



Cresce il traffico per gli aeroporti regionali Ma i conti non tornano nella società di gestione di Reggio. Mentre Crotona riduce le perdite

Roberto De Santo

Torna a crescere il traffico negli aeroporti calabresi. Anche se due società aeroportuali su tre sono con i conti in rosso. Nei primi cinque mesi dell'anno il numero dei passeggeri e dei voli nei tre scali regionali registra incrementi anche a due cifre. In testa, come sempre, l'aeroporto di Lamezia

Terme che si conferma tra gli scali nazionali maggiormente dinamici: nel periodo gennaio-maggio 2011 ha registrato circa 730mila passeggeri totali e un movimento di oltre 6.600 velivoli.

Numeri che tradotti in termini percentuali significano rispettivamente un incremento del 20,1% in più di passeggeri e 5,9% di velivoli in transito nello scalo lamezino. Decimo risultato nazionale utile in assoluto

per crescita e secondo tra gli aeroporti meridionali. L'incremento ha interessato soprattutto il numero di passeggeri internazionali che, con un più 58,7%, colloca Lamezia al terzo posto in Italia in termini percentuali.

Vincenzo Speziali, presidente della Sacal, la società che gestisce l'aeroporto lamezino, è soddisfatto: «Questi risultati – afferma – sono frutto di una serie di accordi

commerciali con compagnie aeree low cost che hanno permesso di far fluttuare notevolmente il numero dei passeggeri. Inoltre siamo riusciti a ottenere nuove rotte internazionali». Tra le altre il presidente cita Stoccolma, Barcellona e Bruxelles.

Ma la vera sfida per il futuro dello scalo, che viene considerato strategico anche dallo "Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale" - realizzato per l'Enac dal raggruppamento formato dalla capofila One Works, da Kpmg e Nomisma - si chiama potenziamento delle infrastrutture. Un piano di opere da 125 milioni di cui la più importante resta la costruzione della nuova aerostazione: 110 milioni (50 per il primo lotto). «Aspettiamo lo sblocco dei fondi Fas - annuncia Speziali - per avviare questi investimenti fondamentali che consentiranno al nostro scalo di raggiungere risultati ancora più importanti. Proprio per questo nei prossimi giorni avremo un incontro con il ministro Fitto e il sottosegretario alle Infrastrutture, Aurelio Misiti».

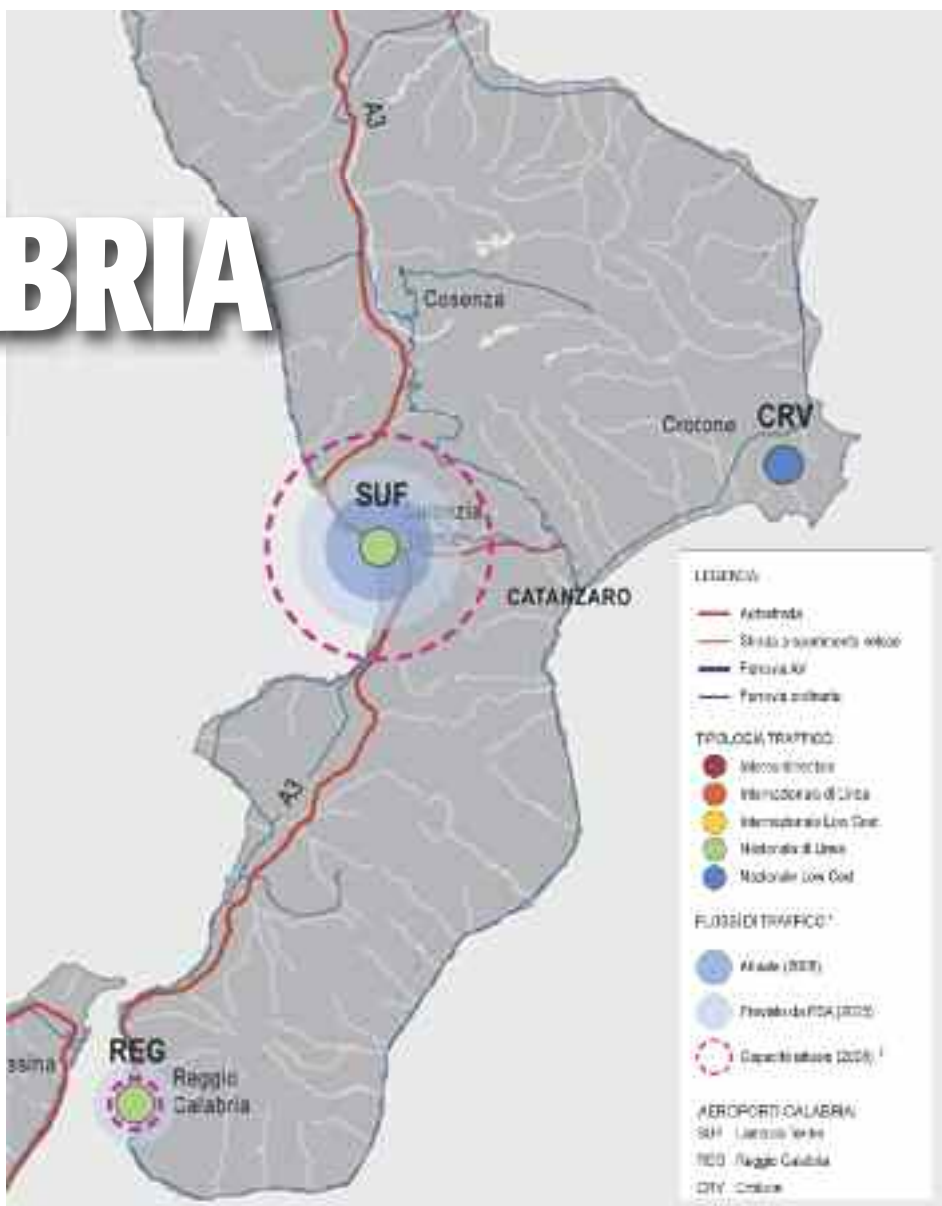
E mentre la Sacal si gode anche l'ottima



