

L'ANALISI

Il rischio che l'integrazione a tre favorisca soprattutto il Marconi

Il polo toscano chiude i suoi primi sei mesi oltre le aspettative: +230% di utili

Il fiore all'occhiello degli emiliani è il volo per Dubai di Emirates

Di cosa sta parlando il presidente dell'Enac Vito Riggio quando lancia l'inedita idea di un polo aeroportuale dell'Italia centrale con gestione societaria unica non più solo di Pisa e Firenze, come già fa la società unica Toscana Aeroporti, ma addirittura Pisa-Firenze-Bologna? E' possibile? E con quali difficoltà o vantaggi? Intanto vediamo le due realtà che dovrebbero allearsi ma che sono separate non solo dall'Appennino ma da molte diversità. Il neo polo aeroportuale toscano chiude i suoi primi sei mesi oltre le aspettative: più il 7,3% dei passeggeri, più 19% di ricavi, addirittura più 230% di utili, più 3% di voli per 94 destinazioni, di cui 12 nuove. Il tutto, tramite un sistema aeroportuale gestito da un'unica società con un socio di maggioranza (Corporacion America Italia) industriale e impegnato nella ge-

stione dei due scali considerati come un unico aeroporto a tre piste, due a Pisa per i voli low cost e una a Firenze per i normali voli di linea che in gergo si chiamano full service. In ballo, adesso, la nuova pista, su cui è in corso la procedura di Via del ministero all'ambiente, e un terminal completamente nuovo a Peretola oltre all'ampliamento del terminal di Pisa. Il master plan di Firenze prevede 350 milioni di investimenti da qui al 2029, di cui la metà dovrebbe venire dallo Stato che può finanziare al 50% gli scali al di sotto dei 3 milioni di passeggeri, mentre a Pisa tocca quel 25% di contributo pubblico destinato agli aeroporti tra 3 e 5 milioni di passeggeri.

Il Marconi di Bologna si è appena quotato in Borsa acquisendo come principali soci privati al-

cuni fondi finanziari, Amber (al 15%) e Bonomi (al 10%), mentre il fondo F2i, che era già in società, sale al 7%. Il socio di maggioranza relativa resta la Camera di commercio con il 37,6%. La semestrale è meno scintillante della toscana, il presidente della società del Marconi, Enrico Postacchini, lo spiega con il fatto che «nel primo semestre del 2014 la crescita era stata così esplosiva che ci si aspettava un assestamento». I passeggeri aumentano del 2,3%, ricavi diminuiscono. Il traffico bolognese è al 50% di voli full service e al 50% di low cost. Fiori all'occhiello, il volo per Dubai di Emirates che parte il 3 novembre e il potenziamento di quello per Mosca. I passeggeri sono circa 6.600.000.

Cosa comporterebbe un'integrazione societaria cui comunque nessuna delle due società dice di stare pensando in un momento in cui ognuna è impegnata nelle proprie novità? La prima difficoltà pare quella che il traguardo di una società unica non è la sua costituzione ma la sua successiva formazione concreta, tra persone, squadre, mansioni, cui sta lavorando Toscana Aeroporti. Se già è un grosso lavoro per due, figuriamoci per tre. Per non dire dei campanili toscani. In Portogallo una stessa società gestisce 12 aeroporti, in Argentina Corporacion ne gestisce 33, ma ci sono voluti più di 20 anni per integrare Pisa e Firenze. Per di più Bologna non ha un socio unico, ma una compagine frazionata e con fondi finanziari che in genere si sospetta di volere comprare a meno e vendere a di più. In più c'è la

concorrenza. Non c'è dubbio che Bologna si preoccupi di un polo toscano assai più forte e attraente di due scali separati né sul fatto che si sia presentata in Borsa dichiarandosi come porta italiana per le città d'arte vicine e in grado di attirare traffico toscano fino a Grosseto. Mentre, se Peretola si sviluppa, il turi-

Se Peretola si sviluppa, il turismo internazionale preferirà raggiungere direttamente la città

simo internazionale preferirà raggiungere direttamente Firenze. Come l'obiettivo del Marconi di tenersi in l'equilibrio tra voli full service e low cost potrebbe essere un boomerang perché le compagnie aeree di linea non amano mescolarsi con i low cost e potrebbero preferire Peretola, dove la vocazione è ben separata da quella low cost di Pisa, una volta che ci fosse la nuova pista. Dunque lo scalo dell'Italia centrale funzionerebbe da ancora di salvataggio di Bologna? Forse. Anche se l'unione assicurerebbe alcuni vantaggi a tutti: dalle maggiori dimensioni in grado di convincere compagnie e passeggeri internazionali e di competere con i grandi scali italiani, al rafforzamento nei confronti delle compagnie aeree che non potrebbero più giocare di prepotenza minacciando di andarsene di qua o di là ma che dovrebbero sottostare alle condizioni di un aeroporto unico.

(i.c.)

GRIPRODUZIONE RISERVATA

