
Tavolo Competitività e sviluppo

3 febbraio 2014

Malpensa: ma allora ci va bene così com'è?

Le 5 rotte per lo sviluppo di Malpensa

1. Rapporto con Linate

Occorre opporsi con forza a uno scenario di ulteriore crescita di Linate, ipotizzato dal nuovo piano Alitalia, che renderebbe Malpensa sempre più marginale, e pretendere che il *city airport* al massimo mantenga l'attuale livello di passeggeri e di destinazioni, consentendo così a Malpensa di poter contare sugli attuali volumi e proseguire nel piano di investimenti, migliorando così la propria attrattività per nuove compagnie.

2. Accessibilità all'aeroporto

Occorre assicurare, attraverso l'impegno di tutte le istituzioni, per il proprio livello di governo e la propria competenza, l'attuazione delle opere connesse a Malpensa e la loro messa a rete in un disegno complessivo che comprenda lo sviluppo aeroportuale.

3. Scelte strategiche del gestore aeroportuale

Malpensa con il *de-hubbing* Alitalia del 2008 ha perso di colpo 7 milioni di passeggeri in transito: è ora possibile uno sviluppo come *hub multi vettore*, secondo lo schema delineato da Emirates con il volo Dubai-Malpensa, recentemente prolungato con il Malpensa-New York.

Va supportato quindi lo sforzo della società di gestione aeroportuale nell'attuazione, nonostante la flessione dei traffici, del piano di investimenti previsto, in particolare con il completamento del terzo satellite, in modo da preparare al meglio l'aerostazione ad accogliere eventuali nuove compagnie.

4. Politiche nazionali del trasporto aereo

C'è la necessità di una forte volontà politica di sviluppo dell'aeroporto varesino, almeno in due direzioni:

- negoziati con paesi esteri per favorire l'arrivo di nuove compagnie
- snellimento burocratico, con percorsi agevolati per il rilascio delle necessarie autorizzazioni (ad es. ottenimento dei diritti di V libertà) e per l'avvio di servizi evoluti (ad es. facilitazioni nelle pratiche doganali)

Il territorio deve dunque farsi trovare pronto ad accompagnare con i mezzi a propria disposizione, a tutti i livelli istituzionali e senza incertezze, questo tipo di evoluzione.

5. Expo 2015

Nel 2015 come noto Milano sarà per sei mesi il “centro del mondo” (si prevedono 20 milioni di visitatori), e Malpensa sarà la porta d’accesso naturale ad Expo 2015: come territorio, ma in realtà come Paese, bisogna agire affinché questo appuntamento sia un’opportunità di crescita duratura (anche) per l’aeroporto intercontinentale, in modo che la *legacy*, il “lascito” oltre Expo sia più importante delle ricadute che l’evento in sé potrà assicurare nei suoi sei mesi di durata.

CONCLUSIONI

Malpensa va difesa strenuamente

Malpensa ha più potenzialità di Linate ma paradossalmente rischia di più, sotto gli attacchi dei competitor nazionali (Fiumicino) e internazionali (Amsterdam, Parigi, Londra) e della concorrenza locale (Linate, storicamente preferita dal traffico puramente milanese, e Orio, in costante crescita).

E allora, Malpensa va difesa strenuamente a cominciare da chi – Varese – più ce l’ha a cuore: occorre un “patto di territorio” per “remare tutti dalla stessa parte” e sostenere programmi di crescita e di investimento da parte di SEA e delle compagnie, potenziamento delle infrastrutture (terza pista compresa, quando il mercato ne giustificherà la realizzazione), miglioramento del contesto politico/amministrativo, marketing del territorio e del suo aeroporto.

E se per realizzare questo disegno c’è bisogno che il baricentro decisionale, in una visione più ampia, trovi un nuovo equilibrio rispetto all’area vasta (Nord Italia) che rappresenta la *catchment area* di Malpensa, si auspica che la Regione possa essere un player importante in una partita di respiro sicuramente sopra provinciale, anche eventualmente con un ruolo attivo nella governance di SEA.

