

TRASPORTO AEREO ■ Dopo Germanwings anche Hapag Lloyd lancia i collegamenti con l'Italia

Low cost, il bis dei tedeschi

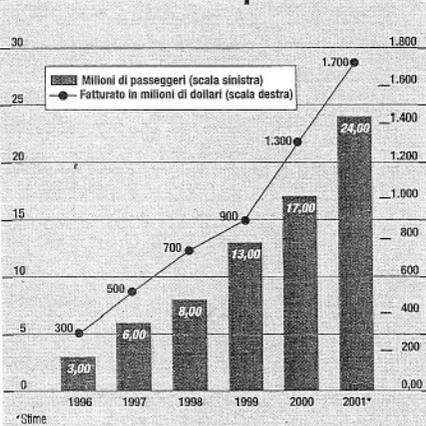
Oggi il debutto con Bergamo: a seguire Napoli, Venezia e Pisa - Biglietti da 19,99 € tasse incluse

MILANO ■ «Siamo davvero stupiti, in senso positivo naturalmente». Per Hapag-Lloyd Express, il nuovo vettore low cost che collega Germania e Italia, le prenotazioni hanno iniziato a fioccare ben prima del volo inaugurale previsto per oggi su Bergamo, ma soprattutto il 30% di queste è in arrivo proprio dall'Italia — questa è la sorpresa, per il direttore generale Wolfgang Kurth — con punte del 40% su Napoli. «Un livello assolutamente inusuale, ci aspettavamo a dir tanto percentuali dimezzate», aggiunge Kurth.

Hapag-Lloyd Express con i suoi aerei colorati come i taxi di New York, segue di qualche settimana la Germanwings (si veda «Il Sole-24 Ore» del 27 ottobre), con cui scende in diretta concorrenza, perché entrambi i vettori hanno nell'aeroporto di Colonia/Bonn il proprio hub. «Ryanair per noi non è un concorrente diretto, perché lavora a oltre duecento chilometri di distanza, a Francoforte Hahn, su un territorio diverso e soprattutto con un bacino di popolazione molto inferiore al nostro, pari a oltre 10 milioni di abitanti», dichiara Kurth.

Hapag-Lloyd Express — controllata dal colosso turistico Tui, che tramite la capogruppo Preussag è azionista anche di Alpitour — dimostra ancora una volta che l'Italia ha grandissimo appeal per questo tipo di voli. La nuova compagnia tedesca, infatti, dedica ai collegamenti con il nostro Paese gran parte della sua operatività: ci sono dei voli interni (per Berlino e Amburgo) e un collegamento con Londra/Luton. Tutto il resto è per l'Italia: Bergamo (2 volte al giorno, il primo volo è previsto per oggi), Napoli (6 volte alla settimana, da domani), Ve-

Il low cost in Europa



Il nostro Paese resta la meta privilegiata per voli economici. In futuro interesse anche per Roma, Catania e Olbia

nezia (1 volta al giorno dal 12 dicembre), Pisa (1 volta al giorno dal 14 dicembre). Nulla, almeno per il momento, su Francia e Spagna.

In futuro ci sarà spazio anche per nuovi collegamenti con Roma, Catania, forse Olbia. Per i voli interni, Kurth non chiude la porta, anche se l'argomento non è all'ordine

del giorno. Su un totale di 1,3 milioni di passeggeri, quasi la metà sono previsti proprio sui collegamenti Germania-Italia, anche se il potenziale è molto maggiore, pari a ben 2,7 milioni di passeggeri annui.

I collegamenti sono in gran parte turistici, come è naturale per un tour operator (il mar-

La Puglia non cede agli sconti

MILANO ■ «Siamo forse l'unica società di gestione che, pur avendo quattro aeroporti, non ha voli low cost, sebbene i miei rapporti con Ryanair siano assolutamente ottimi». Marco Franchini, direttore generale di Seap (aeroporti pugliesi) e vicepresidente di Assaeroporti, è una voce fuori dal coro.

