impatti che il caos aereo avrà sul trasporto a terra, Oldrini non è ottimista: «Siamo scettici sul mantenimento dei numeri attuali. Anche gli aeroporti ci danno informazioni in tal senso». Rimane l'incertezza. E la ricerca di nuovi autisti: all'intero settore ne mancano 15mila.

REPRODUZIONE RISERVATA