



Le compagnie aeree regionali italiane costituiscono un mondo variegato e in continua evoluzione. Le principali sono Air One (che però non è proprio una compagnia regionale in quanto utilizza anche grandi aerei), Air Dolomiti (alleata con Lufthansa), Meridiana (già Alisarda e oggi alleata con Alitalia), Gandalf (affiliata nell'area milanese e alleata con Air France), Azurra Air (con base a Bergamo e controllata dalla Air Malta), Minerva Airlines (sede madre a Crotone e alleata con Alitalia), Alpi Eagles (creata dagli imprenditori del Triveneto), Air Vallée (con base ad Aosta) e Air Alps (con base a Bolzano e appena rilevata da una cordata austriaca). Fanalino di coda la tormentata Air Sicilia.

# Il grande business dei piccoli aerei

L'inarrestabile successo in controtendenza delle compagnie aeree regionali italiane che hanno intercettato una fiorente nicchia di mercato

Un po' più di una società aerea, un po' meno di una compagnia "a basso costo" (alle quali Metro ha dedicato un paginone lo scorso 19 marzo). Sono e compagnie regionali, un fenomeno che sta rivoluzionando il trasporto aereo. Mentre le grandi compagnie di bandiera annunciano piani di ristrutturazione "lacrimose e sanguine", le piccole flotte annunciano dati e bilanci sempre più sfavillanti.

La definizione "regionale" mutuata dalle linee "regionali" statunitensi che però coronano tratte lunghe come mezza Europa (www.az - spiega Pierpaolo Bernardini di Aeritalia - definiamo regionale la piccole compagnie che volano su rotte medio-brevi 45/90 minuti) da "punto a punto" senza trasbordi, con destinazioni di secondo piano e sfruttando aeroporti minori. Hanno flotte limitate e velivoli seriali con la massima espressione di efficienza e capienza sul corto raggio.

«FREQUENZE, ORARI e servizio sono "tagliati" sui clienti e è stato eliminato ogni tempo morto (con check-in sbrigliativi) e c'è massima attenzione al comfort. Un successo favorito anche dal ritardo infrastrutturale che sconta il nostro Paese nei collegamenti rapidi a terra. Così diventa più comoda la via fra le nuvole. Questo vale anche per gli avvicinamenti agli aeroporti: si fa prima a raggiungere quelli "minori" non congestionati - in Italia sono una quarantina e stanno registrando una crescita senza pari - decollando poi con procedure che permettono un risparmio di quasi un'ora nei tempi di imbarco.

La nicchia del trasporto aereo locale - supportata da un micromarketing mirato - è rivelata una gallina dalle

uova d'oro. «La crisi del settore offre altre opportunità ai piccoli vettori» commenta Alcide Leali, presidente di Air Dolomiti - il "flag carrier" per far fronte al nuovo scenario sono costretti a concentrare l'attività, lasciando nuovi spazi». I vantaggi strategici delle piccole compagnie si moltiplicano grazie ai bassi costi operativi, con strutture flessibili e ridotte all'osso.

Tutte le compagnie hanno però stretto alleanze con grandi partner e la ristrettezza delle flotte garantisce un adeguato controllo di sicurezza. Escludendo le compagnie dedicate ai charter turistici - come la Air Europe (www.az - spiega Pierpaolo Bernardini di Aeritalia - definiamo regionale la piccole compagnie che volano su rotte medio-brevi 45/90 minuti) da "punto a punto" senza trasbordi, con destinazioni di secondo piano e sfruttando aeroporti minori. Hanno flotte limitate e velivoli seriali con la massima espressione di efficienza e capienza sul corto raggio.

gli "inclusive tour" (www.blue-panorama.com) - quelle regionali in Italia si contano sulle dita di due mani.

**LA PRIMA DI NOME** è di fatto a infrangere il monopolio Alitalia. Il 23 novembre 1995 con voli da Milano Linate a Roma Fiumicino - è stata Air One (www.flyairone.it). La compagnia (dal 2000 alleata con Lufthansa) è controllata dal gruppo di costruzioni civili Toto Spa. Entro fine maggio la flotta salirà a 25 Boeing 737. Air One serve un network di 20 scali in 10 regioni (ma il 40 per cento del traffico è sulla Roma-Milano).

La prima compagnia strettamente regionale è però Air Dolomiti (www.airdolomiti.it) dell'industriale Alcide Leali.

Air Dolomiti ha un accordo con Lufthansa (che detiene il 26 per cento del capitale) e opera in 12 scali italiani con una ventina fra ATR e Canadair. Proprietà dell'Agà Khan e invece Meridiana (www.meridiana.it) che, nata nel 1963 come "Alisarda" - per favorire il turismo ricco in Costa Smeralda - ora supporta l'Alitalia.

Dedicata all'utenza business la Gandalf (www.gandalfair.it) che punta tutto sulla Toto Spa. Entro fine maggio la flotta salirà a 25 Boeing 737. Air One serve un network di 20 scali in 10 regioni (ma il 40 per cento del traffico è sulla Roma-Milano).