1. Rapporto con Linate

Linate vs Malpensa: è davvero questo il problema?

Si legge nel rapporto Unioncamere/TRT Trasporti e Territorio “Rilevazione e analisi di indicatori di accessibilità e connettività per i trasporti a medio e lungo raggio in Lombardia” - luglio 2013:

“La significativa crescita del traffico intra UE di Linate tra il 2011 e il 2012 è ancora dovuta allo spostamento da Malpensa al city airport milanese di voli feeder delle compagnie Air France-KLM, British Airways e Lufthansa verso i propri hub del nord Europa.

La situazione esistente è frutto dell’interpretazione data dalle compagnie aeree relativamente al Decreto Bersani II, con la quale i limiti imposti verso gli aeroporti comunitari sono superati, grazie all’utilizzo di certificati di operatore di compagnie aeree che hanno rinunciato, o che esistono ancora solamente sulla carta.

Rispetto alla rilevazione precedente lo scenario si è ulteriormente sbilanciato verso Linate. I dati raccolti per il 2012 indicano che per tutti gli hub considerati i passeggeri trasportati sono aumentati a Linate e diminuiti a Malpensa, con punte particolarmente rilevanti per i servizi operati da Air France e KLM. In particolare a Linate, Air France ha trasferito una domanda di circa 217 mila passeggeri, mentre la compagnia olandese oltre 143 mila.”

Su Repubblica.it dello scorso 5 luglio Ettore Livini, attento osservatore delle vicende del trasporto aereo, nell’articolo “La fuga da Malpensa per Linate: Alitalia cancella 15 destinazioni” spiega che:

“Sul Forlanini hanno concentrato i propri servizi negli anni scorsi Air France, Klm e British Airways, in barba alla legge che ne limita in teoria l’operatività a Linate.

L’aerolinea francese - utilizzando slot e diritti affittati da Alitalia - vola 14 volte al giorno a Parigi contro le 2 previste dalle norme, imbarcando poi da lì i passeggeri lombardi sui suoi aerei intercontinentali.

Quella inglese, grazie ai diritti di Meridiana - viaggia sette volte a Londra a fronte di un tetto di tre.”

Dunque: **Linate sta sottraendo passeggeri a Malpensa**, grazie ad un’interpretazione stressata delle norme e con il beneplacito di Alitalia che consente il cd *code sharing* sui propri slot.

Tutto questo è vero, ma è questo il reale problema? In caso di ridimensionamento di Linate, quanto traffico si sposterebbe effettivamente verso Malpensa e quanto invece si perderebbe con un danno per il sistema aeroportuale complessivo?

Ogni anno, circa **1 milione** di passeggeri (*stime The European House – Ambrosetti su dati SEA*) partono da Linate su voli feeder per altri hub europei, con **oltre 40** destinazioni finali diverse: bloccare questo traffico attraverso il ridimensionamento o la chiusura di Linate non alimenterebbe in modo “automatico” nemmeno un volo intercontinentale nuovo da Malpensa.

Ai livelli attuali una quota di passeggeri di Linate a Malpensa naturalmente farebbero comodo, ma il ridimensionamento di Linate, rispetto al feederaggio verso altri hub, non farebbe di nuovo di Malpensa un hub!

E il rischio paventato da alcuni è che a livello di “sistema aeroportuale milanese” il ridimensionamento/chiusura di Linate sarebbe un gioco a somma negativa: solo una parte dei passeggeri di Linate si trasferirebbe effettivamente a Malpensa.

Tuttavia, se ora Linate non è il problema, potrebbe diventarlo...

Ammesso che siano vere le considerazioni precedenti sull'inopportunità di una chiusura del *city airport*, è altrettanto vero però che **scenari di crescita ulteriore di Linate**, con nuovi collegamenti point to point per altre capitali europee attualmente non servite, **darebbero a Malpensa una spallata forse decisiva**, perché queste rotte attualmente coperte su Malpensa da altri vettori come Easyjet sarebbero abbandonate.

