

AIRLINE

Estratto dal n. 219/220 - GIUGNO/LUGLIO 2008 - anno XIX

Il nuovo "Canova" di Treviso
Lo scalo trevigiano si conferma aeroporto di nicchia, complementare al vicino "Marco Polo" di Venezia di Diego Bigolin

pag. 26

ISSN 1120-4214

Riproduzione vietata

© Copyright
Edizioni Monografie srl
C.P. 2118 - 00100 Roma A.D.
tel. 06.51.80.534
fax 06.51.60.00.13
e-mail: aerodife@tin.it

Direttore responsabile:
Claudio Tatangelo

EDIZIONE
ITALIANA

N. 219/220 - GIUGNO/LUGLIO 2008 - € 4,00

AIRLINE

Aviazione Commerciale & Turismo Aereo - The Magazine for the Airline Industry

Edizioni Monografie - Poste Italiane Sped. a. b. post. DL 353/03 (conv. L. 27/02/04 n. 46) art. 1 § 1 - DCB Roma - mensile - anno XIX

Una reggia nel cielo

Super arredati come regge e super attrezzati, gli aerei di lusso per nuovi e vecchi paperoni



proviamo per i nostri lettori **AIRLINE TEST**

British Airways

dal'Italia alle Isole Ebridi, via Glasgow, atterrando sulla spiaggia con un Twin Otter di ventott'anni fa



Il nuovo "Canova" di Treviso

Lo scalo trevigiano si conferma aeroporto di nicchia, complementare al vicino "Marco Polo" di Venezia

Treviso, località d'acque e di pianura, ha sempre "sognato di volare": già nel 1910 si staccava dalla striscia d'erba della sua aviosuperficie il primo aeroplano, nel 1929 nasceva la sezione dell'Aero Club Italia, mentre nel 1947 prendeva forma il Consorzio aeroportuale. Solo nel 1953 però sorgeva la prima aerostazione civile e nel maggio dello stesso anno veniva effettuato il primo volo internazionale. L'aeroporto si chiamava Treviso "Sant'Angelo", ed era in proprietà con il 2° Stormo dell'Aeronautica Militare. Storico anche l'accordo siglato con la compagnia Itavia che diede il via ai collegamenti tra Treviso e Roma.

Nel frattempo si iniziò a costruire il nuovo aeroporto di Venezia-Tessera (oggi "Marco Polo") e lo scalo di Treviso cominciò ad interessarsi ai voli charter, all'epoca una novità che tendeva ad espandersi. Mentre Venezia cresceva, assumendo l'attuale dimensione di scalo internazionale, Treviso sopravviveva con voli di massa a prezzo limitato. Così il Sant'Angelo, gestito dalla AerTre.

La presenza stabile sull'aeroporto anche di velivoli militari, nel frattempo, si esaurisce; rimane operativo solo il 1° Reparto Manu-

tenzione Velivoli dell'Aeronautica Militare, per la manutenzione dei cacciabombardieri AMX. L'attività militare diventa quindi limitata e l'aeroporto civile convive benissimo con la forza armata. Nel 1996 il Sant'Angelo si inserisce nel sistema aeroportuale di Venezia a seguito dell'entrata di Save nel pacchetto azionario di AerTre con il 45% delle quote. Si ufficializza così il ruolo secondario dello scalo trevigiano sul quale sono indirizzati i voli charter, gli spedizionieri aerei ed i vettori low-cost. Il 2007 è l'anno della svolta per l'aeroporto di Treviso: a febbraio si inaugura la nuova aerostazione passeggeri che viene intitolata ad Antonio Canova e Save aumenta la propria partecipazione in AerTre, raggiungendo l'80% delle quote. I passeggeri in transito nel 2007 sono stati 1.548.219, con un incremento del 15,5% rispetto all'anno precedente.

La nuova aerostazione

La struttura della nuova aerostazione, costata circa 10 milioni di euro, è caratterizzata da tre blocchi: uno centrale, a due piani, e due laterali più alti, le "torri". Per i materiali utilizzati nella costruzione si è fatto largo uso di travature in legno ed ampie superfici vetra-

te per gli interni, mentre il mattone a faccia-vista domina all'esterno, richiamando la tipica edilizia locale. Le finiture sono invece realizzate con materiali più moderni, i dettagli sono in acciaio e la copertura in laminato zinco-titanio (zintek). La facciata nord del blocco centrale è caratterizzata da una parete vetrata continua, una reinterpretazione dell'esterno/interno che consente al viaggiatore in sala d'attesa di vedere quanto avviene

L'"Antonio Canova" di Treviso è un piccolo ma dinamico scalo in crescita. Nel corso degli ultimi anni ha triplicato il numero delle compagnie, mentre le destinazioni di linea sono passate da 10 a 21. Ora, grazie al ritorno dopo cinque anni di Alpitour, da Treviso si può volare anche in vacanza verso destinazioni nel bacino del Mediterraneo e del Mar Rosso. Determinante, per la crescita del Canova, è stato il "matrimonio" con Save, società che gestisce lo scalo lagunare di Venezia. E per il futuro c'è un ambizioso piano di sviluppo: raddoppiare i vettori e portare i passeggeri a 6 milioni l'anno. Nel giro di due anni e mezzo l'aeroporto di Treviso potrebbe ottenere la seconda categoria e compiere un'ulteriore balzo nel mercato aeroportuale italiano.

all'esterno e al passante di scoprire cosa succede dentro. La parete sud dell'edificio, verso i piazzali e la pista, con la sua facciata in vetro permette ai passeggeri un primo contatto visivo con gli aerei. Il viaggiatore, al suo arrivo, viene accolto da un grande portico: al piano terra sono posizionati gli arrivi ed al secondo piano si trovano i 16 banchi per check-in e partenze. Negozi e servizi completano l'offerta ai passeggeri.

