

# TRAINO LOW COST



# 36,2

**Millioni**

I passeggeri trasportati in Italia su voli nazionali e internazionali nel 2017, circa 15 milioni più di Alitalia.

Il turismo e il boom delle seconde case, la crescita delle imprese all'estero, le iscrizioni all'università. Ecco come le tariffe super economiche hanno cambiato il nostro Paese. Il rischio? Se si chiude il volo, tutto torna come prima.



# 16,5

**Millioni**

I passeggeri di Easyjet su voli nazionali e internazionali in Italia nel 2017, terza compagnia aerea in assoluto.

di *Alessandra Gerli*

**S**ono passati vent'anni da quando le compagnie low cost sono atterrate in Italia, prime tra tutte l'allora sconosciuta Ryanair e la Go, poi inglobata da EasyJet. E hanno cambiato per sempre il nostro modo di viaggiare. Il volo si è fatto accessibile per tutti. La mappa delle mete si è allargata a macchia d'olio. Piste dimenticate hanno preso a rovesciare milioni di persone da ogni angolo d'Europa. Nel 2004, in Italia volavano low cost in 6 milioni e mezzo su 105 milioni. Nel 2017 sono diventati quasi 90 milioni su 174, e l'irlandese Ryanair è ormai la prima compagnia aerea del Paese. Per tanti aeroporti è cominciata un'era nuova. Bergamo Orio al Serio era una pista ai bordi dell'autostrada Milano-Venezia snobbata dalle grandi compagnie. Poi Ryanair ha piazzato qui la sua più importante base italiana e oggi è il terzo aeroporto nazionale con oltre 12 milioni di passeggeri

e «vale» 56 mila posti di lavoro per l'economia locale. Treviso raggiungeva a stento i 150 mila passeggeri, l'anno scorso ha superato i 3 milioni. Bari e Brindisi hanno quadruplicato il traffico, Pisa l'ha quintuplicato, Pescara l'ha moltiplicato per sei.

Pur di assicurarsi i voli, gli aeroporti sono disposti a sborsare fior di quattrini. Negli ultimi dieci anni hanno speso 1,2 miliardi e il conto l'hanno pagato i contribuenti, visto che gli aeroporti sono in gran parte in mano pubblica. Ma ne vale la pena. Secondo il colosso della consulenza Kpmg, per ogni euro i benefici sul Pil si moltiplicano per 70. E non si tratta solo di turismo. I voli no frills, senza fronzoli, hanno cambiato il nostro modo di lavorare, di studiare, di andare in vacanza. E, quando si fermano sono guai, come dimostra il recente sciopero di 24 ore del personale Ryanair che ha lasciato a terra oltre 50 mila persone in tutta Europa con la cancellazione di 600 voli (132 in Italia).

## STUDENTI IN VOLO

Otto corsi di laurea in inglese, visiting professor da altri Paesi, collaborazioni con università estere, mille stranieri su quasi 19 mila iscritti e uno su due che non arriva dalla Lombardia. È l'università di Bergamo, che dieci anni fa era un piccolo ateneo di provincia. «Abbiamo tanti studenti che arrivano dalle nuvole» dice con una metafora il rettore Remo Morzenti Pellegrini: «Vengono per l'offerta formativa distintiva, perché è una città a misura di studente e perché possono andare e

tornare da casa a prezzi contenuti». «Le aree che generano più iscrizioni sono prossime agli aeroporti meglio connessi» fa la conta il rettore, e cita Trapani, Cagliari, Brindisi, Pescara, Lamezia Terme, e la Romania, la Moldavia, l'Ucraina, il Marocco, la Scozia e l'Irlanda.

Ma c'è il rovescio della medaglia. Bari, ma anche parecchi atenei siciliani, perde iscrizioni. «I voli verso tante città del nord e d'Europa hanno favorito la fuga degli studenti» spiega Angela Stefania Bergantino, docente a Bari e presidente della Società italiana di economia dei trasporti. «Molti scelgono di studiare dove ci sono più sbocchi e il mercato del lavoro è più attivo» spiega «per le università e per le città del Sud la nuova mobilità è un'occasione perduta».

