

LA Rivista

Anno 101 - supplemento Ottobre 2010

Volo quotidiano BARI-ZURIGO
VERSO il RESTO del MONDO





© Helvetic Airways

Il sud dell'Italia nel centro d'Europa e da qui nell'universo mondo.

Messo in questi termini, sembra il piano di un volo pindarico. Nei fatti, è il tragitto di un volo d'aereo: quello quotidiano che dal 6 settembre collega Bari con Zurigo.

Allo stato attuale, l'unico collegamento diretto quotidiano, che, dalla Svizzera, aggancia il sud della Penisola al resto del mondo. Una sfida già tentata da altri: in altri termini e su altri scali. Sin qui, però, senza esiti soddisfacenti.

Sarà questa la volta buona? Leonardo De Luca, presidente di Helvetic Airways, ne è convinto. Allo stesso modo in cui è consapevole che la sfida non è di poco conto.

Già il fatto di poterla intraprendere è per lui motivo di soddisfazione. Per ragioni emotive: la famiglia di De Luca è infatti originaria di quella zona della Campania che confina con la Puglia. Ma soprattutto per motivi di orgoglio aziendale: nel progetto, la Swiss, con la quale la collaborazione, su altri fronti, si sta affinando da qualche tempo, è partner fondamentale. Partenariato che testimonia il grado di affidabilità e di credibilità raggiunto da Helvetic Airways: una compagnia che è stata rilevata quattro anni fa dopo il fallimento della gestione precedente.

La decisione di attivare un volo quotidiano con Bari presuppone un cambiamento di strategia: non più voli pensati per il point to point, che rispondono ad esigenze turistiche, di flussi stagionali o strettamente legati alle zone collegate. Ma anche traffico di passeggeri in transito: che dalla Puglia, e più in generale dal Sud dell'Italia continentale, vogliono raggiungere destinazioni europee o intercontinentali.

Ed è qui che il coinvolgimento di Swiss diventa essenziale: Helvetic Airways cura il collegamento fra Bari e Zurigo, Swiss quello fra Zurigo e il resto del mondo. Così operando, l'aeroporto di Zurigo, sulla cui efficienza è difficile obiettare, intende diventare un possibile hub per la Puglia e il Sud della Penisola.

gcretti@ccis.ch

Helvetic Airways vola giornalmente su Bari

La Puglia oltre i confini nazionali

di *Giangi Cretti*

A partire dal 6 settembre, nell'ambito di un accordo di codeshare con Swiss International Air Lines Ltd., Helvetic Airways serve giornalmente la destinazione di Bari. Negli ultimi anni la Puglia, regione emergente del sud Italia, ha guadagnato sempre più importanza per Helvetic Airways. Mentre la società a Brindisi, grazie al turismo e al traffico etnico, era già ben radicata, a Bari - che diventa così la città più meridionale d'Italia che può contare su un volo quotidiano diretto con la Svizzera - prioritaria sarà la funzione di collegamento con l'aeroporto di Zurigo. Di questa, che si profila anche come un'importante novità nell'ambito della strategia operativa della compagnia, abbiamo parlato con Leonardo De Luca, che, oltre che direttore di Bz Bank è Presidente di Helvetic Airways.



A sinistra:
Leonardo De Luca presidente
di Helvetic Airways
© Helvetic Airways

A destra:
Martin Ebner proprietario
di Helvetic Airways
ha rilevato la compagnia nel 2006
© Helvetic Airways

