

# «Il trasporto **aereo** regionale non può fare a meno del Fellini»

Corbucci (**AIRiminum**): «Impensabile che turisti e romagnoli gravitino solo su Bologna»



**La città per 40 anni ha goduto dei benefici indotti dall'aeroporto, senza dividerne gli oneri: un business model perdente**

**230**

**Mila**  
 Sono i passeggeri registrati dal Fellini durante il 2016

**1**

**Millione**  
 Sono i passeggeri a cui ambisce l'aeroporto di Rimini nel 2020

«**U**na politica regionale del trasporto aereo non può prescindere da Rimini, che ha nel Dna almeno 1,5 milioni di passeggeri all'anno. Oggi gravitano su Bologna, ma Bologna è ormai vicina a saturare la sua capacità. Dovrà dirottare una parte del traffico e noi siamo a disposizione: l'integrazione industriale mi pare inevitabile».

Per questo **Leonardo Corbucci** continua a credere nella scommessa lanciata due anni fa quando, attraverso **AIRiminum** 2014, rilevò dal fallimento l'aeroporto Federico Fellini. Anche se la rinascita sta incontrando ostacoli inaspettati (il socio locale Rimini Partecipazioni si è appena polemicamente sfilato dalla società) e i risultati sono ancora ben lontani dagli obiettivi: prima del crac l'aeroporto era arrivato a movimentare quasi un milione di passeggeri, mentre il 2016 si è chiuso a 230.000.

«Abbiamo scontato i ritardi nell'assegnazione definitiva della concessione — spiega l'ad Corbucci —; di fatto per noi il 2016 è cominciato a primavera inoltrata, quando la stagione turistica era già compromessa. Nonostante ciò, il bilancio si è chiuso positivamente, con un Ebitda maggiore di 1,4 milioni di euro su circa 5 milioni di ricavi. Quest'anno contiamo di superare i 300.000 passeggeri, con un Ebitda che si avvicinerà ai 3 milioni. Quello che il territorio non ha capito è che un aeroporto gesti-

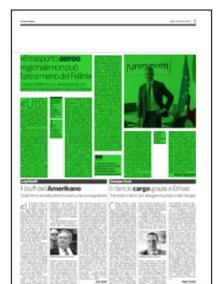
to da un soggetto privato come il nostro, caso unico in Italia, se deve contare solo sulle proprie forze non può permettersi di sgarrare sui costi. La promozione turistica non è onere nostro».

Corbucci ha il dente avvelenato con gli ambienti riminesi che ora sollecitano più investimenti, ma «per quarant'anni hanno goduto dei benefici indotti dall'aeroporto, senza dividerne gli oneri; un modello di business che ha generato 55 milioni di euro di perdite». «Ci è venuto a mancare finora il sostegno delle istituzioni — aggiunge —, anche se si sta lavorando finalmente per creare le giuste condizioni per una cooperazione sinergica». Il riferimento è a concorrenti, Ancona e Pescara in testa, che utilizzano finanziamenti pubblici per foraggiare nuove rotte delle compagnie low-cost. Rimini non chiede sussidi, ma sollecita una riflessione generale sul sistema regionale del trasporto aereo. «Pensare che il traffico generato da 9 milioni di turisti e 1,3 milioni di abitanti in Riviera possa gravitare solo su Bologna — ragiona Corbucci — equivale a dire che Napoli può fare a meno di Capodichino perché Fiumicino è a un'ora di treno. È ancor più assurdo qui in Romagna dove il sistema ferroviario è medioevale. Ci vuole un piano globale che disciplini i flussi secondo origini e tipologie, distinguendo fra turismo, business, cargo». Ovviamente Rimini punta soprattutto al turismo, tentando di destagionalizzarlo con la carta dello shop-

ping. Ma il successo della Fiera ne giustifica un ruolo anche nel business. Non a caso Corbucci ha affidato a Fraport, la società di consulenza dell'aeroporto di Francoforte, il compito di stendere il Master Plan decennale che entro giugno **AIRiminum** dovrà presentare a Enac per vedersi confermata la concessione.

L'obiettivo di fine piano è raggiungere i 2 milioni di passeggeri, con uno step intermedio di un milione entro il 2020. Per centrarlo dovrà inserirsi nel grande giro dei collegamenti internazionali: sviluppare un network di rotte di linea giornaliere con due hub intercontinentali come Francoforte e Roma, voli point to point con le capitali del Nord Europa e la Russia, collegamenti stabili in estate per le destinazioni turistiche del Mediterraneo e le Isole. «Uno schema del genere richiede pesanti investimenti; ma l'impatto economico sul territorio regionale sarà sicuramente importante. Stiamo incaricando un'importante società di consulenza di quantificarlo nel dettaglio. Quando avremo cifre precise chiederemo alle istituzioni del territorio di fare la propria parte. Ne abbiamo parlato con il presidente Stefano Bonaccini e con l'assessore Raffaele Donini e ho motivo di credere che la Regione non farà mancare il suo supporto a fronte di un progetto serio».

Non è «all'ordine del giorno», invece, l'ipotesi che Armonie, la holding di Corbucci, ceda il controllo di **AIRiminum**. La voce è



circolata quando è stato conferito l'incarico a Fraport. Francoforte è il secondo aeroporto europeo e ha partecipazioni in più scali, tra cui New Delhi, San Pietroburgo, Lubiana e 14 scali della Grecia a vocazione turistica. Lo stesso Aeroporto di Bologna, dopo la quotazione in Borsa, ha manifestato interesse per acquisizioni nelle aree limitrofe. «In base ai moltiplicatori del settore il Fellini potrebbe già valere alcune decine di milioni; ma al momento non è una buona plusvalenza quello che ci interessa» taglia corto Corbucci.

**Massimo Degli Esposti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Al comando**  
[Leonardo Corbucci](#),  
amministratore delegato  
di AIRimum