

# INN

SUPERPARTES

THE WORLD

TRAVEL - TIME - YACHTING - DRIVE

Poste Italiane S.p.A. - Spedizzone in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Milano

Mensile n°

06

Anno VII

GIUGNO 2009

ILHA DO MOÇAMBIQUE

BERMUDA:  
QUATTRO SECOLI DI SOGNI

CAMPANIA,  
TERRA FELICE

JAMAICA:  
OUT OF MANY  
ONE PEOPLE

ISSN 1970-870X

EURO 5



90006>

9 771970 870009

# SUPERPARTES

A CURA DI LUCIANO DI FAZIO

## Nuove forme di lusso nel viaggio: i collegamenti aerei dai piccoli aeroporti

**U**n piccolo aeroporto è un'infrastruttura che movimentata un volume annuo inferiore a 500.000 passeggeri. Fino a qualche anno fa, numerose compagnie aeree operavano da questi aeroporti con aeromobili di limitata capacità (mediamente inferiori a 50 posti come l'ATR42, il

Dornier 328, ecc.) collegando le cosiddette città minori con i grandi aeroporti italiani ed europei. I radicali cambiamenti che hanno caratterizzato il settore del trasporto aereo e il contesto macroeconomico in generale hanno di fatto determinato l'uscita di scena di questi vettori (spesso definiti "regionali") e, conseguentemente, sono scomparsi i collegamenti da loro operati.

Si è pertanto assistito da una parte a una domanda di trasporto aereo in continua crescita, spinta anche dall'offerta dei voli low-cost che hanno indotto nuovi segmenti di consumatori a spendere in trasporto aereo, e dall'altra parte a un cambiamento delle tipologie di offerta con una crescente presenza dei grandi vettori (IATA e low cost) e una via via minore

presenza dei vettori regionali. Le motivazioni di tale cambiamento strutturale sono ovviamente di natura economica e sono ascrivibili al fatto che difficilmente un aereo di piccole dimensioni riesce a essere economicamente competitivo e quindi a garantire prezzi del biglietto in linea con i nuovi standard di riferimento che, rispetto al passato, sono decisamente più bassi.

Se da un punto di vista industriale quello che è successo è del tutto razionale, è altrettanto vero però che è venuto meno un servizio, per certi versi di grande qualità, consistente nella possibilità di raggiungere dalla propria piccola città, fatto che spesso coincide con una precisa scelta di vita, qualunque destinazione in Italia e nel mondo in poco tempo attraverso il mezzo aereo. I cambiamenti strutturali del settore del trasporto aereo hanno sostanzialmente reso insostenibile la possibilità di accedere a pagamento a un privilegio e hanno invece aumentato l'accessibilità del trasporto aereo inteso però come servizio di massa e di grandi volumi: i collegamenti aerei operati dai piccoli aeroporti sono diven-

tati oggi una nuova forma di lusso nel viaggio. Alcune piccole città italiane sono riuscite a mantenere alcuni collegamenti regionali individuando un equilibrio "virtuoso" che permette al vettore aereo di beneficiare di elevati tassi di riempimento del volo seppur venduto a un prezzo più alto di quello che normalmente i passeggeri accetterebbero di pagare e permette al piccolo aeroporto di "quadrare i conti" chiudendo i propri bilanci in sostanziale equilibrio: Perugia e Pescara sono esempi di questo tipo.

La tendenza però è di segno diverso rispetto agli esempi di Perugia e Pescara per quanto riguarda i voli operati con aeromobili tradizionali di limitata capacità, mentre iniziano ad apparire come sempre più probabili scenari di traffico nei quali i collegamenti fra i piccoli aeroporti torneranno a essere presenti e sempre più frequenti attraverso però una nuova tecnologia di trasporto aereo fortemente orientata al concetto di lusso più che di servizio di massa ancorché posizionata in una fascia di prezzo (per il trasporto) accessibile per molti: la nuova tecnologia è quella del convertiplano. Il convertiplano rappresenta l'evoluzione della tecnologia elicotteristica e consiste in un aeromobile a decollo e atterraggio verticale (quindi come un elicottero) in grado però di "ruotare" i propri motori e di trasformarsi in un normale aeromobile turboelica con le stesse performance di velocità e quota di crociera. Il grande vantaggio del convertiplano consiste pertanto nel fatto di non necessitare di una "pista" di decollo e atterraggio ma semplicemente di una piazzola attrezzata e quindi in grado di collegare qualunque piccola città. Agusta Westland ha avviato da anni il progetto "convertiplano" attraverso il programma BA609 che è attualmente in una fase avanzata di collaudo e dovrebbe entrare in servizio nei prossimi 4 / 5 anni. L'ingresso dei convertiplani corrisponderà a tutti gli effetti all'inizio di una nuova era nel trasporto aereo che sempre più differenzierà la propria offerta, anche attraverso l'adozione di tecnologie specifiche (come appunto quella esclusiva del convertiplano), dando la possibilità ai consumatori di scegliere il livello di servizio corrispondente a un determinato livello di prezzo: in questo senso tornerà il lusso nel trasporto a cominciare dalla possibilità di collegare, attraverso il trasporto aereo, i piccoli aeroporti.

*Luciano Di Fazio è stato Presidente di primarie compagnie aeree italiane. Oltre a ricoprire ruoli in differenti Consigli di Amministrazione, è Senior Partner di EMINTAD, Investment Bank con sede a Londra e uffici a Milano e Dubai ed Executive Director di One Works S.p.A. società leader nella pianificazione delle infrastrutture aeroportuali.*