la Rassegna.it
Fondata nel 1906

24 Luglio 2015

Orio al Serio, i destini di un aeroporto di “confine”

Apparentemente un aeroporto, soprattutto in Italia dove realizzare una nuova infrastruttura è quanto meno “complicato”, ha una formidabile barriera all’ingresso nel mercato data dalla sua collocazione. Perdere i clienti naturali del proprio bacino d’utenza è sempre possibile, soprattutto se si è particolarmente inefficienti, ma in generale se un passeggero vuole arrivare in un determinato posto tenderà ad andare nell’aeroporto più vicino o quasi. In altre parole, se la destinazione finale è Milano, Bergamo è più concorrenziale di Verona e molto più concorrenziale di Treviso.

Su questo vantaggio competitivo Orio al Serio ha costruito la sua fortuna e ha utilizzato buona parte degli utili ricavati per potenziarla. Ma nelle politiche delle alleanze la strategia degli ultimi anni sembra essere stata più quella di cercare di evitare di indebolire questo punto di forza che di trovare un partner per renderlo ancora più decisivo.

Il continuo rinvio della scelta tra Linate e Montichiari in fondo ha giovato a Orio al Serio perché ha evitato che la mancata prescelta diventasse pericolosa. Adesso però questo precario equilibrio della non decisione si è rotto. Si è perso il vantaggio della prima mossa: non appena Montichiari è stata presa dall’alleanza veronese-veneziana immediatamente dopo Orio ha avviato le pratiche per l’alleanza con Linate. Restare sola, del resto, avrebbe voluto dire essere schiacciata su due fronti.

Fatte le scelte, è ancora prematuro capire come andrà a finire. Quello che è certo è che negli aeroporti è terminata l'era del campanile, così come nelle banche, nelle università o nelle multiutilities. Le aggregazioni e le alleanze sono diventate una necessità per potersi confrontare con gli altri operatori che stanno diventando più grandi o stanno creando poli regionali (si pensi alla Toscana, ma anche al Veneto) anche per evitare l'arrivo di concorrenti che possano scalfire il vantaggio dello "scalo di vicinato".

Orio al Serio, che ha il limite insuperabile dell'unica pista e per crescere nei passeggeri deve trovare una nuova collocazione nelle merci, questa situazione adesso la dovrà affrontare. Se l'obiettivo è il traffico da e per Milano, ormai Bergamo, con la Brebemi, vale più o meno Montichiari e la forza degli accordi rinnovati con grandi operatori come Ryanair e Dhl vale per la loro durata oltre ad essere un vincolo di dipendenza che si può anche rivelare una debolezza. Lo studio affidato da Sea (gestore di Malpensa e Linate) e Sacbo (gestore di Orio) all'Università di Bergamo per valutare la possibile creazione di un polo unico aeroportuale lombardo vedrà alla fine in ogni caso Orio come scalo di "confine". Con l'alleanza a Milano sarà il confine orientale, con l'alleanza con i veneti sarebbe stato il confine occidentale. In ogni caso quello più esposto sul fronte della concorrenza con il polo "avversario", nella speranza di aver scelto il versante giusto