

Il cielo diviso

Dopo l'entrata nel capitale di Atlantia, il Marconi si dice pronto ad alleanze e integrazioni, mentre Rimini punta agli hub di Roma e Monaco (sognando Francoforte) per attrarre turisti russi e del Nord Europa. Forlì ci riprova con una cordata di imprenditori locali e Parma aspetta Etihad con cui far partire il progetto cargo

Dopo l'arrivo di Atlantia l'aeroporto bolognese non esclude integrazioni con altri scali. L'ad Ventola: «Possiamo arrivare a 10 milioni di passeggeri»

Il Marconi pronto ad **alleanze** «Ogni opzione è aperta»

In estate è successo di tutto: si è aperto uno spiraglio per la rinascita di Forlì, sembra decollare la «startup» del Fellini di Rimini, sbucca un progetto cargo a dare speranza al Giuseppe Verdi di Parma. Ma nel rischio degli aeroporti emiliano romagnoli — di quelli italiani, anzi, vista la portata dei protagonisti — la notizia bomba è arrivata in pieno agosto: Atlantia dei Benetton, già titolare degli scali di Roma e Nizza nonché azionista di peso a Venezia ha rilevato le quote di Amber e Bonomi, diventando il primo socio privato del Marconi di Bologna con poco meno del 30%, soglia oltre la quale sarebbe scattato l'obbligo di Opa. Opzione per ora esclusa dal nuovo azionista, anche se il suo peso già comporta qualche ragionamento su possibili alleanze e strategie comuni.

Ne è convinto anche Nazareno Ventola, ad dello scalo bolognese, considerato l'artefice delle brillanti performance finanziarie e del trionfale percorso in Borsa. «Atlantia — commenta — è un operatore strategico, la cui presenza nell'azionariato è una importante risorsa. Discorsi non ne abbiamo ancora avviati, ma certamente nel prossimo decennio avremo modo di giocare assieme un ruolo nel processo di integrazione in atto nel settore».

C'è un polo veneto, uno lombardo in consolidamento, uno toscano a Sud. L'arrivo di Atlantia in che direzione vi spingerà?

«È prematuro dirlo. Noi abbiamo un bacino d'utenza potenziale di 11 milioni di persone, pari al 18% di tutto il mercato italiano e la Tav ha ulteriormente enfatizza-

to il nostro vantaggio logistico sia verso il Nord sia verso il Centrosud e la costa adriatica. Ogni opzione è aperta: le opportunità per stringere alleanze sono più d'una».

Il sindaco Merola guarda a Pisa-Firenze. Ma non sono i vostri primi concorrenti?

«Così ci dipingono, ma non è detto. Loro sono fortissimi nel turismo in entrata dall'estero, noi nel turismo d'affari verso l'estero. Abbiamo peculiarità complementari così come con altri aeroporti del Centro Nord; il mercato è in continua evoluzione»

Bologna non rischia di diventare preda di Atlantia?

«Siamo quotati e siamo sul mercato. Però il patto di sindacato che lega i nostri soci pubblici ci assicura oggi un assetto stabile. Quel che succederà in futuro non dipende da me come manager, ma dagli azionisti. Il mio compito è portare a casa buoni risultati e irrobustire la società in vista di sfide che arriveranno e che non dipendono solo da noi».

Negli ultimi 8 anni siete cresciuti a velocità doppia del mercato e, dopo gli ottimi risultati semestrali, l'obiettivo degli 8 milioni di passeggeri a fine anno è a portata di mano. Dopo-diché?

«Tassi di crescita del genere non continueranno per sempre: la discontinuità positiva rispetto alla media si riduce e stiamo raggiungendo tassi di crescita allineati al mercato e alla nostra capacità attuale che è circa di 8,5 milioni di passeggeri. Tra la fine del 2018 e l'inizio del 2019 inizieranno i lavori di ampliamento del

terminal che entro la metà del 2021 alzeranno la nostra capacità a 10 milioni di passeggeri l'anno. Ma arrivarci non è automatico. Nella delicata fase di passaggio dovremo lavorare per non perdere quote di mercato: sviluppare il traffico con nuove rotte, potenziare il fatturato non aviation con i nostri partner commerciali, migliorare i processi e le tecnologie per agevolare la vita dei passeggeri. Un forte impulso ce lo darà nella primavera del 2019 l'entrata in funzione del People mover che sta procedendo secondo i piani».

Tranne Zurigo, siete ormai connessi con tutta Europa. Dove siete diretti?

«Ci siamo accreditati Welcome Chinese: un volo diretto verso la Cina è uno degli obiettivi a cui stiamo lavorando»

Giocherete un ruolo anche nella sistemazione degli altri tre aeroporti della Regione?