È un presidente soddisfatto quello che incontro in un assolato pomeriggio di luglio. Per più di una ragione. Dopo 4 anni - la compagnia è stata, infatti, rilevata nel marzo del 2006 - Helvetic Airways, malgrado gli effetti negativi causati dall'eruzione del vulcano islandese dal nome impronunciabile e i picchi toccati dal prezzo del petrolio che ha raggiunto i 150 dollari al barile, vede consolidata la sua posizione di vettore che ha saputo ritagliarsi un suo "spazio nello spazio". Visto il modo in cui era fallita la prima gestione di Helvetic, si comprende la legittima soddisfazione di Leonardo De Luca. Che, però, ha anche altri motivi che lo inducono a guardare il futuro con ottimismo: dal 6 settembre 2010 per Helvetic inizia una nuova avventura. Si tratta del collegamento quotidiano con una città del Sud Italia, Bari segnatamente, e questa volta, diversamente da quanto solitamente avviene per le altre destinazioni, non più e non solo per rispondere ad esigenze dettate dal turismo o dal traffico etnico, ma con l'obiettivo di collegare, attraverso l'hub di Zurigo, la Puglia alle rotte intercontinentali.

Una novità rilevante nella strategia operativa di Helvetic, che sin qui si era mossa puntando ad un mercato

di nicchia, con focus sul Mediterraneo e qualche puntata su alcune destinazioni slave, balcaniche e più recentemente, con buoni risultati, sul Mar Baltico, a Rostock.

Una scelta oculata, come conferma De Luca. Dettata da una rigorosa valutazione della concorrenza e della redditività delle varie rotte; imposta, ma al contempo favorita, dal fatto di disporre di velivoli da 100 posti: che hanno sì autonomia di volo più ridotta, ma consentono anche tassi di occupazione dei posti mediamente più elevati.

Queste valutazioni, sostenute da un'attenta gestione economica, hanno consentito di allacciare rapporti virtuosi con altre compagnie. Una su tutte la Swiss, con la quale c'è un accordo, recentemente rinnovato fino al 2014, che prevede la messa a disposizione da parte di Helvetic di tre aeromobili, di cui viene garantita la manutenzione e fornito l'equipaggio.

Se, sin qui, come detto, a definire le rotte della compagnia hanno concorso soprattutto le esigenze dettate dal turismo, finalizzate con collegamenti stagionali e charter, e quelle che vanno incontro ad un traffico passeggeri di natura etnica, legato cioè alle zone di origine dei molti lavoratori stranieri attivi in Svizzera,



Tobias Pogorevc e Bruno Jans: rispettivamente CFO e CEO/COO/ACM di Helvetic Airways. © Helvetic Airways

la decisione di stabilire un collegamento quotidiano fra Zurigo e Bari scaturisce da una mutata strategia, che presuppone anche un cambiamento del target di riferimento. E questo nonostante Helvetic abbia già un collegamento bi/trisettimanale su Brindisi. Ma ciò non deve trarre in inganno puntualizza De Luca: “con Brindisi ci troviamo di fronte ad una classica destina-

zione dettata da esigenze turistiche e dal mercato che chiamiamo etnico”. Per Bari il discorso è diverso. Innanzitutto, è un aeroporto in espansione, con un numero di passeggeri vicino ai 3 milioni, metà dei quali con mete extranazionali, e con crescita annue stimabili attorno al 20%. Poi, venuti meno i collegamenti con l’Europa in seguito al fallimento di Myair, e modificati quelli forniti da Alitalia, in seguito alle note tribolate vicende che hanno segnato la vita recente della compagnia di bandiera italiana, per un pugliese che voglia recarsi fuori dai confini nazionali è necessario fare scalo in un hub. A questo punto, poco importa se questo sia Roma oppure Zurigo. Non fosse, però, che qualche differenza può anche esserci. Infatti, al fatto che sulla tempestività della consegna dei bagagli il confronto appare improponibile, va aggiunto che Zurigo garantisce una coincidenza fintanto che il volo di collegamento atterra 30 minuti prima del decollo di quello per il quale il passeggero è in transito. Una garanzia che Roma non è in grado di offrire. E questo per i passeggeri in transito può essere tutt’altro che irrilevante. D’altro canto, i collegamenti su Bari sono stati pensati per favorire le coincidenze con voli europei o intercontinentali. Si parte da Bari alle 8.45, arrivando a Zurigo verso le 11 giust’ in tempo per inserirsi nella “terza onda dei voli Swiss, che prende il via poco dopo mezzogiorno e copre tutto il mondo”. Il volo di ritorno è previsto la sera alle 18 in coincidenza con l’arrivo a Zurigo “della quarta onda dei voli Swiss dal resto del mondo”.