Sono invece alleate con Alitalia - sia Azurra Air (www.azurraair.it) - che opera

## ANCHE ALITALIA ENTRA NELL'AFFARE

Dall'ottobre 1997 anche la compagnia di bandiera italiana ha reso operativa una società autonoma ma interamente controllata.

denominata **Alitalia Express** - per sviluppare in una logica di holding il trasporto aereo regionale con collegamenti tra aeroporti di media capacità e tra questi e i grandi centri di collegamento internazionale. Una società definita "snella e flessibile" - in questi giorni al centro di una dura vertenza sindacale per il rinnovo del contratto degli assistenti di volo - per garantire

economicità di gestione con costi competitivi. La sotto-compagnia ha a disposizione una flotta di breve raggio mista **turbopropellerica** composta da aerei con capacità inferiore ai 100 posti. dipendenti Alitalia Express sono 377: 170 piloti, 103 assistenti di volo e 104 impiegati a terra. Le rotte servite sono una ventina, di cui nazionali: Roma, Milano, Bergamo, Napoli, Perugia, Firenze, Pisa, Venezia, Bologna, Genova, Ancona, Palermo, Pantelleria, Lampedusa. Nel 2001 Alitalia Express ha trasportato un milione e 174 mila passeggeri. AZ Express ha le sue radici nell'**Avianova** (nel 1987 gli vettore regionale dell'**Alisarda**, poi diventata Meridiana) che aveva rilevato a sua volta alcuni velivoli ATR dell'**Ati**.

da Bergamo e Roma Ciampino per diversi scali europei ed è controllata per il 49 per cento da Air Malta - che Minerva Airlines (www.minerva-airlines.it), nata per valorizzare l'aeroporto di Crotone e proprietaria di piccoli Dornier da 32 posti.

Nel 1999 ha compiuto il salto da aerotaxi a compagnia regionale la Alpi Eagles (www.alpiegles.com) creata a Verona dagli industriali Diessel, Marzotto, Stefanel e Zanussi per aiutare l'imprenditoria del Triveneto. Con otto jet Fokker sfrutta le rotte dirette dal Nord-est al Sud e alle isole. Un cenno, infine, per Air Vallée (www.airvallee.it) e Air Alps (www.airalps.it) rilevata dagli imprenditori altoatesini.

Testi di Lorenzo Grassi

## Braccio di ferro sui cieli sardi

"Continuità territoriale sarda". Così si chiamano i voli di linea in regime di servizio pubblico a tariffe agevolate partiti all'inizio dell'anno.

Sulle gare d'appalto per i voli "a prezzo fisso" per i residenti isolani della Sardegna si è scatenata una vera e propria guerra. Tanto che Air One è dovuta ricorrere ai giudici amministrativi per vedersi riconoscere l'assegnazione delle rotte Cagliari-Milano, Alghero-Roma e Alghero-Milano. «Difendiamo le ragioni del libero mercato e della concorrenza e, in ultima analisi, dell'utente finale - ha dichiarato nel pieno della battaglia Giorgio De Roni, direttore divisione passeggeri di Air One - siamo stati in grado di formulare offerte economiche vincenti dopo una attenta analisi dei ricavi e dei costi derivanti da un'oculata gestione, nel pieno rispetto della qualità».

«Chi ci accusa di accaparramento selvaggio - ha proseguito De Roni - sarebbe troppo facile contrattare e chi è abituato al monopolio non può essere competitivo in gare ad evidenza pubblica. L'avvio dei voli da parte di Air One comporterà anche la creazione di nuovi posti di

lavoro. E pertanto - considerato che le rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano sono state aggiudicate a Meridiana, fatto rilevante nel conservare adeguati livelli occupazionali in Sardegna - è auspicabile che i posti di lavoro aumentino».

Ma alla prova dei fatti la "continuità territoriale sarda" ora sta mostrando pesanti pecche. La scorsa Pasqua i voli Cagliari-Roma e Cagliari-Milano sono andati in tilt per tutto esaurito. Le due tratte sono state assegnate in esclusiva ad Alitalia (otto voli giornalieri) e Air One (tre voli con Linate e due con Malpensa). Su queste rotte si è concentrato rapidamente l'80 per cento dei passeggeri e l'esclusiva ha portato a una drastica diminuzione di tutti gli altri voli. Dal primo gennaio al 20 marzo 2002 il traffico di aeromobili nello scalo di Cagliari è crollato del 21,9 per cento rispetto al 2001, mentre i passeggeri sono saliti del 6,6 per cento. La concentrazione di passeggeri sulle tratte "agevolate" ha portato alla difficoltà di trovare posto, svuotando allo stesso tempo le altre destinazioni che rischiano di diventare "rami secchi" con possibili conseguenze negative anche sui livelli occupazionali.



Il collegamento tra aeroporti minori meno congestionati si è rivelato la scelta vincente per tagliare i tempi morti e conquistare nuovi segmenti di viaggiatori aerei.



Flotte limitate e composte da velivoli tutti uguali consentono una grande flessibilità sulle rotte a corto raggio garantendo una piena capienza.