

# Il rebus del Ridolfi

## Difficile trovare la giusta compagnia: già 6 vettori cambiati

Lumiwings ed Ego Airways (che non esiste più) ebbero problemi di ritardi e cancellazioni come Aeroitalia. Mai decollata Air Horizont

di **Fabio Gavelli**

**Nella** sua breve rinascita l'aeroporto di Forlì ha intessuto rapporti di lavoro per periodi più o meno duraturi con sei compagnie aeree che – a oggi – non operano più sul Ridolfi. La ripresa dell'attività è coincisa, purtroppo, con l'avvento della pandemia, nel 2020. E ciò ha messo molti bastoni fra le ruote nel progetto di Forlì Airport, la società di gestione dello scalo. A ottobre dello stesso anno, furono presentate quattro compagnie destinate a supportare il rilancio dell'aeroporto.

**La prima** era Air Dolomiti, di proprietà della tedesca Lufthansa: avrebbe dovuto tenere a battesimo il volo d'apertura per Monaco di Baviera il 1° dicembre, poi rimandato più volte per le restrizioni imposte dalla pandemia. Pochissimi voli, con la società che ha base a Villafranca di Verona, la relazione non è mai decollata. Maggiore interesse, a causa delle destinazioni offerte, aveva destato Lumiwings, compagnia greca fondata nel 2017: ma nell'estate 2021, ancora contrassegnata dai limiti della pandemia, alcune tratte per le isole greche – Corfù, Santorini, Creta e Rodi – sono state tolte dal programma e l'anno seguente Lumi-

wings non ha più portato voli al Ridolfi. Il terzo vettore era Air Horizont, società maltese nata nel 2014, specializzata nei charter. Due le destinazioni indicate a fine 2020: Amburgo e Bilbao. E l'annuncio che nell'estate 2021 avrebbe condotto i turisti in Spagna, Germania e Ungheria. Ma anche questo progetto non fu poi realizzato. Con la quarta andò ancora peggio: si tratta di Ego Airways, azienda italiana sorta nel 2019 che pareva avere le caratteristiche adatte – giovane e ambiziosa, in cerca di nuovi spazi – per sposarsi con la ripartenza dello scalo forlivese. E molto accattivante sembrava anche il programma di voli, che comprendeva, per l'estate 2021, molte mete vacanziera nel Mediterraneo come Olbia, Cagliari, Catania, Ibiza e Mykonos. Ma quello di Ego è stato un volo spezzato come quello di Icaro, perché ai primi di gennaio del 2022 la società è finita in liquidazione. Nel 2021 Lumiwings ed Ego Airways ebbero problemi di cancellazioni, ritardi, rimborsi e protezioni più o meno come Aeroitalia (con la sua Air Connect) quest'anno.

**Nel 2022** le sorti di Forlì Airport si sono unite con Aeroitalia, a sua volta compagnia aerea giovanissima, nata appunto a inizio anno. E la prima stagione non è andata male, complice anche la caduta delle restrizioni anti Covid-19. Grazie soprattutto ai voli Aeroitalia il Ridolfi ha chiuso l'anno con 94.710 passeggeri, più del triplo del modesto anno precedente. Nel computo ha contribuito anche Albawings, che ha assicurato i collegamenti con Tirana, oggi coperti da Go-ToFly. Con la brusca rottura contrattuale con Aeroitalia dei giorni scorsi, l'unica a viaggiare con regolarità al Ridolfi è attualmente Ryanair, riapparsa nell'estate 2021, dopo aver volato su Forlì dal 2001 al 2009. Oggi Forlì Airport potrebbe annunciare le nuove compagnie che assicureranno le tratte dal Ridolfi; il recente passato insegna che i rapporti con molte di loro sono spesso instabili e ci vorranno capacità e responsabilità reciproche per farli diventare duraturi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DA TIRANA A MONACO**

