

Ma la riclassificazione allo studio del ministero rischia di scompaginare i piani di molte società

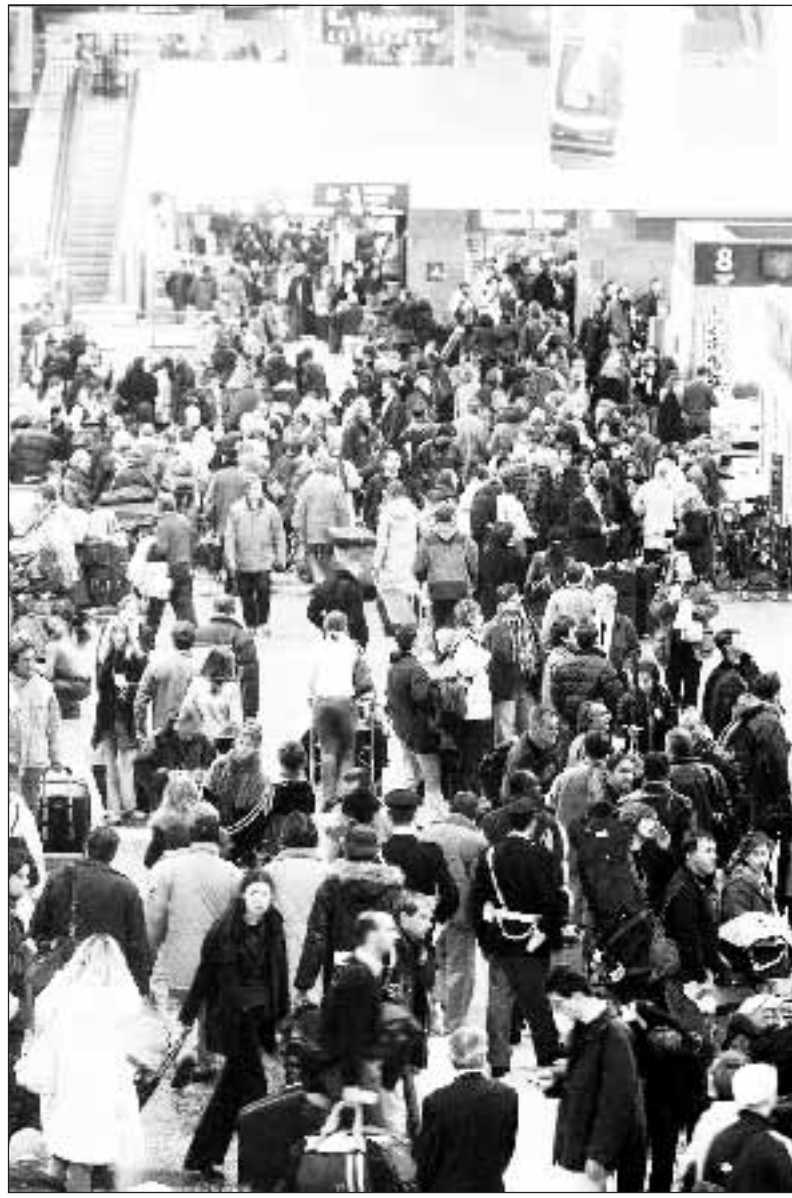
CON IL SUCCESSO delle compagnie a basso costo gli scali quasi dimenticati della provincia italiana hanno vissuto negli ultimi anni un vero e proprio boom. L'aumento dei fatturati e i profitti garantiti dalla gestione dei servizi annessi al traffico aeroportuale attirano l'attenzione delle società di gestione

di Roberto Rossi / Roma



Quando nel 1986 Michael O'Leary, cominciò a sfidare British Airways e Air-lingus con la prima compagnia low cost al mondo, la Ryanair, all'aeroporto di Forlì gli aerei li vedevano solo se dirottati per maltempo da Bologna. Vent'anni dopo dallo scalo romagnolo si può volare a Londra, Barcellona, Catania, e da qualche tempo anche in Russia, Ucraina e Albania. Grazie alle società low cost in soli 5 anni (dal 2000 al 2005) il suo traffico passeggeri è aumentato del 1131%. Nel 2005 da Forlì sono transitate, secondo i dati elaborati da Assaeroporti, oltre mezzo milione di persone. E con questi numeri il piccolo capoluogo è diventato un caso scuola. Perché ha dimostrato che anche una città di provincia, se situata in posizione strategica, può avere il suo aeroporto. E farci affari.

