



Sette priorità da realizzare per lo sviluppo dell'aeroporto!

I punti che, secondo FlyTorino, si dovranno sviluppare per un concreto rilancio di Caselle.

Torino, 2 marzo 2010

1) Revisione dei patti parasociali per rivedere il ruolo del socio pubblico in SAGAT. Al pubblico devono essere ricondotte capacità di indirizzo, gestione e controllo. L'aeroporto deve essere al servizio del territorio e non solo fonte di utile per gli azionisti, in particolare per quello privato.

2) Torinesi, Piemontesi! Lo sapete che a Torino c'è un aeroporto internazionale? Oggi, dopo dieci anni di gestione mista pubblico privato, con contemporaneo sviluppo del traffico low cost e di un certo innegabile sviluppo di destinazioni da Malpensa (oggi sono 159), da oltre Chivasso e da Asti l'aeroporto di riferimento per il territorio è lo scalo milanese se non addirittura Bergamo. Occorre educare il mercato e le agenzie di viaggio, con un impegno pubblicitario e comunicativo notevole per riportare Caselle al centro del Piemonte e dei piemontesi!

3) Base low cost con almeno 3 aeromobili e 20 destinazioni servite. Se non si raggiunge immediatamente una massa critica elevata di aeromobili basati e voli si fa solo il gioco della compagnia e poco per il territorio. Il passeggero potenziale deve cancellare dalla sua mente il fatto che per trovare un volo low cost deve andare a Malpensa o a Bergamo. Questo lo si ottiene solo se nel giro di sei mesi si passa da 2 a 3, meglio 4 aeromobili basati a Caselle; a regime la base potrebbe sopportarne anche 5. Impegno pesante e per una durata minima di 5+5 anni. Solo due compagnie europee sarebbero in grado di soddisfare questi requisiti. Una (Easyjet) ha già scelto come base operativa Malpensa; ci si potrà rivolgere quindi solo a Ryanair. Una base Ryanair di 4 aeromobili vuol dire un incremento di passeggeri pari a 1.5-2 milioni per anno, con benefici occupazionali enormi per l'aeroporto e per tutto l'indotto turistico ed imprenditoriale nel Piemonte (si stimano 1000 posti di lavoro per ogni milione di passeggeri trasportati).

4) Alla ricerca delle destinazioni perdute! Occorrerà recuperare destinazioni perdute negli anni, servite prima del 1999 (anno della privatizzazione) da vettori "major" come Vienna, Zurigo, Lisbona, Heathrow.

5) Facciamo conoscere Torino in tutta Europa! Occorrerà fare promozione all'estero. Promozione mirata e non di tipo istituzionale, solamente negli scali e con i vettori che opereranno le nuove rotte.

6) Il cargo DEVE ritornare a Torino. Vi sono tutte le premesse perché ciò avvenga, se si vuole. Si deve andare verso una soluzione chiavi in mano e concertata con un vettore quale ad esempio Cargolux. Deve essere completato il piazzale Kilo ed alle sue spalle dovrà sorgere l'area cargo dedicata, così come era previsto nel vecchio master plan aeroportuale.

7) Integrazione di Caselle nel sistema di trasporto su gomma e rotaia della Regione Piemonte. Ad oggi l'aeroporto di Caselle è uno dei pochi aeroporti italiani dotati di una stazione ferroviaria interna, ma la linea che lo collega a Torino ferma nella Stazione Dora: deve diventare prioritario il collegamento con le stazioni Porta Susa, Porta Nuova e Lingotto, appena concluso il cantiere del passante ferroviario. Relativamente al trasporto su gomma occorre garantire corse più frequenti e dirette tra Caselle e il centro di Torino, favorendo lo sviluppo di linee private ed a basso costo. Caselle oggi è difficilmente raggiungibile da chi vive a Torino Sud o dalle province di Asti/Alessandria che identificano così Malpensa come scalo di riferimento anche per la difficoltà del collegamento stradale (chi arriva da Sud deve attraversare l'intera tangenziale, con rischio di ingorghi e disagi nelle ore di punta): un motivo in più per accelerare la progettazione e realizzazione della tangenziale Est di Torino.



Associazione a sostegno dello sviluppo dell'aeroporto di Torino

Tel. +39 347 9820605 – Fax +39 011 19835620

www.flytorino.it - info@flytorino.it