“La sfida consiste nel verificare se il numero dei passeggeri interessati al transito, i cosiddetti connecting passengers, giustifica l’investimento”. Secondo De Luca è ragionevole contare “su 10/12000 passeggeri interessati al volo da punto a punto”, vale a dire al solo volo Zurigo-Bari e/o viceversa. Bisogna sperare che, grosso modo, altrettanti siano quelli che scelgono l’hub svizzero per il decollo verso mete europee o intercontinentali.

Per l’ing. Di Paola
Amministratore Unico Aeroporti di Puglia

«È una grande opportunità per la crescita della Regione»

Per Domenico Di Paola, Amministratore Unico di Aeroporti di Puglia “l’avvio del nuovo volo giornaliero per Zurigo si inserisce nel più ampio contesto dello sviluppo della mobilità area della Puglia”.

“Dopo aver consolidato la fase dello sviluppo delle infrastrutture e dell’avvio di collegamenti point to point con le principali destinazioni nazionali ed europee, la nostra attenzione si è incentrata sul miglioramento dei collegamenti di superficie con gli aeroporti pugliesi – il servizio Pugliairbus e la prossima entrata in funzione del passante ferroviario dell’aeroporto di Bari costituiscono il primo passo di questo progetto – e sulla possibilità di collegarsi a hub europei alternativi

a quelli di Roma e Milano e strategici per il miglioramento del livello di accessibilità intercontinentale da e per la Puglia. La disponibilità di un volo diretto e giornaliero con l’hub di Zurigo rappresenta una grande opportunità per chi opera in funzione della crescita della Puglia. Si tratta – ha concluso Di Paola – di un volo destinato ad intercettare interessanti segmenti di mercato, penso in primo luogo a quello business, più propensi a standard di servizio più mirati rispetto a quelli prestati da altre tipologie di carrier”.



Elemento cardine per lo sviluppo economico della regione

La Puglia, regione moderna e dinamica del Mezzogiorno d'Italia, vanta oggi un asset aeroportuale differenziato per tipologia di traffico - con strutture di altissimo livello tecnologico e professionale -, perfettamente integrato con le altre modalità di trasporto. Un'organizzazione di uomini, mezzi e strutture che opera in conformità ai rigorosi standard internazionali previsti dalle normative ICAO – International Civil Aviation Organization – e dai regolamenti ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

Aeroporti di Puglia gestisce in regime di concessione totale il sistema aeroportuale pugliese, costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie (Ta).

Obiettivo della società è quello di creare un sistema aeroportuale moderno ed efficiente, con elevati standard di servizio, e che, integrandosi perfettamente con il territorio, ne favorisca la crescita economica e sociale.

La politica ambientale

In un'epoca in cui una maggiore consapevolezza ambientale è divenuta un valore imprescindibile, anche il suo accostamento alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo non costituisce più quel tabù che per lungo tempo ha contrapposto gli opposti schieramenti. Per questo Aeroporti di Puglia ha adottato una politica che considera il rispetto e la salvaguardia ambientale un principio basilare sin dalla fase progettuale delle opere da realizzare. Un'attenzione concretizzata con interventi attuati in materia di approvvigionamento energetico, sistemi di mitigazione dell'impatto ambientale, politiche di abbattimento del rumore aeroportuale.

