

Ha chiesto i diritti di traffico su Genova e Torino

Rotterdam Airlines: pronta per il decollo

La nuova e dinamica Compagnia olandese movimentata la scena del trasporto aereo europeo - Gli utenti italiani sperano di potersi valere anch'essi dei suoi servizi

Rotterdam, la città olandese famosa per il suo porto marittimo, il secondo nel mondo dopo quello di New York, sta finalmente per ottenere i collegamenti aerei che attendeva. Dal 1. aprile prossimo saranno, infatti, iniziati i voli regolari con Londra, Lussemburgo, Basilea, Innsbruck, Klagenfurt, Le Havre, Bordeaux, da parte della sua nuova dinamica compagnia, la RAL, Rotterdam Airlines B.V. La notizia è ormai sicura, avendo il governo dei Paesi Bassi ottenuto, a favore della RAL, le presunte autorizzazioni dagli stati interessati; rimane incerto l'esito delle trattative con le autorità italiane che ancora non hanno risposto ad una richiesta del 7 marzo 1978 per i diritti di traffico su Genova e Torino.

L'exploit che sta per realizzarsi in verità ha richiesto parecchi anni di preparazione con alti e bassi che non hanno scoraggiato i responsabili della compagnia. I forti dell'appoggio di una delle comunità più laboriose ed intraprendenti. Un rapido excursus sulla storia di questa impresa, nata nel seno della Christoffel Holding, cui la RAL appartiene, e che a sua volta origina dalla Christoffel Reizen, una delle maggiori agenzie di viaggi e vacanze dei Paesi Bassi, consente



Il sig. André A. Verlinden presidente della RAL

di apprezzare appieno la solidità dei presupposti su cui si basa. Durante il 1972 venne deciso che nel gruppo Christoffel dovevano esserci anche attività proprie di trasporto aereo; al febbraio 1975 risale la richiesta al governo olandese circa la autorizzazione a costituire una compagnia charter, la TEA HOLLAND, al 51% di proprietà della Christoffel Holding ed al 49% di proprietà della TEA BELGIUM. Vennero presto acquistati un Airbus A 300 B4 da 325 posti ed un B 737 che, non essendo pervenuta la autorizzazione ad operare, furono poi noleggiati rispettivamente alla Egypt Air ed alla TEA BELGIUM.

Nell'aprile 1977 vennero costituite le Jestar Holland B.V., operante sull'aeroporto di Schiphol (Amsterdam). Il 30 novembre 1978 la RAL ottenne il disciplinare ufficiale dal governo olandese. E' con queste credenziali tecniche che il presidente della RAL, il sig. Adrianus Verlinden, l'11 settembre scorso, accompagnò da esponenti della Camera di commercio ed industria di Rotterdam, si è presentato alle Regioni Piemonte e Liguria per sollecitare il loro rinnovato appoggio presso il governo italiano per l'autorizzazione dei voli su Genova e Torino. La RAL, ha detto il Sig. Verlinden, è disposta ad accettare un'autorizzazione provvisoria della durata di 3 anni che non tocchi, allo stesso modo al come è stato fatto con la Francia, il vigente accordo aereo bilaterale italo-olandese. Egli ha anche dato una risposta chiara alle prece di posizione dall'Italia che, in una conferenza stampa tenuta a Torino il 9 aprile di questo anno, aveva dichiarato di non avere interesse alla Torino-Rotterdam non vedendovi un traffico sufficiente.

Verlinden ha citato anzitutto la lettera del 7 marzo 1978 con la quale il ministero dei trasporti olandese chiedeva i diritti di traffico su Genova e Torino nella quale è detto testualmente: «Il governo dei Paesi Bassi è convinto che vi è un mercato nell'area sud-ovest dei Paesi Bassi con Rotterdam quale centro naturale, che non è adeguatamente servito dagli attuali collegamenti (cioè via Schiphol). Pertanto è stato stabilito di assicurare a Rotterdam Airlines la licenza in conformità a quanto previsto dalla legge olandese. Rotterdam Airlines sarà vincolata a concentrarsi sul mercato regionale. Si ritiene che le attività della aviazione avranno una influenza positiva sul traffico aereo tra l'area in questione e Genova e Torino essendo la mezza parte di natura aggiuntiva poiché verrà attratto un nuovo pubblico di viaggiatori.