Il piano Alitalia redatto dall'AD Del Torchio la scorsa estate ipotizza l'apertura da Linate di nuove rotte su Vienna, Copenhagen, Praga, Stoccolma, Varsavia, Tallin, Helsinki, Malta e Budapest; la ventilata alleanza con Etihad potrebbe accelerare e acuire questa tendenza.

Ulteriori ridimensionamenti dell'operatività di Malpensa rischiano di creare un effetto a spirale: fino a che l'operatività comunque elevata consente un livello di servizi adeguato, l'aeroporto resta attrattivo e un suo sviluppo con nuove compagnie è ancora possibile; se invece riparte una fase di ridimensionamento di Malpensa, alcuni servizi verranno dismessi o dismessi e l'offerta complessiva perderà di competitività

Occorre quindi opporsi con forza a uno scenario di ulteriore crescita di Linate, ipotizzato dal nuovo piano Alitalia, che renderebbe Malpensa sempre più marginale, e pretendere che il *city airport* al massimo mantenga l'attuale livello di passeggeri e di destinazioni, consentendo così a Malpensa di poter contare sugli attuali volumi e proseguire nel piano di investimenti, migliorando così la propria attrattività per nuove compagnie.

2. Accessibilità all'aeroporto

Il contesto infrastrutturale intorno a Malpensa, rispetto alla situazione iniziale, immediatamente successiva all'apertura dell'hub, ora è tutto sommato favorevole, anche al confronto con altre aerostazioni europee:

- due collegamenti autostradali (A4 e A8) attraverso la 336;
- collegamento ferroviario efficiente con Milano (già sperimentata connessione con la rete dell'alta velocità);

Si tratta di rendere il sistema di accessibilità pienamente efficace e funzionale allo sviluppo aeroportuale, anche attraverso la realizzazione delle opere già in programma, in particolare:

- apertura di un terzo sbocco viabilistico attraverso la Pedemontana, in esercizio progressivamente a partire dal 2014;
- collegamento ferroviario con Varese-Lugano, una volta completata l'Arcisate-Stabio
- collegamento ferroviario tra T1 e T2

Vi sono poi una serie di interventi di minore impatto (es. Bretella di Gallarate; collegamento con la Tangenziale Ovest) ma ugualmente importanti per completare una rete di accessibilità che consenta a Malpensa di allinearsi con gli standard dei principali aeroporti mondiali ed europei.

Occorre pertanto assicurare, attraverso l'impegno di tutte le istituzioni, per il proprio livello di governo e la propria competenza, l'attuazione delle opere connesse a Malpensa e la loro messa a rete in un disegno complessivo che comprenda lo sviluppo aeroportuale.

3. Scelte strategiche del gestore aeroportuale

Quali prospettive di sviluppo per Malpensa?

Malpensa con il *de-hubbing* Alitalia del 2008 ha perso di colpo 7 milioni di passeggeri in transito, un bacino che nessuno potrà più recuperare perché occorrerebbe un vettore (*hub carrier*) che ne faccia la propria base organizzando il sistema dei voli a corto-medio raggio rispetto ai voli a lungo raggio. Scenario in questa fase non proponibile dopo la fuga di Alitalia.

È invece ora possibile uno sviluppo come *hub multivettore*, così come definito nel Piano Nazionale Aeroporti di ENAC del febbraio 2012 e varato dal ministro Passera (pur superato, ora, dal piano Lupi), attraverso l'azione di alcune compagnie estere che decidano di fare investimenti specifici in un mercato potenzialmente molto ampio come quello del Nord Italia. **Un esempio è quello di Emirates con il volo Dubai-Malpensa**, recentemente prolungato con il Malpensa-New York, che oltre a trasportare negli USA i passeggeri provenienti dagli Emirati, può alimentare il proprio traffico imbarcando viaggiatori italiani diretti oltreoceano.