Esemplare in questo caso la scelta adottata per l'Aeroporto Karol Wojtyła di Bari. L'esigenza di limitare l'impatto visivo dell'aerostazione passeggeri e della viabilità, sono stati i presupposti per la realizzazione di una serie di interventi di architettura botanica. Oltre che per gli aspetti naturalistici, il sistema del verde dell'aeroporto di Bari è importante anche per la fruizione ludica e sportiva da parte dei cittadini, che lungo il "percorso della salute" possono passeggiare o svolgere attività fisica nell'area attrezzata.

Rientra nella stessa strategia di politica ambientale il "Sistema Rumore ADP", realizzato per il monitoraggio del rumore sui quattro aeroporti gestiti da Aeroporti di Puglia. È uno strumento efficace e flessibile per la gestione dell'inquinamento acustico e, in particolare, per l'analisi dell'impatto ambientale dei rumori aeronautici, per la pianificazione delle traiettorie di volo e dell'attività aeroportuale stessa.



L'aeroporto di Bari, visione aerea.

Energia pulita

Aeroporti di Puglia ha realizzato sugli aeroporti di Bari e Brindisi due impianti per la produzione di energia rinnovabile. Gli impianti fotovoltaici, rispettivamente da 200 e da 300 Kw, sfruttando l'irraggiamento solare, producono direttamente energia elettrica, che viene immessa nelle reti a servizio dell'aeroporto, con una sensibile riduzione di energia prodotta da fonti tradizionali non rinnovabili: combustibili solidi e liquidi.

Gli impianti, tra i primi realizzati in Puglia, contribuiscono per circa il 30 – 40% al fabbisogno dei due aeroporti. Sono attualmente in corso i lavori per la realizzazione di un analogo impianto sull'aeroporto di Foggia, cui seguiranno quelli sull'aeroporto di Grottaglie.



L'esigenza di limitare l'impatto visivo dell'aerostazione passeggeri e della viabilità, sono stati i presupposti per la realizzazione di una serie di interventi di architettura botanica. Oltre che per gli aspetti naturalistici, il sistema del verde dell'aeroporto di Bari è importante anche per la fruizione ludica e sportiva da parte dei cittadini.

Un'arte antica in aiuto alla modernità

Il *bird strike* è uno dei più elevati fattori di rischio per l'attività aeronautica. Per scongiurare le dannose conseguenze di possibili impatti tra aerei ed avifauna, è usuale il ricorso a sistemi meccanici (cannoncini ad aria compressa, riproduttori sonori dei versi di rapaci) che, tuttavia, risultano invasivi e rumorosi. Aeroporti di Puglia per liberare dall'inopportuna presenza di volpi, selvaggina e volatili le piste di volo e le aree di manovra dei propri aeroporti, si avvale di splendidi esemplari di aquila di Harris, girfalco, falco pellegrino, astore che, sotto la guida di abili falconieri, assolvono a questo delicato compito. Quelli pugliesi sono stati tra i primi scali italiani a credere in questo metodo; d'altro canto non poteva che essere così, in quella che fu la terra di Federico II.

Il ricorso ai falchi, oltre a prevenire l'adattamento dei volatili a metodi meccanici ed artificiali, favorisce un miglior equilibrio biologico. Il disturbo provocato dal falco in volo libero porta all'allontanamento incruento dei volatili presenti e garantisce migliori standard di sicurezza.

L'Aeroporto "Karol Wojtyła" di Bari

L'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła" di Bari, costituisce un elemento cardine per lo sviluppo di

un'area che, nel Mezzogiorno d'Italia, si caratterizza per la sua particolare dinamicità economica.

L'attuale aerostazione passeggeri si sviluppa su un'area di circa 30.000 mq distribuiti su cinque livelli, realizzata secondo i più rigorosi standards di sicurezza, efficienza operativa e compatibilità ambientale, che ne fanno una delle più importanti strutture del panorama aeroportuale continentale.

