

**AEROPORTI/2** Poter far leva su un polo che aggrega più scali consente una migliore politica commerciale con le compagnie aeree. Parla l'ad del fondo **F2i**, **Ravanelli**. Il consolidamento andrà avanti? Lo spero

# La forza del network



di Manuel Follis

**L'**ultima operazione di **F2i** nel settore aeroportuale è stata l'acquisizione di una quota di maggioranza (il 72,5%) del capitale della Sogeaal, la società che gestisce l'aeroporto sardo di Alghero. Con questa nuova partecipazione sono diventati cinque gli scali che ruotano nella galassia di 2i Aeroporti, la società che fa capo al fondo infrastrutturale, che controlla anche il 54% di Sagat (Torino), il 70% di Gesac (Napoli-Capodichino) e ha quote di minoranza del 44% in Sea

(Milano Linate e Malpensa) e del 10% in Aeroporto di Bologna. **F2i**, di fatto, è stato il primo operatore che in tempi non sospetti (partendo dall'aeroporto di Napoli nel dicembre del 2010) al ritmo di quasi un'operazione all'anno ha arricchito il suo portafoglio di società del settore creando un vero e proprio network «che oggi per numero di passeggeri è il più grande d'Italia», ricorda Renato **Ravanelli**, amministratore delegato di **F2i**. «Se dovessi fare una fotografia oggi del settore direi che vedo elementi positivi ma anche punti di debolezza», commenta il manager, «da un lato i dati di traffico sono positivi e

registrano una costante crescita in tutti gli aeroporti, un trend che mi sembra ormai strutturale. Storicamente si è sempre pensato che l'incremento del traffico fosse legato all'andamento del pil di un paese, ma questo fortunatamente negli ultimi anni non si sta verificando». D'altro canto, continua **Ravanelli**, «vedo una debolezza strutturale negli aeroporti di media dimensione derivante dall'enorme potere contrattuale acquisito negli ultimi anni da poche compagnie aeree». Il ribilanciamento di tale asimmetria è alla base della strategia volta alla creazione dei poli aeroportuali a sua volta principio ispiratore del piano aeroporti presentato dall'allora ministro Maurizio Lupi nel 2014: aggregare tra loro gli scali consente un potere contrattuale diverso nei confronti delle compagnie aeree. «Messa così sembra che il potere contrattuale di un network sia utilizzabile contro le compagnie aeree, mentre invece non avviene questo», specifica **Ravanelli**, «gli operatori del settore rimangono nostri alleati fondamentali, ma di sicuro un network ha maggiore capacità di at-

trarre un numero più ampio di compagnie aeree e una maggiore capacità di diversificare l'offerta commerciale». L'esperienza di **F2i** nella gestione degli scali da questo punto di vista conferma la teoria. Laddove il fondo ha potuto amministrare in maniera autonoma (Napoli e Torino) i risultati sono stati molto positivi e hanno mantenuto una significativa diversificazione dei vettori. Più finanziarie invece le partecipazioni di **F2i** a Milano e Bologna. È vero che stanno dando i loro frutti, anche grazie alla crescita generalizzata del traffico, ma è probabile (per alcuni osservatori addirittura evidente) che in materia di scelte commerciali o infrastrutturali la visione del fondo avrebbe potuto essere diversa da quella degli attuali amministratori. Più in generale, senza scomodare il gruppo guidato da **Ravanelli**, c'è chi insiste sul

fatto che prima o poi il sistema dovrà interrogarsi sul controllo degli enti locali nelle società che gestiscono aeroporti. Società che per loro natura hanno bisogno di investimenti che gli azionisti pubblici faticeranno sempre di più a garantire e che richiedono competenze sempre più specifiche, che solo operatori del settore possono fornire. Da qui le scelte di alcuni scali, come Firenze e Pisa, di passare sotto il controllo di Corporacion America, colosso del settore aeroportuale. In ogni caso è chiaro che all'interno del panorama aeroportuale italiano **F2i** abbia intenzione di crescere. La recente acquisizione di Alghero, aeroporto non comparabile per dimensioni agli altri presenti nel portafoglio di **2i Aeroporti**, è la testimonianza che i piani di espansione sono in corso. *MF-Milano Finanza* in settembre ha anticipato la

due diligence tra gli scali di Napoli e Bari per un possibile matrimonio (ma prima andranno determinati i contributi erogati dalla regione Puglia). In parallelo c'è chi ha visto nell'operazione su Alghero un primo passo per la creazione di un polo sardo con gli aeroporti di Olbia e/o Cagliari. Operazioni che **Ravanelli** preferisce non commentare nel dettaglio. «È chiaro che per noi il settore aeroportuale è importante, così come l'ampliamento del network», commenta l'ad. «La nostra strategia», prosegue, «punta a operazioni di consolidamento. È chiaro che **F2i** lavora per far crescere le sue società e questo implica anche alleanze». Da qui a tre anni quindi si aspetta che il settore si sarà ulteriormente consolidato? «Lo spero. È il nostro mestiere». (riproduzione riservata)