Eppure proprio Ryanair si era fatta avanti per attivare un collegamento tra Brindisi e Londra. «Ma la società di gestione non aveva la disponibilità economica e così avevo coinvolto dei soggetti pubblici; lo sforzo andava sostenuto dagli enti interessati alla promozione dell'area,

maniera oculata rispetto a fenomeni che si possono quasi definire "speculativi" — sottolinea Franchini — Noi vogliamo garantire una tariffazione trasparente, senza dimenticare che le risorse ci servono per offrire un servizio di alto livello a partire dalla sicurezza, una questione ben più importante degli aspetti commerciali».

Così la società di gestione degli aeroporti pugliesi — Bari, Brindisi, Foggia e Taranto — ha scelto una strada molto diversa da quella percorsa da buona parte dei suoi "concorrenti". Preferendo offrire un supporto a compagnie più utili per il bacino di utenza locale, con un occhio attento alla qualità, ma anche alla garanzia di avere collegamenti con i principali hub internazionali (le compagnie low cost infatti collegano aeroporti quasi sempre periferici).

Mentre la Sardegna, per esempio, ha identificato nel low cost un fattore primario di sviluppo turistico, la Puglia non vuole premiare un singolo vettore, «ma sviluppare un'azione completa per un ventaglio di possibilità». Se poi questo significa che almeno in breve-medio periodo si deve rinunciare ai grandi numeri, pazienza.

«Stiamo conseguendo dei buoni risultati, con incrementi significativi, senza mai perdere di vista i concetti di trasparenza e sicurezza totale — aggiunge ancora il direttore generale della Seap — Volare Group ci ha portato collegamenti con Tirana e Atene, Air One con Londra, Alpi Eagles con Madrid; insomma, puntando sui vettori nazionali, cosa che tra l'altro ci fa solo piacere, si può ugualmente trarre benefici da strutture che hanno un'offerta snella».

M.CAV.

Il gestore (Seap) privilegia una «tariffazione trasparente»

perché i miei conti devono tornare e senza la gestione totale di 40 anni non trovo giusto prendere impegni decennali e anche più con questo tipo di compagnie», sostiene Franchini.

Uno dei problemi sul tappeto, anche se pochi lo confessano, è che le compagnie a tariffe super economiche, in modo più o meno velato, si fanno pagare una parte dei loro costi proprio dalle società di gestione. Poco importa se i risultati di bilancio ne risentono: il gioco può valere la candela anche dal punto di vista economico, perché uno scalo con molti passeggeri "vale" molti soldi, anche se magari la gestione è in rosso.

«Le società che intendono andare verso il mercato devono gestire i loro bilanci in

noi non vogliamo offrire un "pacchetto turistico", vendiamo un collegamento aereo», sottolinea Kurth.

Per quel che riguarda le tariffe, la nuova compagnia vuole posizionarsi a metà strada tra Germanwings (che punta a un prezzo medio del biglietto di 70-80 euro) e Ryanair (49-55 euro). Il volo per singo-

la tratta partirà comunque da 19,99 euro, tasse comprese. Sul mercato tedesco si potranno acquistare i biglietti anche nelle agenzie di viaggi (di solito il low cost punta solo su Internet e call center), un canale che potrebbe essere presto aperto anche sul mercato italiano.

MARTINO CAVALLI

Nel 3° trimestre puntualità scesa dal 75 al 70,6%

Aumentano i voli Alitalia in ritardo

I ritardi

Ritardi superiori ai 15 minuti nel terzo trimestre 2002 per le partenze e gli arrivi (tra parentesi) - Dati in percentuale

Aeroporto	Volli intercont.	Volli nazionali	Volli intraeuropei
Amsterdam Schiphol (Klm)	37,6 (10,9)		
Madrid (Iberia)		36,7 (27,3)	
Amsterdam Schiphol (Klm)	14,6 (5,8)		
Madrid (Iberia)		54,4 (45,0)	
Totale intraeuropei*	18,6 (11,5)		
Totale intraeuropei*		44,8 (31,3)	
Francoforte (Lufthansa)			38,2 (34,7)
Volli nazionali	11,6 (14,5)		
Volli intercont.	44,9 (16,5)		
Volli intraeuropei*	21,2 (22,1)		
Volli nazionali	24,4 (19,9)		
Totale intraeuropei*	21,1 (24,4)		
Volli intercont.	53,2 (27,6)		
Volli intraeuropei*	23,4 (25,5)		
Volli nazionali	28,9 (25,2)		
Volli intercont.	24,2 (21,5)		
Volli intraeuropei*	23,2 (24,0)		
Totale intraeuropei*	27,0 (27,3)		
Volli nazionali	29,6 (27,9)		
Volli intercont.	75,7 (30,6)		
Volli intraeuropei*	40,8 (32,5)		
Totale intraeuropei*	36,4 (29,0)		
Milano Malpensa (Alitalia)		29,7 (35,3)	
Volli nazionali		29,7 (35,3)	
Volli intercont.		57,2 (24,0)	
Volli intraeuropei*		33,4 (34,8)	
Totale intraeuropei*		31,6 (30,8)	
Milano Linate (Alitalia)		13,7 (25,0)	
Volli nazionali		13,7 (25,0)	
Volli intraeuropei*		18,8 (34,0)	
Totale intraeuropei*		22,0 (26,8)	

