

Economia

# MALPENSA due anni dopo

La risalita sul fronte passeggeri e soprattutto delle merci. Gli ulteriori tagli decisi da Alitalia. Le speranze riposte in Lufthansa. La dimensione di hub ancora lontana. L'exit strategy del Presidente di Sea Bonomi. Gioie, dolori e speranze dell'aeroporto varesino emerse durante la Mobility Conference che ha tracciato un bilancio a quasi 24 mesi di distanza da quel marzo 2008, quando la compagnia di bandiera decise di ritirarsi su Fiumicino.

**P**iù che un rimpianto, per Malpensa la parola hub rappresenta oggi un obiettivo. Da raggiungere partendo dalla situazione fotografata dal professore dell'Università Bocconi, Roberto Zucchetti. Il cui studio parte dalla situazione dell'aeroporto di Londra considerato il punto di riferimento europeo per i collegamenti internazionali. Realtà ideale a cui paragonare tutti gli atri

**Fatta 100 l'accessibilità intercontinentale di Londra, Malpensa, secondo uno studio Bocconi, si ferma a 21,8.**



scali del continente. Ebbene, fatta 100 la capacità di interconnessione mondiale dell'hub londinese, Malpensa si ferma ad un punteggio di 21,8. Il peggiore degli ultimi 10 anni per l'infrastruttura della brughiera. Dal 2005 ad oggi i punti persi sono stati quasi dieci rispetto ai 31,3 di quattro anni prima. In una parola, dehubbing. In questo la ricerca di Zucchetti è chiara. Anche perché, solo due anni fa, prima dell'abbandono di Alitalia, il parametro era a 35,1. Poi la continua discesa determinata dalla ritirata su Roma dell'ex compagnia di bandiera che, a marzo del 2008, decise di passare da 1.238 a 350 voli settimanali. Cos'è oggi Malpensa dopo due anni? A questa domanda ha cercato di rispondere l'edizione 2010 della Mobility Conference che si è tenuta agli inizi di febbraio. Più o meno negli stessi giorni in cui sempre Alitalia annunciava un ulteriore ridimensionamento della propria presenza intercontinentale su Malpensa. Riduzione del 30% dei voli su New York, cancellazione delle destinazioni di Istanbul, Tel Aviv, Algeri, Tripoli, Kiev e Sofia. Con l'obiettivo di arrivare alla soglia di 144 voli settimanali a marzo 2010. Dal semplice dehubbing di Malpensa all'ancora più penalizzante decisione di fare dell'aeroporto varesino la base per i propri voli low cost. Un vettore unico non c'è più, ed è da questo dato di fatto che lo scalo ha cercato in questi due anni di risalire la china. Con risultati, ha sostenuto, durante la Mobility Conference, il Presidente della Sea, Giuseppe Bonomi, che nel 2009 sono stati positivi. A partire dal trend dei passeggeri, cresciuti in un anno, al netto dei voli Alitalia, del 12%. Un dato di non poco conto a confronto della crisi europea del traffico aereo calato, nello stesso periodo, dell'8% per quanto riguarda le persone e del 20% per le merci. Anche su questo fronte, quello del cargo, Malpensa sta rialzando la testa. Un anno fa

**Il modello a cui guarda Sea è quello del "virtual hub": l'integrazione delle varie compagnie senza un vettore di riferimento.**

Alitalia decise di abbandonare anche le attività nella brughiera legate al trasporto di merci, portando così via più del 40% del traffico che allora faceva capo all'aeroporto. Nonostante questo, negli ultimi mesi del 2009 la crescita dei flussi è stata costante. Il volume, ha spiegato Bonomi, è cresciuto a ottobre 2009 del 17%, a novembre del 23%, a dicembre del 30%. Ancor più consistente la crescita con cui si è aperto il 2010: +43% nel solo mese di gennaio. Come cercare di rialzarsi dopo un duro colpo da knock out. Di cui rimangono però tutti i

**A partire da marzo 2010 i voli settimanali di Alitalia scendono a 144. A inizio 2008 erano 1.238.**

segni evidenti. Le tratte intercontinentali a cui Malpensa è connessa attraverso le varie compagnie aeree presenti sullo scalo sono attualmente 62, contro le 79 di due anni fa.

Per tornare hub e rialzarsi completamente Malpensa ha già la sua strategia. Due i pilastri su cui si regge, come spiegato da Bonomi. Da una parte, quello del modello "virtual hub". In pratica un aeroporto senza un unico vettore di riferimento, ma in grado di integrare l'operatività delle varie compagnie che hanno modelli e specificità diversi. Dall'altra, la nascita di un sistema aeroportuale con un'unica piattaforma industriale. In questo caso l'obiettivo è di valorizzare le tipicità dei singoli scali, senza che nessuno pesti i piedi all'altro. Un'integrazione strategica allo studio per Malpensa, Linate e Orio al Serio, con uno sguardo interessato a ciò che avviene sull'asse Brescia-Verona.

Queste le due rotte tracciate da Bonomi per permettere a Malpensa di tornare a volare da hub.

Anche se, ha avvisato il Vice Presidente della sezione Milano di Lufthansa, Heike Birlebach, la prima condizione per riprendere quota è quella della liberalizzazione. Liberi slot, in libero mercato. È questo

il primo presupposto imprescindibile per il maggior impegno, da tutti auspicato, di Lufthansa su Malpensa. Ma non è il solo. Le altre tre sono la rinuncia a qualsiasi distorsione causata da monopoli tollerati politicamente, la trasparenza sulle tariffe aeroportuali e il potenziamento dei trasporti di collegamento di terra all'aeroporto. Il raddoppio dei passeggeri di Lufthansa su Malpensa a cui si è assistito nel 2009 non è ancora quel salto di qualità e quell'impegno che tutti si aspettano guardando alle rotte extra-europee che la compagnia tedesca potrebbe decidere di servire dalla brughiera. Nel frattempo, però, si fa i conti con la parte del bicchiere mezza piena. Quella composta dal raddoppio della presenza di Cathay Pacific, dal +35% messo a segno da Easyjet e dagli investimenti delle compagnie del Far East. Il rullaggio in attesa del decollo.

*Davide Cionfrini e Giulia Grazioli*

**In crescita l'impegno di Lufthansa con il raddoppio dei passeggeri nel 2009. Easyjet registra +35%.**

■ [www.sea-aeroportimilano.it](http://www.sea-aeroportimilano.it)