**Albawings funzionava bene, ma ha preferito andarsene. Invece Air Dolomiti dovette rinviare più volte: pochi voli, subito stop**



## Le prime due novità

# Ecco Raf-Avia e Windrose

Lettoni e ucraini sostituiscono Aeroitalia. Ma servono altri operatori

**LEGACOOP**

**«Si vada verso un'intesa condivisa con Rimini»**

**Un sistema aeroportuale unico per la Romagna, con una strategia condivisa fra gli scali di Forlì e Rimini. Torna a proporlo Legacoop Romagna che interviene dopo il caos che si è verificato al Ridolfi negli ultimi giorni.**

«Quando a inizio aprile apprezzammo il cambiamento del contesto in cui si stavano muovendo i rapporti tra le diverse municipalità – sostiene la centrale cooperativa – e giudicammo come positiva l'iniziativa del sindaco di Rimini Jamil Sadegholvaad di chiedere ai due aeroporti della Romagna di incontrarsi per avviare un sano percorso di confronto, subito riconosciuta anche dal sindaco di Forlì, Gian Luca Zattini, pensammo che fosse giunto il tempo, per tutti i campanili, di 'sotterrare l'ascia di guerra' e di concentrarsi sulle questioni fondamentali per il territorio». Legacoop caldeggia dunque un sistema aeroportuale romagnolo, «evidente vantaggio per le nostre comunità ed i nostri imprenditori. Siamo da sempre favorevoli a questa soluzione».



Un aereo Windrose. La compagnia lavorò brevemente a Forlì già nel 2009

«Europee, comunitarie, affidabili». Questo l'identikit delle compagnie aeree che Forlì Airport cerca di portare al Ridolfi, secondo quanto dichiarato l'altro ieri da Andrea Gilardi, direttore marketing della società di gestione dell'aeroporto di Forlì. Oggi saranno probabilmente rivelati i nomi delle compagnie che dovranno garantire le tratte programmate per l'estate 2023 da Aeroitalia, dopo l'interruzione – con accenti polemici da entrambe le parti – del contratto fra la compagnia aerea e F.A. Va ricordato che tramite il proprio sito, la società ha già venduto circa 25 mila biglietti per le varie destinazioni del pacchetto estivo.

**Nel frattempo**, in una situazione di assoluta emergenza, negli ultimi tre giorni, alcuni dei voli in partenza e arrivo a Forlì sono stati effettuati da due compagnie 'ingaggiate' allo scopo: si tratta di Raf-Avia e Windrose. La prima è una società della Lettonia, con sede a Riga, nata nel 1990. Ha sviluppato in particolare i cargo, ma da anni dispone di una piccola flotta di Atr 72-200 e di Saab 340 da 34 posti; è con il Saab che sono stati

effettuati i voli per Napoli e Tirana degli ultimi giorni. Windrose, sorta nel 2003, è ucraina, la sua base è presso l'aeroporto di Kiev-Boryspil. Ovviamente la sua attività è condizionata dal fatto che il Paese è stato invaso dalla Russia. Interessante però il fatto che ha già fatto una breve apparizione al Ridolfi, nel 2009, quando collegava lo scalo forlivese con alcune destinazioni ucraine e dell'est Europa. Conta su 5 Airbus e 4 Atr 72-600, e ha operato, prima dello scoppio della guerra, anche voli per destinazioni di villeggiatura, per esempio in Croazia e in Montenegro.

**Non saranno** probabilmente queste due – o non solo – le compagnie che 'ereditano' le tratte di Aeroitalia. Come ha anticipato al Carlino lo stesso manager di Forlì Airport, la ricerca delle partnership sarà molto più ampia e rivolta a stringere accordi con compagnie dall'operatività più strutturata. Dopo i disguidi e i disservizi da marzo in poi, è indispensabile puntare sull'efficienza e la cura dei passeggeri, per non subire ulteriori contraccolpi all'immagine dell'aeroporto di Forlì.