

Salerno, il primo giorno di Ryanair Per l'inverno in arrivo un altro big

MILANO PRIMO SBARCO POI TRA DOMANI E DOMENICA LE TRATTE PER TORINO E GATWICK VOLI ITALIANI FINO A MARZO 2025

LO SCENARIO

Gianni Molinari

L'aeroporto di Salerno, inaugurato lo scorso 11 luglio, ha da oggi anche le insegne di Ryanair, la più grande compagnia europea (negli ultimi 30 giorni in media quotidianamente i colori del vettore irlandese sono stati registrati circa 3.500 voli). Oggi il volo da e per Bergamo Orio al Serio, terzo aeroporto italiano per traffico passeggeri dopo Roma Fiumicino e Milano Malpensa; domani tocca a Torino e domenica a Londra Stansted (per Salerno il secondo volo sulla capitale inglese servito da easyJet nello scalo di Gatwick). Con Ryanair salgono a quattro le compagnie che hanno voli commerciali al Costa d'Amalfi (Volotea, easyJet e UniversalAir, le altre tre).

L'arrivo di Ryanair non è stato né semplice, né scontato e per questo è ancora più rilevante per il Costa d'Amalfi: la compagnia irlandese è quella con la politica commerciale più aggressiva ma spesso ha «visto lungo» sugli scali considerati «periferici». La sua politica, almeno fino a qualche anno fa era quella di coltivare proprio gli scali ai margini delle grandi aree urbane o di regioni servite poco dai vettori tradizionali (che poi è all'origine della crisi delle compagnie di bandiera troppo snob e legate alle tratte d'oro come la Roma-Milano). È stata l'epoca, per esempio, di Parigi Beauvais, di Brussels Charleroi, di Frankfurt-Hahn o di Barcellona-Girona, ma anche di Milano-Bergamo Orio al Serio (portato proprio ai numeri attuali da Ryanair). Occupati quegli spazi con politiche dei prezzi aggressive e il sostegno delle comunità locali interessate ai flussi di traffico (fino ad allora impensabili), Ryanair ha capito che il network per fare il salto di qualità doveva prendere posto anche negli scali principali: in questa logica è stata fatta anche l'operazione nel 2017 di sbarcare con nove rotte a Napoli dopo una trattativa lunga e complicata chiusa da Michael O'Leary (il gran capo della ditta) in persona (oggi sono 58 e gli irlandesi hanno sostenuto di non averle fatte crescere per via dell'aumento della tassa comunale sui passeggeri: cosa un po' vera, perché effettivamente nel mondo della low cost dove i prezzi sono a scaglioni ma uguali ovunque, l'aumento dell'imposta taglia i margini; un po' falsa perché non è detto che fossero disponibili a Napoli nuovi spazi). Salerno dunque risponde, come nel caso di easyJet, all'esigenza di «marcare» un mercato, quello campano, molto importante sia come destinazione, sia anche come origine turistica e commerciale. E lo sviluppo del mercato campano nel futuro prossimo si farà proprio a Salerno: quindi, è bene esserci subito anche partendo (cosa abbastanza inusuale) con la programmazione da agosto. Ovviamente, come tutti, anche Ryanair guarda ai numeri che si incaselleranno in questi mesi. Intanto terrà operativo Londra fino a fine ottobre (poi si vedrà), mentre sia Bergamo, sia Torino sono confermati fino a fine marzo quando poi comincerà la nuova stagione estiva (e si ricontratterà con il gestore).

I NUMERI

Per i numeri c'è attesa e curiosità per i primi 20 giorni dello scalo (che tuttavia non hanno un grande valore per soppesarlo): per i numeri ufficiali bisognerà attendere le statistiche di Assaeroporti (che vengono rese note alla fine del mese successivo). I rumors dicono che sono in linea con le previsioni sia per la quantità (totale passeggeri), sia per il load factor (il riempimento degli aeromobili, forse con qualche sorpresa e magari con qualche sorpasso su scali che operano da anni con voli commerciali). Quanto alle sorprese una potrebbe venire per la winter, la stagione che parte da novembre e finisce a marzo: un contratto pesante con un'altra big (come numero di passeggeri trasportati) del trasporto aereo europeo.

NAPOLI

Ieri Assaeroporti ha reso noto i dati di giugno: Capodichino è cresciuto del 3,8% come passeggeri (a 1.353.544), ma è sceso come movimenti a 9.190 (-5,7% su giugno 2023): cioè meno voli, aerei più grandi e

soprattutto più pieni. Cosa che non succede negli altri scali (Bari e Brindisi +9%; Palermo +8; Fiumicino +20%; Venezia +3,7).

© RIPRODUZIONE RISERVATA