Va supportato quindi lo sforzo della società di gestione aeroportuale nell'attuazione, nonostante la flessione dei traffici, del piano di investimenti previsto, in particolare con il completamento del terzo satellite, in modo da preparare al meglio l'aerostazione ad accogliere eventuali nuove compagnie.

4. Politiche nazionali del trasporto aereo

Perché sia realizzabile il percorso delineato, c'è però **la necessità di una forte volontà politica di sviluppo dell'aeroporto varesino**, che agisca almeno in due direzioni:

- **negoziati con paesi esteri** (es Cina, Emirati Arabi) **per favorire l'arrivo di nuove compagnie**
- **snellimento burocratico, con percorsi agevolati per il rilascio delle necessarie autorizzazioni** (per tornare al caso Emirates, è stato molto difficile per la compagnia araba ottenere i diritti di V libertà per aprire la rotta Malpensa-New York) **e per l'avvio di servizi evoluti** (ad esempio facilitazioni nelle pratiche doganali come sperimentato a Dublino per i collegamenti con il Nord America)

È evidente che uno scenario di questo tipo deve confrontarsi con pressioni di vario genere (ad es. piano Alitalia; strategie di sviluppo di altri asset come Fiumicino; politiche di sviluppo sul mercato del Nord Italia di grandi compagnie europee come Air France, British, KLM ecc)

Il territorio deve dunque farsi trovare pronto ad accompagnare con i mezzi a propria disposizione, a tutti i livelli istituzionali e senza incertezze, questo tipo di evoluzione.



5. EXPO MILANO 2015

Nel 2015 come noto Milano sarà per sei mesi il “centro del mondo”, almeno del mondo che si lascia coinvolgere dalle Esposizioni Universali, che si prevede particolarmente ampio (**si prevedono 20 milioni di visitatori**); anche in considerazione del tema scelto – la nutrizione – di respiro veramente universale, come dimostra anche la grande adesione di paesi e organizzazioni internazionali.

Malpensa sarà la porta d’accesso naturale ad Expo 2015 soprattutto per delegazioni e visitatori internazionali: come sarà gestita questa fase? Con collegamenti straordinari che dureranno lo spazio della manifestazione? **Come si intende sfruttare, come territorio ma in realtà come Paese, questo appuntamento perché sia un’opportunità di crescita duratura (anche) per l’aeroporto intercontinentale?**

Occorrerà giocare al meglio le proprie carte e per una volta invertire la percezione che normalmente si dà di Malpensa, **in modo che la *legacy*, il “lascito” oltre Expo sia più importante delle ricadute che l’evento in sé potrà assicurare nei suoi sei mesi di durata.**



CONCLUSIONI

Malpensa va difesa strenuamente

Malpensa ha più potenzialità di Linate ma paradossalmente rischia di più, sotto gli attacchi dei competitor nazionali (Fiumicino) e internazionali (Amsterdam, Parigi, Londra) e della concorrenza locale (Linate, storicamente preferita dal traffico puramente milanese).

E allora, Malpensa va difesa strenuamente a cominciare da chi – Varese – più ce l'ha a cuore: occorre un “patto di territorio” per “remare tutti dalla stessa parte” e sostenere programmi di crescita e di investimento da parte di SEA e delle compagnie, potenziamento delle infrastrutture (terza pista compresa, quando il mercato ne giustificherà la realizzazione), miglioramento del contesto politico/amministrativo, marketing del territorio e del suo aeroporto.

E se per realizzare questo disegno c'è bisogno che il baricentro decisionale si sposti un po' da Milano e si avvicini a Varese, in una visione più ampia, si auspica che la Regione possa essere un player importante in una partita di respiro sicuramente sovra provinciale, anche eventualmente con un ruolo attivo nella governance di SEA.