



## Quale integrazione tra gli scali piemontesi?

*Non esistono, se non in un'ottica politica, possibili sinergie tra Caselle e Levaldigi*

Recenti notizie di stampa hanno riproposto piani (non meglio precisati) di **"integrazione" tra gli scali di Torino Caselle e Cuneo Levaldigi**, i quali risulterebbero sostenuti dal mondo politico e imprenditoriale. Si tratta, come FlyTorino ha più volte rilevato, di progetti che **avrebbero un proprio significato solo in presenza di precise condizioni** (dal **livello di traffico** generato dagli aeroporti alla loro **"specializzazione"** in determinati segmenti di clientela sino alla **sostenibilità economica**) **che nel caso del Piemonte non sussistono.**

| <b>"SISTEMI AEROPORTUALI"</b> (dati di traffico 2013)   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
|   | <b>VENETO</b>                                    | <b>TOSCANO</b>                                | <b>EMILIANO*</b>   | <b>PIEMONTESE</b>                           |
| Pax Tot.  | <b>10.579.000</b>                                | <b>6.463.000</b>                              | <b>6.431.000</b>   | <b>3.451.000</b>                            |
| Pax/apt   | <i>Venezia: 8.404.000<br/>Treviso: 2.175.000</i> | <i>Pisa: 4.480.000<br/>Firenze: 1.983.000</i> | <i>Bologna: 6.194.000<br/>Parma: 197.000<br/>Forlì: 40.000</i> | <i>Torino: 3.160.000<br/>Cuneo: 290.000</i> |
| *Rimini - altro scalo in crisi - non è computato in quanto l'aera di riferimento è parzialmente diversa |  |   |  |   |

Questi semplici dati evidenziano che **l'unico "sistema" vero è quello veneto**, che a dati economici della società di gestione (SAVE) non paragonabili a quelli delle società piemontesi somma un elevato numero di utenti (oltre tre volte il traffico piemontese) ed una specializzazione delle funzioni: Venezia gestisce il traffico delle cosiddette compagnie major, Treviso quello low cost, che non sarebbe posizionabile a Venezia se non saturando l'aeroporto (problema che a Caselle non sussiste dal momento che lo scalo, dopo l'ampliamento per le olimpiadi potrebbe ospitare fino a 6/7 milioni di passeggeri mentre al momento supera di poco i 3).

Il dualismo toscano nasce soprattutto da limiti dello scalo di Firenze (sia per la pista che per l'aerostazione) che può accogliere solo aerei piccoli (es. i 738 Ryanair non possono atterrare), mentre per quanto riguarda l'Emilia (caso probabilmente più vicino a quello piemontese) si è scelta l'opzione di **concentrare il traffico su Bologna**: la società di gestione di Forlì, dopo gli immancabili annunci di cordate pronte a rilevarne la proprietà, è ora assoggettata a procedura fallimentare, e Parma sembra anch'esso destinato ad un dimensionamento drastico, senza però che per questo il traffico passeggeri nel complesso generato dalla Regione sia calato (i **numeri**, anzi, sono **estremamente positivi**).

**Nel caso piemontese**, Fly Torino ritiene che **una eventuale integrazione tra Caselle e Levaldigi non possa ottenere risultati apprezzabili**. Le uniche alternative che vediamo sono il **travaso delle risorse di Caselle per coprire le perdite di Cuneo** (va ricordato, a questo proposito, che SAGAT ha chiuso il 2012 con una perdita di 1,2 milioni di euro e il 2013 con un utile di soli 0,2 milioni di euro, ragione per cui paiono molto più urgenti azioni per recuperare traffico, come quelle già intraprese da SAGAT), o molto più semplicemente **l'accollo** da parte della Regione Piemonte, o degli azionisti pubblici o parapubblici che vorranno detenere il controllo di Levaldigi, **delle relative perdite**.

FlyTorino chiede, quindi, al sindaco Fassino e al nuovo Presidente della Regione Chiamparino **una pubblica discussione sulla materia**, e più in generale **l'abbandono di "piani di integrazione"**, **"sinergie" et similia che paiono più motivati da compensazioni in sede politica che da seri progetti industriali**.



Associazione a sostegno dello sviluppo dell'aeroporto di Torino

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

www.flytorino.it - info@flytorino.it