

AEROPORTI. GLI INVESTIMENTI DOPO LA CRISI

Tessera, Canova, Catullo

Una pioggia di milioni per decollare di nuovo

Il ruolo e i piani di Save, baricentrica per gli scali veneti
Si parte dai conti pesanti del 2020. Primi segni di riscatto

«Da luglio sono disponibili i "Covid tested flights" anche nelle rotte per gli Stati Uniti e gli Emirati Arabi»

FABIO POLONI

Un piano di crescita bruscamente interrotto dalla pandemia, ma ora pronto a ripartire. Il sistema-Nordest degli aeroporti si lascia alle spalle l'anno più nero, con un crollo verticale del numero di passeggeri che va dal -71% di Verona al quasi -86% di Treviso, e lo fa rilanciando un ambizioso progetto di crescita e ammodernamento. Baricentro finanziario e strategico è Save, la società che gestisce gli aeroporti Marco Polo di Venezia e Antonio Canova di Treviso, e che a ottobre 2014 è entrata con il 42% delle quote nella società che gestisce il Valerio Catullo di Verona e il Gabriele D'Annunzio di Brescia, quest'ultimo a forte vocazione di scalo cargo.

ICONTI

Sul piatto ci sono investimenti milionari: 54 milioni di euro per il masterplan di Treviso, 128 milioni in infrastrutture da qui al 2030 nel piano industriale del Catullo, altri investimenti strategici su Venezia per scalo e infrastrutture territoriali, a partire dalla tanto attesa linea di collega-

mento ferroviario tra il Marco Polo e la stazione di Mestre. «Gli investimenti li faremo, magari a ritmo un po' rallentato rispetto alle previsioni - ha detto Enrico Marchi, presidente di Save, alla riapertura dello scalo di Treviso dopo il lungo stop causa Covid, lo scorso 1 giugno - La maggior parte dei nostri progetti sono eleggibili con il Recovery plan, se i fondi arriveranno bene, altrimenti andremo avanti con i nostri». E i conti? Il rosso è pesante, non solo per Save. «Abbiamo chiuso il fatturato 2020 a sei milioni di euro contro i 15 del 2019 - dice Marco Consalvo, amministratore delegato di Trieste Airport - Con ammortamenti e debiti finanziari, abbiamo chiuso in passivo per 1,4 milioni di euro». Marchi invece ha annunciato che i conti 2020 «sono andati male, molto male, e chiuderemo in perdita anche il 2021. Questo vorrà dire per gli azionisti che per i prossimi anni non ci saranno dividendi».

LA RIPARTENZA

Complessivamente, il polo aeroportuale sotto la gestione Save ha chiuso il 2020 con 4.307.796 passeggeri, in flessione del 76,8% rispetto al 2019. Il 2021 è iniziato com'era finito il 2020, cioè malissimo, ma gli ultimi tre mesi hanno segnato una rinascita in progressione geometrica: «Ad aprile - ha spiega-

to Camillo Bozzolo, direttore commerciale e sviluppo aviation di Save - Venezia ha registrato una media di 2.500 passeggeri al giorno, Verona mille. A maggio siamo raddoppiati sia su Venezia, con cinquemila passeggeri al giorno, sia su Verona, con duemila. A giugno ha riaperto Treviso, con una media a inizio mese di 1.536 passeggeri al giorno, mentre Venezia ha toccato quota 6.500 e Verona 3.100. E da luglio saranno disponibili i "Covid tested flights" anche per Stati Uniti e d'Emirati». Treviso, aggiornamento più recente, a giugno ha contato 90 mila passeggeri. Le destinazioni già disponibili sono tante, e cresceranno: a maggio da Venezia quelle raggiungibili erano 29, sono passate a 53 da giugno; Treviso ha riaperto con 47, Verona è passata dalle 16 di maggio a 52 di giugno. A regime saranno oltre settanta per Venezia e Verona, 61 per Treviso.

GLI INVESTIMENTI

Un investimento da oltre 50 milioni di euro tra opere infrastrutturali, ambientali, opere di mitigazione e di ampliamento di parcheggi, aerostazione e torre di controllo: per il masterplan di Treviso sembra davvero la volta buona (l'avvio dei cantieri dovrebbe arrivare nelle prime settimane del 2022) dopo quasi dieci anni sincopati tra ritardi burocratici, resisten-

ze locali, cambi di Governo che ne hanno frenato la vidimazione. Un progetto in grande stile per uno scalo a due passi dalla città, e sul quale sta investendo con decisione Ryanair, che dal primo giugno di quest'anno ne ha fatto una propria base. Ma nel complesso, il sistema aeroportuale nordestino ha un piano poliennale di investimenti vicino al miliardo di euro, di cui la metà già realizzato (477 milioni solo su Venezia, dove come detto uno dei passi fondamentali nel prossimo futuro sarà il collegamento ferroviario). A Verona, che ha da poco varato un aumento di capitale da 35 milioni di euro, il piano 2021/2030 prevede 128 milioni di euro di investimenti, quasi la metà dei quali per il "Progetto Romeo" di rifacimento del terminal partenze, i cui lavori sono in partenza e dovranno terminare prima delle Olimpiadi di Milano e Cortina 2026, con cerimonia finale in Arena. Un piano ambizioso, che vuole portare a Verona tre milioni di passeggeri nel 2022 e 5,6 milioni nel 2030. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI AEROPORTI DEL NORDEST



LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DAGLI AEROPORTI DEL NORDEST

VENEZIA	TREVISO	VERONA
Ryanair Palermo Catania Barcellona Londra	RYANAIR Bari Alghero Berlino Bordeaux Budapest Cagliari Charleroi Dublino Ibiza Malta Marrakech Palermo Palma di Maiorca Parigi Praga Tenerife Valencia	Volotea Alghero Atene Catania Ibiza Lampedusa Minorca Mykonos Napoli Olbia Pantelleria
Volotea Olbia Atene Lampedusa Cagliari Mikonos Minorca Napoli Santorini	WIZZ AIR Olbia Kiev	Ryanair Bari Brindisi Cagliari Dublino Palermo
Tap Lisbona		Alitalia Roma
Iberia Madrid		Transavia Amsterdam
Turkish Istanbul		Air Dolomiti Berlino Francoforte
Wizz Air Catania Kiev		Neos Fuerteventura Heraklion Marsa Alam Mombasa Rodi Tel Aviv Tenerife
Easy Jet Berlino Londra	TRIESTE	Easy Jet Londra
Lufthansa Francoforte	RYANAIR Londra Malta Palermo Valencia Cagliari	Tui UK Manchester
Scandinavian Copenhagen	VOLOTEA Napoli Olbia	Siberia Airlines Mosca
Alitalia Roma	ALITALIA Roma	
KLM Amsterdam	LUFTHANSA Francoforte	
Royal Maroc Casablanca		
Air France Parigi		
Norwegian Oslo		

128 milioni di euro di investimenti su Verona nel piano 2021/2030



L'area passeggeri del Marco Polo di Venezia