(*) Tutte le compagnie

Fonte: Aea

ROMA ■ Alitalia decolla sempre più in ritardo. E la colpa è soprattutto di «problematiche» nello scalo di Fiumicino, sostiene l'aviazione pubblica. Da luglio a settembre, «la puntualità in partenza, cioè con decollo entro 15 minuti dall'orario, è scesa al 70,6% dal 75,2% del corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con una flessione di 4,6 punti interamente concentrata sul settore nazionale (-8,8 punti)», afferma la relazione trimestrale approvata dal consiglio d'amministrazione Alitalia il 13 novembre.

Secondo l'aviazione, il peggioramento è stato prevalentemente determinato dal forte calo di puntualità determinatosi sull'hub di Fiumicino (-11 punti) a causa di problematiche operative derivanti dal sistema di smistamento bagagli e dalle attese passeggeri in transito che, difficili da riassorbire nel periodo di alta stagione, hanno penalizzato l'operativo di agosto e, in parte, di settembre. Viceversa — dice Alitalia — un leggero aumento della puntualità si è riscontrato sull'hub di Malpensa (+0,8 punti).

Nei primi nove mesi l'indice di puntualità in partenza di tutti i voli Alitalia è sceso dal 79% al 77,3%; il partner Air France ha dichiarato un indice di puntualità dell'80,9% nei nove mesi.

La società che gestisce Fiumicino, Aeroporti di Roma, riconosce che quest'estate ci sono stati problemi, in particolare per la rottura di nastri del sistema di smistamento bagagli. La società che fa capo a Romiti-Falck-Sensi chiama però soprattutto in causa la liberalizzazione dei servizi a terra (handling) e l'aumento degli

operatori in pista, che sono tre: la stessa AdR, Alitalia Airport, Eas controllata da Air One. La moltiplicazione degli operatori, secondo il vertice di AdR, ha generato un aumento dei disservizi per lo scorso dialogo.

AdR comunque sostiene che nel terzo trimestre «la puntualità di scalo, ossia la percentuale dei voli per i quali non ci sia stato un ritardo superiore a 15 minuti dovuto a responsabilità del gestore è del 99,63%». Responsabilità vi sono anche dentro l'Alitalia: tra l'altro i turni estivi di Az Airport sarebbero stati programmati con personale insufficiente.

I problemi di puntualità di Fiumicino sono esplosi nel secondo trimestre di quest'anno e si sono ripetuti nel terzo, secondo le statistiche nei principali 27 aeroporti europei dell'Aea, l'associazione delle principali compagnie europee.

I dati Aea dicono che tra luglio e settembre lo scalo di Roma è stato il quarto peggiore d'Europa per i voli intraeuropei, con il 36,4% delle partenze in ritardo oltre i 15 minuti, con ritardo medio di quasi 44 minuti. Lo scalo peggiore d'Europa per i voli intraeuropei è stato il londinese Gatwick (44,6% dei voli in ritardo, media 36,5 minuti). Milano Malpensa è l'ottavo tra i peggiori (31,6% dei decolli in ritardo).

Nei voli nazionali i risultati migliori sono di Lufthansa da Francoforte (11,6% dei voli in ritardo), seguita da Alitalia da Linate (13,7% ritardi). Ma da Fiumicino e Malpensa i ritardi di Alitalia salgono al 30% circa.

G.D.