«Non credo direttamente. Rimini sta facendo un buon lavoro; il Fellini ha certamente un senso, al servizio del turismo in Riviera. La sfida sarà raggiungere quel milione di passeggeri che garantisce la sostenibilità economica. A Forlì faccio i miei auguri, ma ritengo che non si giustifichino due scali in Romagna. Parma è baricentrica per un'area molto industrializzata e a forte export, quindi nel cargo potrebbe trovare un suo spazio».

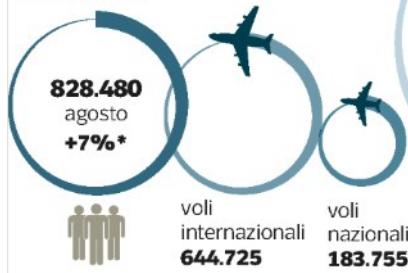
Massimo Degli Esposti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli ultimi risultati

PASSEGGERI



2.425.155
estate
(giugno, luglio, agosto)
media
di **26 mila**
persone al giorno

5.489.478
Passeggeri complessivi
gennaio
agosto
2017*
+6,8%*



Con Firenze abbiamo peculiarità complementari così come con altri aeroporti del Centro Nord; il mercato è in continua evoluzione



Ci siamo accreditati Welcome Chinese: un volo diretto verso la Cina è uno degli obiettivi a cui stiamo lavorando

Movimenti aerei
6.314 (+1,3% su agosto 2016)

Merci trasportate
2.732 tonnellate (+30,8%)

*rispetto allo stesso periodo del 2016 centimetri



Partenza
Un airbus della AirFrance mentre decolla dallo scalo di Bologna



Forlì ci riprova: 10 milioni e una cordata **locale**

I registi dell'operazione Orienta Partners: «Non ci saranno sovrapposizioni in regione»

ascerà alla storia il nome di Luigi Ridolfi e si affaccerà sul mercato come Aeroporto della Romagna. La nuova spa dovrà essere pronta quando Enac pubblicherà il bando per la gestione dello scalo forlivese e se, come annunciato, avverrà entro fine mese e tutto si incastrerà alla perfezione, i gate potrebbero riaprire nella primavera del 2018.

Orienta Partners, la società che conta 5 soci e si occupa di consulenza aziendale, ha studiato il piano industriale ed è entrata nella spa con ruolo da regista. «Il numero di soci di Aeroporto della Romagna spa si sta ampliando, tutti hanno un dna romagnolo, con aziende di Cesena, Forlì e Ravenna» anche se alcune quote arrivano da fuori regione. La spa per far risorgere l'aeroporto di Forlì sarà «aperta» attraverso la formula della società per azioni per pubblica sottoscrizione «per facilitare l'ingresso di nuove imprese», spiega Augusto Balestra, socio di Orienta Partners. Il gruppo al momento annovera nomi di imprenditori come Ettore Sansavini (gruppo sanità privata Villa Maria), Alberto Vignatelli (Luxury Living), Giuseppe Silvestrini (Unieuro), Armando De Girolamo (Lotras ed ex socio di minoranza in Air Romagna), inoltre con quote minoritarie la cesenate Orogel e la ravennate Cmc, quest'ultima presente con 100mila euro. «Ci piaceva l'idea che degli imprenditori facessero qualcosa di concreto», dice Roberto Macri, dg di Cmc. Il capitale di partenza raccolto è di circa 10 milioni. E tanti imprenditori stanno valutando il progetto. «Il pubblico in questa partita ha giocato un ruolo fondamentale — ammette Mario Gardini, socio di Orienta Partners — Quando nell'ottobre 2016 abbiamo iniziato a lavorare al piano industriale non potevamo sapere che Enac avrebbe deciso di pubblicare un nuovo bando». Il terzo per l'esattezza da quando lo scalo è stato chiuso il 29 marzo 2013. Il primo andò deserto, il secondo si

era concluso con l'affidamento ad Air Romagna capitanata dall'americano Robert Halcombe alla quale, dopo un periodo di inattività, è stata revocata la concessione.

«Inizialmente abbiamo anche tentato di acquisire Air Romagna, ma l'imprenditore americano era irreperibile», svela Balestra. La nuova rotta prevede «un progetto di sistema con lo sviluppo di una struttura ferma da 4 anni, ma con grandi potenzialità — spiega Gardini — In questi ultimi anni Forlì ha realizzato il sistema della tangenziale e l'alta velocità, elementi di accessibilità allo scalo che non possono non essere presi in considerazione». Il tutto in un distretto che vede l'Enav Accademy e l'Istituto Tecnico Aeronautico. Da qui è partita Orienta Partners. Il business plan prevede linee di sviluppo diverse con un settore dedicato ai passeggeri, al commerciale, alle merci e al cargo. «Punteremo al turismo del Nord Europa, ma anche su tutti quei turisti interessati alla Riviera, all'entroterra, alle città d'arte, alla cultura e ai grandi eventi». Una risposta a tutti coloro che «si trovano lontani dall'aeroporto di Bologna e non vengono accontentati dallo scalo di Rimini che si concentra sulla Riviera con voli charter. Ecco perché non andremo in sovrapposizione al Marconi e al Fellini».