## IMPRESE GLOBALI

In provincia di Bergamo volare vuol dire fare business. «I clienti vengono da noi senza problemi, noi andiamo da loro, tutto avviene più spesso perché è comodo e poco costoso» dice Gianfranco Rho, presidente della Cam, azienda di articoli per l'infanzia da 50 milioni di fatturato a Grumello del Monte. «Partire da casa la mattina, raggiungere i clienti del Sud e tornare la sera ha allargato il raggio d'azione» aggiunge Simone Maffei, della Framar di Costa di Mezzate, impresa di pulizie. L'impresa edile di Terno d'Isola un anno fa ha inaugurato una sede a Londra. «Abbiamo quattro persone fisse, ma le nostre maestranze fanno avanti e indietro anche in giornata» dice il titolare,



# 1.000

**studenti**

Sono gli stranieri che studiano all'Università di Bergamo, su un totale di 19 mila iscritti.



# 5.100

## Stranieri

in più al mese nel territorio di Ragusa dopo che l'aeroporto di Comiso è stato aperto ai voli low cost.



Giuseppe Taramelli: «Impiegano lo stesso tempo che a fare la spola con Milano e se ci si organizza si riesce a contenere parecchio i costi».

«Grazie ai voli diretti e a basso costo abbiamo potuto costruire la nostra internazionalizzazione» mette in chiaro Paolo Rota, presidente della Italian Cable Company (100 milioni di ricavi), che produce cavi elettrici a Bolgare: «Per prenderci i mercati dell'Est, nel 2001 abbiamo fatto una joint venture in Romania. Tre anni dopo abbiamo aperto una seconda azienda. I prezzi bassi dei voli hanno reso questi investimenti sostenibili. Con le tariffe tradizionali non ce l'avremmo fatta».

A Timisoara, nel 2001 si tenne l'assemblea di Unindustria Treviso. «Geox, Lotto, Benetton o De Longhi e tante piccole aziende nordestine in quegli anni stavano delocalizzando» ricorda Alessandro Minello dell'università Ca' Foscari di Venezia. «Volevano manodopera a basso costo, ma anche conquistare nuovi mercati. I voli low cost hanno accompagnato l'internazionalizzazione di tante imprese. Senza, sarebbe stato molto più difficile. Ora si guarda a nuovi e più evoluti mercati e si ha bisogno di reti di relazioni più ampie. Ancora una volta la mobilità è fondamentale».

«Quando siamo nati, a fine anni Ottanta, volevamo lavorare in Puglia ma avere clienti in tutta Italia» ricorda Domenico Favuzzi, numero uno di Exprivia, azienda di It con sede a Molfetta, che con Italtel ha creato un gruppo da 600 milioni di fatturato e 3.500 dipendenti: «Per quasi 10 anni abbiamo viaggiato solo in treno. Oggi ci muoviamo ogni giorno in aereo anche grazie alle low cost. L'alternativa sarebbe spostare le persone in sedi più vicine ai clienti»

## TURISTI IN ESPLORAZIONE

Le low cost a Treviso hanno finito col far nascere una destinazione nuova. «Oggi arrivano turisti da Francia, Germania, Olanda, Svezia, e non lo farebbero se non ci fosse un volo low cost dai loro Paesi» spiega il professor Minello: «Del milione e mezzo di persone sbarcate nel 2017, 542 mila hanno visitato Treviso e provincia, quasi 375 mila vi hanno pernottato, con una spesa turistica di oltre 58 milioni».

L'effetto sul turismo è stato misurato anche dalla Banca d'Italia. Il caso in esame è esemplare: Ragusa, territorio con un elevato potenziale, ma mal collegato. Nel 2013 l'ex base Nato di Comiso, a 25 chilometri da Ragusa, è diventata un aeroporto civile, a inaugurarla è arrivata Ryanair, che ancora oggi è il cliente principale. I risultati: 5.100 stranieri in più al mese, strutture ricettive aumentate del 16,6 per cento l'anno, una spesa addizionale che nel solo primo biennio di vita dello scalo ha coperto un quarto dei costi di riconversione. Ora, però, la società aeroportuale ha esaurito i fondi e rischia la chiusura.