Oltre alla nuova aerostazione, Bari dispone di infrastrutture di volo - piazzali sosta aeromobili, pista e via di rullaggio - di eccellente livello, che nel corso degli ultimi anni hanno favorito il potenziamento dei collegamenti - sia di linea che charter, con conseguente incremento del traffico passeggeri.

Nel corso dell'anno prenderanno il via i lavori di ampliamento dell'attuale aerostazione passeggeri che prevedono la realizzazione di due ali di oltre 20.000 mq. ciascuno che "affiancheranno" l'attuale struttura. Anche per questo ampliamento è prevista l'adozione di soluzioni architettoniche e tecnologiche di grande pregio sia sul piano della sostenibilità ambientale che su quello del risparmio energetico: utilizzo di sistemi di facciata a doppia pelle, impianti elettrici eco-efficienti parzializzabili, anche automaticamente, con l'uso di dispositivi di monitoraggio e controllo, pannelli fotovoltaici integrati nelle facciate e sulle coperture.



- Il bird strike è uno dei più elevati fattori di rischio per l'attività aeronautica. Aeroporti di Puglia per liberare dall'inopportuna presenza di volpi, selvaggina e volatili le piste di volo e le aree di manovra dei propri aeroporti, si avvale di splendidi esemplari di aquila di Harris, girfalco, falco pellegrino, astore che, sotto la guida di abili falconieri, assolvono a questo delicato compito.

Nel 2011 è prevista, infine, l'entrata in esercizio del passante ferroviario che collegherà l'aeroporto Karol Wojtyła con Bari e con tutti i capoluoghi della regione, migliorando sensibilmente il livello di accessibilità al territorio.

Il traffico del primo semestre 2010

Nei primi sei mesi del 2010 i passeggeri arrivati e partiti dagli scali di Bari, Brindisi e Foggia sono stati 2.209.410, a fronte di 1.780.311 dello stesso periodo del 2009, con un incremento del 24,1%.

Sul Karol Wojtyła di Bari, il consuntivo - arrivi e partenze - al 30 giugno 2010, si è attestato a 1.519.026 passeggeri, registrando un +18,9% rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno. I passeggeri di linea nazionale sono stati 1.180.520 (+20,2%), mentre quelli internazionali sono stati 276.048 (+18,6%). In crescita del 7,6% il totale movimenti aeromobili del primo semestre, passato dai 15.774 movimenti del 2009 ai 16.977 del 2010.

Pugliairbus

"Pugliairbus" è il servizio di trasporto terrestre che collega tra loro gli aeroporti di Brindisi, Foggia e Bari, e quest'ultimo con Taranto e la città di Matera, sito UNESCO e patrimonio mondiale dell'umanità. Pugliairbus

rientra in un progetto d'integrazione del sistema aeroportuale pugliese con la rete dei trasporti di superficie e intende rendere confortevole ed economica l'accessibilità al territorio regionale da parte di chi usufruisce dei collegamenti aerei operanti da/per la Puglia.

Il servizio è operativo tutto l'anno

Maggiori informazioni su orari, frequenze e modalità del servizio Pugliairbus e acquisto biglietti o sono disponibili sul sito <http://pugliairbus.aeroportidipuglia.it/>

Il passante ferroviario dell'aeroporto di Bari

Entro il 2011 l'aeroporto di Bari disporrà di un collegamento ferroviario passante che, grazie al progetto di interoperabilità della rete ferroviaria regionale, lo renderà accessibile da tutti i capoluoghi pugliesi. Si tratta di un progetto di grande valore sociale destinato ad aumentare sensibilmente la fruibilità e l'accessibilità dell'infrastruttura.

La possibilità di collegare tutti i capoluoghi di provincia con il principale aeroporto della Puglia - che di fatto sarà collegato alla rete ferroviaria regionale e nazionale - rende l'intervento un perfetto esempio di sistema intermodale destinato a soddisfare nuove forme di domanda e ad aprire importanti prospettive per lo sviluppo del traffico.