A sinistra, l'aeroporto di Lamezia Terme, nella pagina successiva gli scali di Reggio Calabria e di Crotona. Sotto, la mappa con i flussi di traffico aereo delle tre aerostazioni.

performance in termini finanziari registrando un utile di bilancio di oltre 821 mila euro, gli altri due scali aeroportuali calabresi scontano, nonostante l'incremento di passeggeri, ritardi in termini di debolezza finanziaria delle società e di collegamenti infrastrutturali. Ritardi che, soprattutto per quest'ultimo motivo, secondo lo studio dell'Enac, collocano Crotona e Reggio Calabria tra gli scali "complementari" italiani. Un ruolo che si tramuterà, secondo quanto stabilito dall'allegato Infrastrutture 2011 che ha recepito questo studio nel Docu-...

ABRIA



L'ANALISI DI DE CARLI

«Recuperare competitività»

«Potenziare la rete infrastrutturale locale e l'attrattività del territorio calabrese». L'amministratore delegato di "One works", Giulio De Carli, 49 anni, con una lunga esperienza in tema di progettazione di aeroscali in Italia, non ha dubbi sulla ricetta per rafforzare il sistema aeroportuale calabrese. Un sistema definito da De Carli «particolarmente debole» e che «non ha bisogno di nuovi scali ma di rafforzare quelli esistenti».

Quali sono le principali cause di questa debolezza?

«Le difficoltà per il Mezzogiorno, e per la Calabria in particolare, non sono certamente legate alla scarsità di scali ma alla mancanza di integrazione tra aeroporti e altre infrastrutture locali. E non mi riferisco solo alla rete di trasporto, anche essa deficitaria e fondamentale per creare spostamenti rapidi e per gli aeroporti. In Calabria mancano le condizioni necessarie per far sì che uno scalo diventi veramente competitivo».

Si spieghi meglio.

«Mi riferisco a un sistema produttivo complessivamente debole e incapace di mettere in rete le sue eccellenze nei settori dove la regione potrebbe dire la sua. Penso al turismo, all'agricoltura. Per fare questo occorre creare le basi di una crescita reale dell'economia locale e poi connetterla al resto del mondo. In altre parole, per vedere crescere uno scalo, occorre prima rendere attrattivo il territorio».

Ma non potrebbero essere proprio gli scali a far decollare l'economia locale?

«Sì, certo. Ma questo concetto è come il cane che si morde la corda. Non si può pensare di costruire uno scalo e tramite questo far crescere l'economia locale. Occorre, invece, progettare uno scalo all'interno di un'idea complessiva di sviluppo di un'area. I gestori degli aeroporti calabresi e la politica locale lavorino insieme per fare sistema. In questo modo si può veramente contribuire a far crescere la competitività non solo dello scalo aeroportuale ma dell'intero territorio».

