

**AEROPORTI** Secondo il piano degli advisor **Roland Berger** e Pa Consulting l'alleanza tra gli scali del Nord toccherà 50 mln di passeggeri e 1 milioni di tonnellate sul cargo. Recuperando il traffico italiano spedito dagli scali esteri

# Che la merce sia con noi

di Luciano Mondellini

In origine si sarebbe dovuto chiamare Sistema aeroportuale padano (Sap), tanto per far capire sotto quale egida politica stava nascendo il progetto. Poi il nome è mutato in un più internazionale South European Airport System (Seas), che, tra le altre cose, ha il merito di incorporare in sé il nome della Sea, la società guidata da Giuseppe Bonomi che gestisce gli scali milanesi. È il progetto di razionalizzazione dell'asse aeroportuale Milano-Verona che, come spiegato da *Milano Finanza* lo scorso 20 febbraio, punta ad assegnare a ognuno dei cinque scali presenti nella zona una specializzazione operativa. Malpensa concentra sui voli intercontinentali e sul cargo di lungo-medio raggio sul Terminal 1, mentre proseguirebbe la sua attività low-cost sul Terminal 2. Linate avrebbe la funzione di city-airport, e Bergamo-Orio al Serio resterebbe anch'esso focalizzato sul low-cost, mentre i due aeroporti del Garda, Brescia e Verona, completerebbero l'offerta diventando le vere porte d'accesso per il traffico del Nord-Est. Lo scalo veneto, punterebbe a far crescere la propria utenza business e turistica attraverso una strategia di diversificazione (linea, low cost e voli charter); mentre Brescia-Montichiari, si dovrebbe focalizzare sul low cost e soprattutto sul traffico cargo per l'Europa orientale. Non a caso proprio nel settore merci la Società Catullo (che gestisce Verona e Brescia) comincerà tra poco a offrire ai velivoli che sceglieranno lo scalo di Montichiari uno sconto del 40% sul carburante oltretutto la possibilità di fare rifornimento in piazzola.

**Lo scopo dell'intero progetto** è quello di ottimizzare le opportunità di un bacino di

utenza, quello del Nord Italia, che, secondo uno studio degli advisor incaricati **Roland Berger** e PA Consulting Group che *Milano Finanza* in grado di anticipare, vanta un potenziale di circa 60 milioni di passeggeri e di oltre 1,4 milioni di tonnellate cargo all'anno. Tradotto in termini monetari si tratta di un polo in grado di creare sinergie che a regime raggiungerebbero 1 miliardo di euro di ricavi. Un gran balzo in avanti se si pensa che Sea, Sacbo (la società che gestisce l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio) e gli Aeroporti del Garda messi insieme fatturano al momento circa 750 milioni. Questo risultato scaturirebbe da forti miglioramenti sia sul versante passeggeri che su quello merci. Lo studio di **Roland Berger** e Pa Consulting, infatti, non solo prevede che, con una migliore qualità del servizio e una segmentazione azzeccata dell'offerta per fasce di mercato, il traffico passeggeri nei cinque scali possa arrivare a toccare i 50 milioni di passeggeri (vale a dire quasi tutto il potenziale dell'area); ma anche che il sistema possa recuperare quasi interamente il potenziale del traffico merci dell'area, riguadagnando quella fascia di mercato, stimata in circa 700 milioni di euro, sfuggita agli scali dell'asse Milano-Verona e dirottata all'estero. In particolare l'obiettivo è centrato su quei 481 milioni che, secondo **Roland Berger** e PA Consulting Group (società inglese a suo tempo incaricata del riassetto aeroportuale del nodo londinese), viene spostato via gomma (in gergo road feeder services) verso gli scali di Francoforte, Monaco, Parigi, Zurigo o Amsterdam per poi essere spediti oltre i confini europei (vedi grafico in pagina). «È inconcepibile che noi perdiamo tutto que-