Dopo uno studio approfondito abbiamo raggiunto la conclusione che tutte le parti interessate riceveranno vantaggi dallo sviluppo della attrazione di traffico aereo per o da regioni che fino ad oggi sono state scarsamente servite. Per queste ragioni le autorità dei Paesi Bassi sostengono la domanda della Rotterdam Airlines». Il presidente della RAL ha poi evidenziato i risultati positivi di una indagine effettuata da un ente pubblico di ricerca olandese. Ma soprattutto il signor Verlinden ha voluto sottolineare il sostegno che viene alla RAL dalla Christoffel Reizen, che è in grado di garantire sin dall'inizio dei voli una notevole componente di traffico turistico sia estivo che invernale anche verso il Piemonte e la Valle d'Aosta.

La Christoffel Reizen opera già da molto tempo e con successo in Italia, ove porta ogni anno migliaia e migliaia di turisti olandesi e belgi. Le regioni attualmente interessate sono, oltre alla Liguria, la Sicilia, la Campania, il Lazio e l'Emilia-Romagna: esistono inoltre programmi sulle Puglie.

I due aeroporti di Roma per l'aviazione di terzo livello

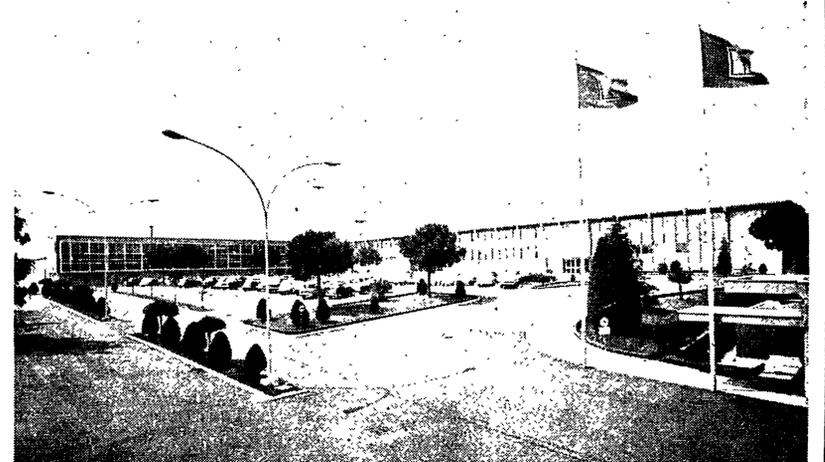
E' di questi giorni la notizia che verrebbe presto costruito in Italia un velivolo di media-piccola capacità per le «avio-linee di appoggio», ossia di un velivolo «commuter» adatto a svolgere i compiti dell'aviazione di terzo livello: collegare aeroporti secondari con aeroporti di importanza primaria. Il progetto, se condotto a termine, potrà mutare negli anni '80, anche in Italia (come già si verifica in altre regioni dalle caratteristiche orografiche piuttosto aspre) la situazione dei trasporti, prospettandosi, per una macchina di questo tipo, buone possibilità di impiego per integrare altri mezzi di trasporto terrestre (strada o rotaia). Infatti, i servizi che potrebbero essere offerti sarebbero quelli del collegamento aereo tra città e città a livello regionale, e del collegamento tra i piccoli e

grandi centri di smistamento di traffico. Volendo scendere a criteri di valutazione, dettati dalla particolare situazione della Società Aeroporti di Roma, che gestisce con Fiumicino anche l'aeroporto di Ciampino, si constata come la soluzione di impiego del più vecchio aeroporto romano ben si collocerebbe nel quadro di questa nuova possibilità di sviluppo. Fondando mente alla posizione geografica dello scalo romano, posto al centro della penisola e quindi punto di confluenza e diramazione sul territorio nazionale, ben si assolverebbe infatti il compito di aeroporto per l'aviazione di terzo livello. Non solo, ma l'integrazione tra i due aeroporti della capitale potrebbe considerarsi completata, al punto da rendere la gestione più razionale pur nella sua complessità.