Alle soglie del nuovo millennio Bari Palese e Brindisi Papola erano ancora inchiodati a 950 e 470 mila passeggeri. Per portare nuovi voli, Adp, Aeroporti di Puglia, la società di gestione di proprietà della Regione, nel 2010 ha stretto un patto con Ryanair che ha innescato incrementi del traffico da record, ma costa salato: 12,5 milioni l'anno di contributi per il marketing turistico, più altri 5 milioni sotto forma di sconti sui servizi. «Ogni euro speso in incentivi genera una spesa sul territorio tra i 28,5 e 39,6 euro a seconda

della stagione» fa i conti la professoressa Bergantino. «Dopo Ryanair sono arrivate tante altre low cost, poi Air France, British, da quest'anno Lufthansa» aggiunge la vicepresidente di Federturismo Marina Lalli, che dirige le Terme di Margherita di Savoia. «L'effetto traino è stato importantissimo e ha finito col portare la Puglia in copertina». La regione è diventata una meta da vip. Si sono moltiplicate le strutture ricettive. Le masserie sono state ristrutturate e riattate a resort di lusso. Borghi antichi spopolati sono diventati alberghi diffusi.

## SECONDE CASE BOOM

Il boom si ripercuote sul mercato immobiliare. In Abruzzo le richieste dalla Danimarca sono schizzate del 300 per cento da aprile 2017 a oggi. La Puglia è balzata in testa alla classifica delle seconde case vendute agli stranieri. Sono soprattutto tedeschi, russi e inglesi che hanno fatto incetta di masserie e trulli. «Negli ultimi dieci anni gli acquisti degli stranieri sono aumentati del 242 per cento» calcola Mario Breglia, presidente di Scenari immobiliari: «La spesa media si avvicina a 600 mila euro, ma sono frequenti acquisti superiori al milione». «Con il via al volo da Berlino a Bari le richieste dei tedeschi in Puglia sono cresciute del 50 per cento, in Valle d'Itria del 97 per cento, in Salento dell'86» dice Simone Rossi, general manager di Gate-away, portale di riferimento degli stranieri. «Gli incrementi sono stati altrettanto eclatanti con l'inaugurazione del volo da Manchester».

E capita il contrario quando una rotta viene chiusa, come ad Alghero. Nel 2016, passati due anni senza contributi dalla Regione, Ryanair ha ridotto i voli all'osso. Negli anni d'oro, il valore delle case aumentava del 6 per cento all'anno. Poi è iniziato lo sboom, non solo immobiliare, ma dell'intero sistema turistico, con minori introiti per oltre 70 milioni l'anno. «Siamo tornati in parte al prodotto pre Ryanair. Parecchi affittacamere hanno chiuso. Altri si riempiono in altissima stagione, ma il tasso di occupazione si è radicalmente ridimensionato», scende nei dettagli Visconti.

E ritorna ai giorni della fuga annunciata da Ryanair, quando nacque un'inedita colletta salva voli: «Eravamo spaventati. I collegamenti in procinto di chiudere valevano 500 mila passeggeri, un danno enorme, che per fortuna si è riusciti in parte a ridimensionare. È iniziata una raccolta di fondi spontanea. Con Federalberghi siamo riusciti a strutturarla autotassandoci. Abbiamo partecipato in 500: albergatori, commercianti, parte della grande distribuzione, qualche istituto di credito e una moltitudine di cittadini». I 400 mila euro raccolti hanno prodotto i loro frutti quest'anno: «Abbiamo siglato un contratto con EasyJet per due voli su Londra e Berlino che ora sono in fase di start-up. Valgono 60

mila passeggeri e tra i 12 e i 13 milioni di euro per il territorio», tira le somme Visconti.

«Prima il turismo era basato sui charter e i tour operator» spiega il presidente della Federalberghi della provincia di Sassari Stefano Visconti: «Poi è cambiato il modello. Sono cresciute moltissimo le attività di ristorazione, e spuntati affittacamere, bed&breakfast e agriturismo».

«Non abbiamo approfittato della manna Ryanair per costruire meglio la nostra destinazione, migliorare l'offerta, creare prodotti nuovi, destagionalizzare. L'avessimo fatto, forse anche senza i flussi dopati dagli incentivi avremmo potuto mantenere i numeri degli anni d'oro. Invece abbiamo delegato la gestione delle politiche turistiche a Ryanair» dice Gavino Sini, alla guida della Camera di commercio di Sassari: «A decidere doveva essere il territorio, ma ci siamo distratti». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



+242

**Gli acquisti di seconde case** da parte degli stranieri in Puglia nell'arco di dieci anni. La spesa media è pari a 600 mila euro, ma sono frequenti le operazioni superiori al milione.