sta fetta di mercato a favore dei

nostri concorrenti

d'Oltralpe», spiega Fabio Bortolazzi, presidente della Catullo. «Tanto più che, a parità del servizio offerto, il costo del lavoro in Italia è inferiore e quindi dovremmo essere noi quelli in grado di offrire costi più bassi a chi deve fare spedizioni via aereo». In questo senso l'accordo strategico e la separazione dei target tra gli aeroporti dell'asse Milano-Verona potrebbe permettere di offrire al mercato l'intera gamma dei servizi al settore cargo che attualmente solo i grandissimi aeroporti come il Charles de Gaulle a Parigi oppure i maggiori scali tedeschi possono proporre. Allo stesso modo l'intesa potrebbe anche permettere di ridurre di molto i costi operativi. «È come se un imprenditore avesse due ristoranti. Specializzarne uno su piatti a base di carne e l'altro su quelli a base di pesce non solo migliora la qualità del servizio ma

abbatte

in ma-

niera sensibile i costi di duplicazione che si avrebbero qualora entrambi i ristoranti offrissero l'intero menù», spiega Bortolazzi. Secondo le previsioni dello studio, infatti, la razionalizzazione degli sforzi da parte dei cinque scali potrebbe creare sinergie per circa 630 milioni nei prossimi 15 anni. Di questi, 426 milioni scaturirebbero da un aumento dei ricavi, mentre i restanti 204 milioni nascerebbero proprio dalla riduzione dei costi operativi. Ma quali sono i tempi per la traduzione in pratica del progetto? In realtà una parte dell'intesa è già stata avviata, visto che nelle settimane scorse Sea e Sacbo hanno già firmato

un accordo operativo. Il passo successivo è quello di ufficializzare l'alleanza con Verona, dove tuttavia il management deve attendere la fine di una querelle con i soci bresciani sul ruolo di Montichiari. Un contenzioso che però, a seguito della decisione del Consiglio di Stato del 18 feb-

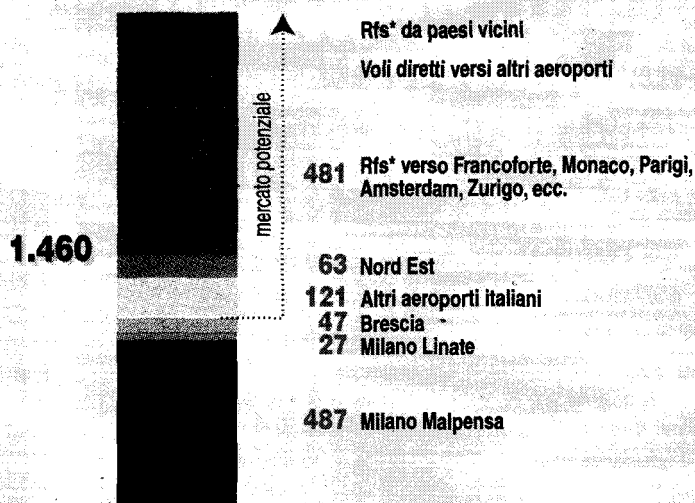
braio di respingere le richieste degli azionisti lombardi, dovrebbe esaurirsi già nei prossimi mesi. «Come sempre trovare le intese tra manager è più semplice, visto che si parla la stessa lingua. Più arduo è mettere d'accordo gli azionisti, soprattutto in questo caso in cui i

soci sono per lo più enti pubblici», spiega Massimo Stoppani, direttore generale della Catullo. «Tuttavia la strada è ormai segnata». (riproduzione riservata)

www.ecostampa.it

**IL FUTURO DEL CARGO NELLA PADANIA**

Mercato potenziale cargo aereo del Nord Italia - Migliaia di tonnellate/anno



Più del 30% del mercato cargo aereo del nord d'Italia è rappresentato da RFS\* verso altri hub europei quali Francoforte, Monaco, Parigi, ecc. Malpensa: il 2007 è l'anno più rappresentativo per la definizione delle dimensioni del mercato, i dati 2008 (415 ktons) sono influenzati dal calo di offerta dei carrier

\*Road Feeder Services = Camion utilizzati per il trasporto merci Fonte: Roland Berger, Pa consulting

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



Fabio Rortoluzzi



Giuseppe Bonomi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.