Questo proposito, che Ciampino, rientrando nella legge n. 823 che stabiliva, nel quadro del finanziamento nazionale dei lavori aeroportuali nelle diverse sedi (valutato in 400 miliardi), l'assegnazione a detto aeroporto di 50 miliardi per gruppo di lavori definiti a «medie termine», ossia sostanzialmente i più necessari ed urgenti, dovrebbe poter contare su questi stanziamenti. L'aeroporto di Ciampino, che fino a questo momento ha funzionato da «polmone» ausiliare rispetto al «Leonardo Da Vinci», assume verrebbe in tal modo una sua peculiare caratteristica che gli consentirebbe di raggiungere livelli di traffico di una certa consistenza, anche in vista delle percentuali di «crescita» del traffico aeroportuale nei prossimi anni.

E' proprio di questi giorni la notizia che l'aeroporto di Ciampino resterà chiuso per il periodo di tempo necessario al compimento di alcuni lavori di ammodernamento. Infatti, l'impianto voli notturni e segnalazione ostacoli, attualmente esistenti sulla pista dell'aeroporto, è uno dei primi costruiti in Italia ed è da considerarsi all'oggi, completamente superato. Il progetto esecutivo per il nuovo impianto, per il quale si sono resi necessari i nuovi lavori, è stato elaborato dalla Società Aeroporti di Roma e consentirà la piena operatività dell'aeroporto in prima categoria strumentale.

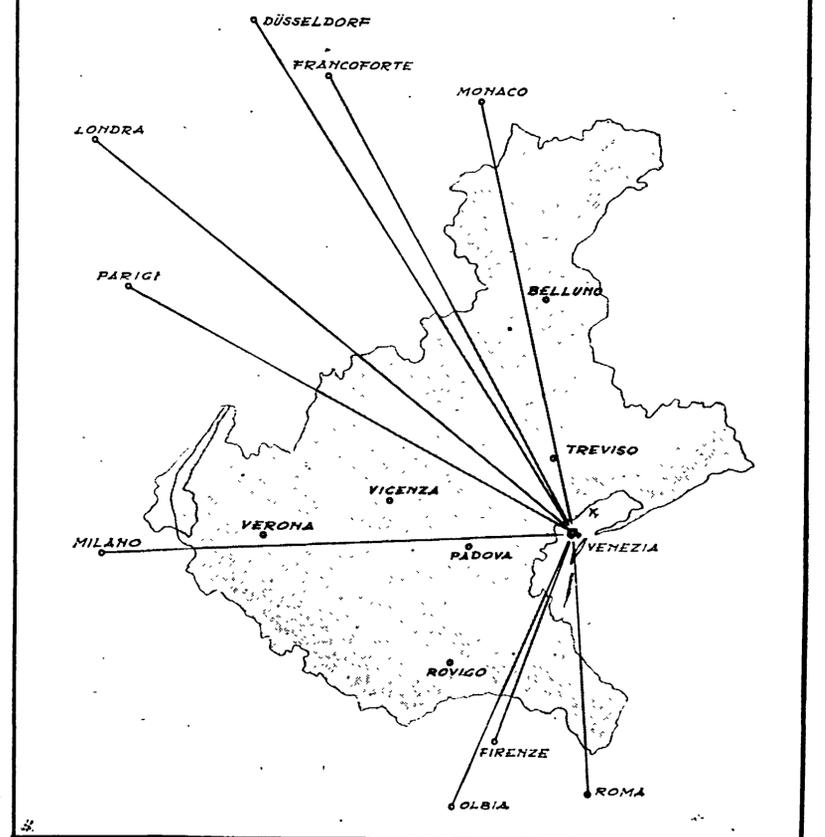
STABILIMENTO LITTON ITALIA S.P.A. DI POMEZIA



La Litton Italia S.P.A. impiega 750 lavoratori, nello stabilimento di Pomezia di circa 21.000 mq. di superficie utile, produce e progetta apparecchiature per il sistema di navigazione inerziale, registratori di cassa Sweda e altre apparecchiature d'avanguardia, sia elettroniche che elettromeccaniche.

AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA, TESSERA

STRUTTURA ESSENZIALE E POLO DI SVILUPPO AL SERVIZIO DELLE COMUNITA' VENETE - 1 MILIONE DI PASSEGGIERI NEL 1979 - PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA - ENTE GESTORE PORTO ED AEROPORTO DI VENEZIA.



L'aeroporto di Bologna

Quando nel maggio 1963 la Compagnia Itavia iniziò la propria attività aerea sull'aeroporto di Bologna, con i voli Bologna-Roma-Ciampino, probabilmente erano in tanti a credere nello sviluppo di questo scalo, apparentemente troppo vicino a Milano, ma alla prova dei fatti sufficientemente lontano per avere voli a livello europeo. Fu così che credeva l'Italia, che iniziò la propria attività a Bologna solo nel 1978: l'apertura dell'Alitalia, che iniziò i collegamenti Bologna-Olbia nel 1971. Chi invece credeva nello scalo bolognese fu la Camera di Commercio, che alla fine del 1970 istituì la «Azienda speciale per l'aeroporto di Bologna» (A.S.A.B.) - la quale iniziò la propria attività di «agente-handling». A quei tempi la pista misurava 1.520 metri e, quindi era a malapena sufficiente per consentire l'atterraggio di un DC 9. Vi erano comunque ILS di 1. categoria e radiofaro. Non esisteva una aerostazione degna di tale nome e vi era un piazzale appena sufficiente per il contemporaneo parcheggio di 3 Fokker 27. Nel 1971 in questo «Aeroporto di campagna», arrivarono e partirono 93.211 passeggeri, che furono poi in costante aumento fino a raggiungere un top di 462.694 nel 1975.

Da quell'anno, anche a causa della crisi energetica, vi fu un calo: 1976 - 458.806 passeggeri; 1977 - 451.522; 1978 - 329.334. Dal 1979 le cifre dimostrano un'inversione di tendenza: infatti, già nei primi 9 mesi dello anno in corso, si sono serviti allo scalo bolognese 308.507 passeggeri, con un incremento paragonabile allo stesso periodo del 1978 e pari a circa il 4% (3,72%). Analoghi discorsi può essere fatto per il «Settore Merci».

Nel 1975 venne inaugurato il terminal-passeggeri, e dal prossimo anno sarà notevolmente ampliato per fare fronte all'attuale traffico.

Dal 1970, anno in cui l'A.S.A.B. iniziò a gestire i servizi aeroportuali, sono state costruite l'Aerostazione ed una palazzina merci con le varie attrezzature per poter assistere tutti i voli cargo che possono essere effettuati da Bologna. La pista è stata portata a m. 2.210 ed in un prossimo futuro sarà ulteriormente allungata sino ai 2.560 metri. E' stato inoltre costruito un nuovo e più ampio piazzale. Per la fine del mese di novembre verranno installati Calvert V.O.R. D.M.E. e Center Line e Radar.

Attualmente l'Alitalia opera su Bologna con un collegamento per Parigi che ha dato risultati sorprendenti, e con un volo Bologna-Francoforte, per il momento solo estivo. Vi è anche un volo Bologna-Londra, operato bisettimanalmente da una Compagnia inglese il cui successo probabilmente ha convinto la «British Airways» ad effettuare un volo trisettimanale Bologna-Londra (Gatwick), che inizierà nell'aprile 1980.

L'aeroporto di Bologna, per la sua posizione geografica, al centro Italia, ha una prospettiva di sicuro sviluppo nel prossimo futuro.

ItaAirport

ITALIAN ENGINEERING FOR AIRPORTS

Capitale sociale (Bassetti, Fiat, Iri, Sea) - Lit. 1.000.000.000
Sede: Via Conca del Naviglio 37 / Milano / tel. (02) 8325851 / telex 320595 SEAC

la risposta italiana alla sfida degli aeroporti

Progettazione, realizzazione, consegna "chiavi in mano" di ogni tipo di aeroporto: dal campo per aeroclub allo scalo intercontinentale



ItaAirport
progetta futuro