Le strategie future

Camillo Bozzolo, direttore commerciale e sviluppo aviation di Save, ci conferma che la strategia seguita anche per il "Canova" è di perseguire la diversificazione del numero di destinazioni e di vettori, malgrado la perdita dei due vettori merci UPS e TNT che hanno fatto le valigie lasciando lo scalo trevigiano; il primo si è trasferito a Venezia - necessitava della seconda categoria - mentre l'altro già da tempo aveva manifestato la necessità di andarsene per motivi strategici. Resta comunque la presenza di DHL, che sembra intenzionato ad ampliare il proprio traffico; pure il ritorno di Alpitour contribuirà ad incrementare il transitivo vacanziero, soprattutto nel periodo estivo.

Per il futuro sarà fondamentale ottenere la seconda categoria, per-



ché durante i mesi invernali la nebbia costituisce un serio problema. Ci vorranno anni, secondo Carlo Archiuti, presidente di AerTre, per arrivare a tale meta e colmare così i ritardi negli adeguamenti tecnologici. Recentemente il presidente di Save, Enrico Marchi, ha presentato

il piano di sviluppo dell'aeroporto. Gli obiettivi sono ambiziosi ma raggiungibili: il rinnovo della concessione quarantennale da parte di Enac, che scade nel 2012, consentirà di dare il via ad importanti lavori per ulteriori 10 milioni di euro. Adeguamento della pista a secon-



Per la nuova aerostazione dello scalo trevigiano i progettisti sono riusciti a combinare la tradizione con la modernità. Ne è risultato non un semplice edificio contenitore, bensì un vero e proprio spazio vitale destinato al passaggio, un'aerostazione che permette finalmente ai trevigiani di poter volare. Le ampie superfici vetrate richiamano la modernità del vicino tessuto urbano e consentono di far vedere, a chi vi transita, l'attività dei velivoli. Il sistema aeroportuale Venezia-Treviso ha valorizzato lo scalo trevigiano, tanto da poter affermare che si tratta di una realtà fondamentale per l'economia e la società del Veneto e del Nordest in generale.



da categoria e nuovi hangar permetteranno di raddoppiare i vettori e portare di conseguenza il numero di passeggeri a sei milioni l'anno. Prima di tutto, però, bisognerà colmare il deficit di bilancio di circa 700 mila euro con cui AerTre ha chiuso l'anno, a fronte di un fatturato di 20 milioni. Il 10 giugno scorso l'Aeronautica Militare ha ceduto ad AerTre un'area di 115 ettari che sarà preziosa per la realizzazione del progetto di sviluppo. Da gennaio a maggio di quest'anno i passeggeri sono stati 648.438, in aumento del 17,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre i voli sono stati 8.008 (+11,1%). Entro due anni e mezzo, se tutto andrà come previsto, i velivoli potranno atterrare con una visibilità di soli 350 metri, contro l'attuale limite di 550 metri

della prima categoria. Si migliorerà così il servizio e ne beneficeranno i frequentatori dello scalo. Attualmente ad utilizzare il "Canova" sono soprattutto Ryanair, Transavia, WizzAir e SkyEurope, tutte compagnie low-cost. Proprio in un'ottica di diversificazione dei vettori che frequentano lo scalo, si inserisce la nuova presenza di Blue Air.

La compagnia rumena Blue Air. Nel giorno della sfida Italia-Romania, agli europei di calcio, si è tenuta la conferenza stampa di presentazione dei collegamenti offerti dalla compagnia rumena. Primo vettore di questa nazionalità che organizza voli nel sistema low cost, Blue Air è una società con capitale interamente privato, al 100% rumeno. Ha iniziato la sua attività quattro anni fa ed opera preva-

lentemente dallo scalo internazionale Baneasa, situato a 10 km da Bucarest. La flotta è composta da Boeing 737: quattro della serie -300, un -500 ed un -400. Sono in consegna due nuovi 737-800 dotati di Blended Winglets che consentono un risparmio di carburante e la riduzione delle emissioni inquinanti. Il 5 giugno ha siglato un agreement per altri tre Next-Generation 737-900ER, la cui consegna è prevista per il 2013. Blue Air ha introdotto a Treviso tre collegamenti settimanali (martedì, giovedì e sabato) per la Romania. Attualmente la tratta ha un load factor del 50-60%, principalmente di traffico etnico, mentre conta di aprire al traffico turistico italiano incoming in Romania. Blue Air è una giovane compagnia in crescita: l'anno scorso ha trasportato circa 1.200.000 passeggeri ricavando un fatturato di 120 milioni di euro, offre voli a partire da 2 euro andata/ritorno (+ tasse), consente di imbarcare fino a 25 kg di bagaglio (fa pagare l'eccedenza 6 euro al kg) ed a bordo offre gratuitamente solo l'acqua: tutto il resto, da buona low-cost, è a pagamento. Anche grazie a questa compagnia, il "Canova" conferma il suo posizionamento di nicchia tra gli aeroporti del nord-est; insieme a Venezia, è il terzo sistema aeroportuale italiano con 8.624.333 passeggeri transitati nel 2007 (+12,3% rispetto al 2006).

Diego Bigolin