Il piano industriale prevede «il ripristino della struttura e un nuovo impianto di stoccaggio dei carburanti, bonificato negli anni passati». Sull'importo degli investimenti Orienta Partners ammette: «Con il nostro budget superiamo ampiamente i requisiti che Enac aveva richiesto nell'ultimo bando, quando l'importo minimo per partecipare era di 3,1 milioni di euro». Nel progetto la gestione dell'aeroporto forlivese sarà affidata a manager del settore «alcuni dei quali già individuati», mentre nel cda i soci detteranno gli indirizzi.

Anna Budini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ingresso
La facciata
dell'aeroporto
di Forlì

Parma riparte: decollo dei **cargo** nel 2019

Entro gennaio chiusi i lavori di allungamento della pista e si attende lo sbarco in forze di Etihad

L'anno della svolta per l'aeroporto di Parma sarà il 2019. Parola di Guido Dalla Rosa Prati e Federico Wendler, rispettivamente presidente e direttore generale di Sogeap, la società che gestisce uno scalo con 23 dipendenti e circa 200mila passeggeri all'anno, in continua difficoltà e più volte a rischio chiusura.

Dall'inizio del 2017, però, il Giuseppe Verdi di Parma è protagonista di un progetto di espansione in due fasi — da 37 milioni di euro complessivi — che ha l'obiettivo di renderlo uno dei più importanti poli cargo di tutto il Nord Italia. Il punto principale del piano è l'allungamento della pista di atterraggio da due a tre chilometri e, come conferma Dalla Rosa Prati, «i lavori dovrebbe terminare al massimo entro gennaio 2018: al momento mancano circa 700 metri».

Nel frattempo, l'accordo decennale con Etihad, partner strategico pronto ad arrivare in Emilia con propri mezzi una volta completati i lavori, sta già cominciando a dare i suoi frutti. Esattamente un anno fa, infatti, è partita la fase testing dell'attività cargo, con i camion diretti ai voli della compagnia di Abu Dhabi, in partenza dagli aeroporti di Fiumicino, Malpensa e Venezia, che prima passano da Parma per i controlli, la preparazione e la sterilizzazione della merce e poi la scaricano direttamente sugli aerei. «Finora siamo intorno alle 50 tonnellate di merce al mese — assicura Wendler —. Nel raggio di 200 chilometri da Parma si produce il 70% del Pil italiano, senza dimenticare la vicinanza ai più importanti magazzini dedicati al mondo dell'e-commerce — continua il direttore generale —: altri aeroporti non hanno queste caratteristiche».

In attesa che il progetto vada

avanti, da Parma continueranno partire i voli verso Cagliari, Chisinau e Trapani, con la sospensione invernale della rotta su Olbia («Come ogni anno» precisa Wendler) e l'arrivo, chissà, di nuovi vettori. «Anche se l'attività prevalente non riguarderà più i passeggeri — dice infatti il direttore generale — potrebbero esserci delle novità, ma al momento non c'è nulla di concreto». Al fianco di Comune e Provincia di Parma (soci con il 5,91% e 4,24%), il socio di maggioranza di Sogeap è dal 2011 l'austriaca Meindl Bank, che possiede il 51,93% delle quote. Nel mezzo ci sono varie partecipazioni che vanno dal 5,91% della Camera di Commercio al 5,63% dell'Unione Industriali, fondamentale nel 2015 per il salvataggio dello scalo grazie a un finanziamento da 5 milioni di euro.

Ma a credere nel rilancio del Verdi attraverso un progetto che prevede la creazione di nuovi magazzini, hangar per jet privati, parcheggi e collegamenti sia col vicino salone fieristico che con un nuovo centro commerciale previsto nei paraggi, è anche la Regione, che ha deciso di investire 12 milioni di euro per interventi infrastrutturali. «Merito della lungimiranza dell'assessore Donini» ci tiene a sottolineare Dalla Rosa Prati. L'obiettivo comune resta comunque quello di migliorare il dato più preoccupante di tutti: le perdite annuali che ogni anno si aggirano intorno ai due milioni di euro. «Ma si tratta di un dato comune a tutti gli aeroporti sotto il milione di passeggeri — conclude Wendler —: vediamo prima come finisce l'attività 2017 del trasporto merci e poi tiriamo le somme. La strada intrapresa è sicuramente quella giusta».

Beppe Facchini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Interni
 L'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma da cui transitano 200 mila passeggeri



Wendler
 Finora siamo intorno alle 50 tonnellate di merce al mese. Nel raggio di 200 chilometri si produce il 70% del Pil italiano: altri aeroporti non hanno queste prerogative