...mento di finanza pubblica 2011-2013 (Dfp), in un secondario ordine di priorità di interventi e investimenti per la promozione di piani operativi specifici di rilancio. Tradotto in soldoni potrebbe significare una riduzione notevole di trasferimenti di risorse statali verso questi due scali. Una difficoltà in più che si somma alla debolezza finanziaria dimostrata dalle società di gestione e dalla scarsa competitività che caratterizza questi aeroporti nel sistema degli scali nazionali. Tanto da costringere le società, per rimanere a galla, a dover ricorrere spesso a ricapitalizzazioni e a un sistema di incentivazione economica per agganciare nuove compagnie aeree e non far fuggire quelle esistenti.

L'ultimo esempio, in tal senso, interessa il "Tito Minniti" di Reggio Calabria. Proprio l'assemblea della Sogas, la società che ge-



stisce l'aeroporto dello Stretto, nei giorni scorsi ha dovuto provvedere a una nuova ricapitalizzazione per evitare che perdesse la concessione Enac e, conseguentemente, la chiusura dello scalo. Il provvedimento, fortemente caldeggiato da Giuseppe Raffa, presidente della Provincia di Reggio Calabria (maggiore azionista della Sogas), porterà nelle casse della società tre milioni e centomila euro.

Una somma che verrà ripartita tra i vari soci pubblici della Sogas e che servirà a risanare solo parzialmente il deficit registrato nel 2010 dal bilancio societario: 4,7 milioni. «Per rilanciare l'aeroporto – sostiene Raffa – occorre aprire a un socio privato che abbia un sufficiente know how nel settore, che permetta di intercettare nuove compagnie aeree disposte a venire a Reggio. Non è possibile che la società spenda ogni anno risorse importanti per far venire compagnie aeree che vanno via appena finisce il regime di sostegno». Da qui la ne-

PASSEGGERI GENNAIO-MAGGIO 2011				
	LAMEZIA T.	CROTONE	REGGIO C.	ITALIA
Nazionali	653.608	42.666	165.496	23.658.485
%	16,8	7,9	13,6	8,3
Internazionali	75.728	-	4.298	30.780.014
%	58,7	-	- 20,3	10,4
Transito	1.403	-	25.800	304.051
%	36,7	-	1,0	-20,4
Totale Commerciale	730.739	42.689	195.594	54.742.573
%	20,1	8,0	10,7	9,3
Aviazione Generale	255	80	678	75.630
%	28,8	105,1	14,9	4,1
TOTALE	730.994	42.769	196.272	54.818.203
%	20,1	8,1	10,7	9,2

IN PERCENTUALE LA CRESCITA/DECRESCITA RISPETTO AL 2010

cessità individuata dal presidente della Provincia di Reggio «di azzerare i vertici della società e avviare una nuova stagione». Nonostante questo, anche Reggio registra un incremento di passeggeri nei primi cinque mesi dell'anno stimato attorno all'11 per cento, seguito dall'aeroporto di Crotona. Tra gennaio e maggio scorso, lo scalo crotonese ha ottenuto un +8,1%. Ma anche qui, però, c'è stato bisogno di un'azione forte da parte dei soci pubblici di "Aeroporto S. Anna spa", società che gestisce lo scalo, per ridurre le perdite di bilancio. «In

LAMEZIA È SECONDA NEL SUD PER INCREMENTO DEL NUMERO DI PASSEGGERI. IL "MINNITI" CHIUDE IL 2010 IN PERDITA SEGNANDO -4,7 MILIONI. PER IL S. ANNA -788MILA EURO

un anno – afferma il presidente della società "S. Anna", Roberto Salerno – abbiamo portato la perdita d'esercizio a circa 788mila euro contro il deficit registrato nel 2009 di circa 1,147 milioni. Questo significa che potremmo guardare con maggiore serenità agli investimenti necessari a far crescere lo scalo». Un'azione che segue la ricostruzione del capitale sociale dello scorso anno, che ha impedito la messa in liquidazione della società. Intanto, i vertici dello scalo crotonese annunciano la conclusione di accordi commerciali con nuove compagnie aeree che dovrebbero consentire all'aeroporto "S. Anna" di incrementare il numero dei passeggeri. Tra le ultime con "Prima aero trasporti italiani", una società low cost che realizzerà nuovi collegamenti con Fiumicino e Bologna. «Questo ci permetterà – dice Salerno – di rendere ancor più competitivo il nostro scalo».