Grazie soprattutto a Ryanair, Forlì tra il 2000 e il 2005 ha visto aumentare del 1.131% i propri passeggeri



Alcuni dei passeggeri all'aeroporto di Malpensa Foto di Guatelli/Ansa

rispetto al 2001, dopo Roma, Milano e Venezia). O come Pescara, Treviso, Pisa, Alghero, la stessa Crotone. Tutti scali che hanno visto impennare vertiginosamente il transito dei passeggeri. O come Aeroporti di Puglia (che ingloba Bari, Brindisi e Foggia) che nel giro di cinque anni ha visto lievitare il suo fatturato del 283,29% portandolo da sei a 24 milioni di euro. Gestire un aeroporto con una o più compagnie a basso costo sta diventando, quindi, un affare. Ma come? In Italia, secondo Assaeroporti, il biglietto aereo costa in media 133 euro. Di questi 119,16 sono destinati alla tariffa aerea e supplementi della compagnia e 13,28 sono i costi aeroportuali ripartiti in questo modo: 8,9 euro sono a carico del passeggero (tariffa per imbarco passeggeri, tassa controllo bagagli a mano, tassa controllo sui bagagli da stiva) e 4,8 a carico del vettore (tariffe per approdo decollo sosta, infrastruttura centralizzata). Dalla movimenta-

zione di aerei, quindi, il margine di profitto di chi gestisce l'aeroporto è ridotto. Tra l'altro i costi aeroportuali italiani sono tra i più bassi d'Europa (si varia tra un meno 19 e 49% a seconda della tipologia di aereo). Ma anche supponendo una crescita delle tariffe aeroportuali nel breve termine, come vorrebbe Assaeroporti (che chiede un incremento del 27%), la corsa non si spiegherebbe.

In cinque anni il fatturato di Orio al Serio è cresciuto del 136% quello dell'Aeroporti di Puglia del 283,29%

L'INCHIESTA

La bozza di riforma prevede che gli impianti «regionali» non possano più ospitare i voli internazionali

Low cost e speculazione Piccoli aeroporti crescono

Table: Quanto fatturano gli aeroporti. Columns: Aeroporto, Fatturato 2001, Fatturato 2005, Differenza. Rows include Roma, Milano, Venezia, Bergamo, Bologna, Catania, Verona, Napoli, Torino, Pisa, Firenze, Palermo, Olbia, Puglia, Genova, Lamezia, Rimini.

Table: Come crescono i passeggeri. Columns: Aeroporto, Società di gestione, Passeggeri 2005, Passeggeri 2000, Differenza. Rows include Forlì, Bergamo, Pescara, Treviso, Pisa, Alghero, Crotone, Lamezia, Venezia, Trapani.

IL MINISTRO BIANCHI Alitalia ai francesi? «Non ne sarei felice ma mi adeguerei»

Sul possibile destino di Alitalia, è intervenuto ieri il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che, parlando ai microfoni di «Radio 24», ha ribadito di non essere favorevole ad un acquisto di Alitalia da parte di una grande compagnia europea come Air France.

porto significa non solo far atterrare qualche aereo ma sfruttarne tutte le capacità commerciali connesse (dai parcheggi all'affitto dei negozi, dalla speculazione immobiliare alla gestione dei servizi di trasporto). Si prenda l'esempio di Save, la società che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, una delle più grandi in Italia con un fatturato stimato intorno ai 265 milioni di euro e oltre sette milioni di passeggeri all'anno.

Naturalmente per sfruttare al meglio le capacità commerciali, come ha fatto Save, gli aeroporti hanno la necessità di creare un volume di traffico e di passeggeri corposo. Una funzione affidata alle compagnie low cost. Che oggi in Italia hanno il 17,9% del mercato e imbarcano, secondo l'Enac, l'ente che governa l'aviazione civile, 20 milioni di passeggeri all'anno contro i 90 delle compagnie tradizionali. Una data che potrebbe essere rivista al rialzo visto che secondo Assaeroporti l'Italia è ultima in Europa per gli indici di mo-

Perugia punta su nuove rotte. Viterbo, Latina e Frosinone si candidano a intercettare il traffico in eccesso da Ciampino

bilità aerea e che in cinque anni si potrebbero creare 50 milioni di nuovi passeggeri. Ma la medaglia ha anche un rovescio. Il futuro dell'Alitalia e il riordino del sistema di trasporto aereo studiato dal ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi rappresentano due grandi incognite. In realtà le due cose sono legate. Il ministro sta pensando a una classificazione degli aeroporti (internazionali, nazionali e regionali) in base ai passeggeri per evitare la dispersione di questi ultimi in mille rivoli. In base all'abbozzata riforma gli scali regionali, ad esempio, dovranno scordarsi i voli internazionali. Perugia, per essere chiari, se questa riforma fosse legge dovrebbe fare a meno del suo collegamento con Londra. Un chiaro aiuto alla causa di rinascita di Alitalia e uno stop alle low cost. Che per fare affari migrirebbero all'estero. E con loro anche i sogni di gloria di una larga fetta degli aeroporti italiani.

Advertisement for 'Per la pubblicità su l'Unità' featuring 'publikompaas' and a list of contact numbers for various cities like Milano, Torino, Bologna, etc.

A collection of news snippets and advertisements. Includes 'La scomparsa di FRANCO LANDINI', 'Perugia punta su nuove rotte...', 'Il Gruppo dei Democratici di Sinistra...', and 'Per Necrologie Adesioni Anniversari'.