r.desanto@corrierecal.it

© riproduzione vietata

IPOSTESI QUARTO AEROSCALO

E Sibari resta sospeso

Opera fondamentale per il rilancio del territorio o ennesima cattedrale nel deserto. In attesa che qualcuno, a iniziare dalla politica locale, scioglia questo dilemma, il quarto aeroporto calabrese, al momento,

resta fuori dalla rete futura degli scali italiani del prossimo ventennio. Nell'allegato "Infrastrutture 2011" del Documento di finanza pubblica 2011-2013 (Dfp) dell'ipotesi di costruire lo scalo della Sibaritide non c'è alcuna traccia. Eppure proprio per realizzare alcune opere propedeutiche alla realizzazione dell'aeroporto la giunta Loiero aveva già impegnato, con la delibera del 3 agosto 2007, 4,9 milioni. Proprio questa delibera sarebbe poi finita in qualche cassetto. Almeno stando all'interrogazione del consigliere regionale dell'Udc nonché sindaco di Cassano Jonio, Gianluca Gallo, che ne ha chiesto conto direttamente al governatore Giuseppe Scopelliti.

Ma la storia dello scalo di Cassano parte da lontano. Già nel 1988 il consiglio comunale della cittadina approva il progetto per la costruzione dell'aeroporto. Ma solo nel 2002 le

prime risorse vengono trovate grazie all'Accordo di programma quadro "Sistemi delle infrastrutture di trasporto". L'Apq finanzia il progetto esecutivo che prevede la costruzione di uno scalo aeroportuale di categoria C3, per una spesa complessiva di circa 33,5 milioni, in località Olmo Torto, non lontano dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria (14 Km). In particolare il progetto contempla, in una superficie di circa 96 ettari, la realizzazione di una pista di volo della lunghezza di 1.500 metri, l'aerostazione passeggeri, l'area merci, i fabbricati a supporto dell'attività operativa, oltre alla viabilità d'accesso alla struttura e i parcheggi. Secondo le previsioni di traffico ipotizzate dal progetto, in 20 anni, lo scalo dovrebbe registrare un movimento di aeromobili con punte di 2.980 velivoli l'anno nel periodo giugno-ottobre e un movimento passeggeri, nello

I NUMERI

Ubicazione
località Olmo Torto
Cassano Jonio

Lunghezza pista
1.500 metri

Area occupata
96 ettari

Passeggeri previsti
158.577 unità

Costo opera
33,5 milioni

stesso periodo, di 158.577 unità. Numeri rilevanti che, secondo i sostenitori dello scalo, ne giustificerebbero la costruzione. Da qui l'appello alla mobilitazione capitanata dai maggiori della politica cosentina tra cui il presidente della Provincia di Cosenza, Mario Oliverio, che su quest'opera ha anche stanziato, nell'ultimo bilancio di previsione, 20 milioni e l'assessore regionale ai Lavori pubblici, Pino Gentile.

R. D. S.

© riproduzione vietata

AVIOSUPERFICIE

Il sogno di Scalea

«È un'opera strategica per contribuire al rilancio dell'alto Tirreno cosentino». Non ci sta Alberto Ortolani, gestore dell'aviosuperficie di Scalea a considerare l'infrastruttura una "cattedrale nel deserto". Lo scalo, entrato in funzione nel 2006, secondo Ortolani, «è pienamente operativo». «Possiamo orgogliosamente affermare - dice - di essere l'aviosuperficie più grande del sud Italia». E a sostegno di questa tesi spulcia numeri. «Mediamente - sostiene Ortolani - transitano sullo scalo quattromila velivoli l'anno. Il 90% dei nostri clienti sono privati che scendono in Calabria principalmente per motivi di affari. Ma ci sono anche turisti, ovviamente di alto livello, che preferiscono viaggiare in comodità per raggiungere le località tirreniche». La struttura, costata 23 miliardi provenienti dal Patto territoriale "Alto Tirreno cosentino" del 1996 che raccoglie 14 Comuni dell'area, si estende su una superficie complessiva di oltre 260mila metri quadrati. Risorse che hanno permesso di realizzare una pista lunga 2 chilometri e larga 30 metri, l'aerostazione e altri servizi connessi all'infrastruttura. Opera che rimane di proprietà del Comune di Scalea che l'ha assegnata, con un affidamento diretto, alla "Società idroscalo turistico" di Napoli. Un passaggio, quest'ultimo, che ha sollevato non poche perplessità da parte di molti amministratori dell'area. «Questa scelta - sostiene Ortolani - per quanto mi consti è pienamente legittima e sta permettendo alla struttura di operare con ottimi risultati. Inoltre, se ci sarà la volontà politica, potremmo trasformare quest'opera in breve tempo in un vero e proprio aeroporto».



Il progetto dell'aeroporto di Sibari