

Ipotesi di Asteria per una regolazione degli aeroporti milanesi con gli obiettivi di rafforzare Malpensa e mantenere la clientela business

Fasce orarie a Linate per lanciare l'hub

Per far decollare Malpensa, bisogna limitare Linate attraverso una regolazione ad hoc. È questa la ricerca proposta dallo studio realizzato da Asteria, società di consulenza strategica, per uno sviluppo razionale del sistema aeroportuale milanese, eliminando la contrapposizione tra i due scali lombardi e centrando due obiettivi fondamentali: mantenere la clientela business e favorire la costituzione di un hub di dimensioni adeguate.

I fattori di debolezza che segnano il trasporto aereo milanese rispetto ai principali sistemi europei sono dovuti, si legge nelle premesse di Asteria, «sia alla frammentazione su tre aeroporti (Linate, Malpensa e Bergamo), sia alle problematiche interne dell'operatore di riferimento negli anni passati (Alitalia)». Secondo i riscontri di livello europeo, infatti, la creazione di un hub risulta sostenibile con flussi superiori ai 30-35 milioni di passeggeri l'anno e una quota di mercato del vettore di riferimento e dei suoi alleati superiore ai 55-60%. Scelte che non vengono caritate negli scali lombardi. Nel 2007, anno non caratterizzato da eventi traumatici per il trasporto aereo, il sistema milanese ha infatti registrato 39,4 milioni di passeggeri su tre aeroporti (Malpensa 23,7, Linate 9,9 e Bergamo 5,7). Un bacino che, nel breve-

medio periodo, potrebbe aumentare solo con i passeggeri in transito, «a meno di un significativo miglioramento di infrastrutture e servizi di trasporto a terra» per migliorare l'accessibilità.

Stesso discorso per il ruolo giocato dal vettore di riferimento. La quota di Alitalia a Malpensa nel 2007 è stata infatti di circa il 50% (11,5 milioni di passeggeri), al di sotto della massa critica minima necessaria (Air France a Parigi ha il 61%). E oggi, dopo il de-hubbing dello scorso anno, la situazione è ancora più composta, con un crollo della quota Alitalia, mentre si fa avanti Lufthansa (si veda il box).

«Nella situazione in cui si trovano gli aeroporti milanesi - spiega Pierluigi Troncati, managing partner di Asteria e autore dello studio insieme a Stefano Erba - l'opzione ottimale sarebbe la chiusura temporanea di Linate per consentire il rafforzamento di Malpensa. Ma questa è una soluzione troppo hard a livello politico. Per questo motivo l'ipotesi che proponiamo è l'attuazione di una regolazione ad hoc per Linate al fine di favorire il raggiungimento di una massa critica sufficiente per trasformare lo scalo varesino in un hub». Nel dettaglio, la soluzione proposta da Asteria si traduce in una regolazione per fasce orarie su Linate: chiusura totale dalle 24 alle 6; liberalizzazione totale dalle 6 alle 10; un forte vincolo sulle destinazioni dalle 10 alle 19, effettuando ad esempio la sola navetta per Fiumicino con assegnazione degli slot a chiunque li richieda; e, infine, liberalizzazione totale dalle 19 alle 24.

«L'ipotesi individuata - spiega Troncati - si pone nel solco di strategie già portate avanti in altri Paesi europei, come nel caso di Berlino, in Germania. E soprattutto centra due obiettivi principali. Non penalizza i

Lufthansa Italia opziona altri 10 slot

Rafforzare il network di collegamenti a breve-medio raggio per poi puntare a una possibile apertura sui voli intercontinentali. È questo il possibile tabellino di marcia di Lufthansa su Malpensa, attraverso il progressivo inserimento dello scalo varesino nel proprio sistema multi-hub (dopo Francoforte, Monaco e Zurigo). Una strada da percorrere con «prudenza» ma con un primo step già avviato: Lufthansa Italia, società controllata dal colosso tedesco, ha infatti richiesto alla Iata dieci nuovi slot da ottobre su Malpensa per destinazioni italiane ed europee (ancora da definire). Ad annunciarlo è stato l'amministratore delegato di Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber, durante l'Incontro dello scorso 29 giugno a Milano con il presidente della Sea, Giuseppe Bonomi e il sindaco del capoluogo lombardo, Letizia Moratti.

Un incontro durante il quale è stata delineata un'intesa per una partnership

a lungo termine tra la società di gestione degli scali milanesi e il colosso tedesco. L'accordo prevede, oltre al segmento passeggeri, anche il cargo (con la previsione di nuovi collegamenti) e la manutenzione. Dallo scorso 1° luglio Lufthansa Technik gestisce infatti in esclusiva i hangar di Malpensa, creando una rete stabile per le attività di manutenzione nello scalo varesino. «Confermiamo il nostro impegno - ha detto Mayrhuber - che è anzi in procinto di essere ampliato, con la richiesta di maggiori slot per potenziare i voli». Lufthansa Italia, intanto, ha già superato le attese rispetto al piano iniziale, posizionando su Malpensa altri tre aeromobili, rispetto ai sei iniziali. Un fattore che, insieme alla richiesta di ulteriori diritti di volo, conferma, secondo Bonomi, la volontà di Lufthansa, «gli oggi vettore di riferimento», di trasformare Malpensa nel suo quarto hub. ■ F.N.G.

di STEFANO ERBA

IPOTESI DI REGOLAZIONE

Proposta di fasce orarie a Linate

24-3 Chiusura totale

6-10 Forte vincolo sulle destinazioni

19-24 Liberalizzazione totale

viaggi business e nazionali permettendo parenze da Linate al mattino con rientro alla sera. E, infine, nel contempo, il consolidamento del mercato a Malpensa nelle fasce orarie a minore domanda, quando la destinazione dell'offerta su due scali crea problemi di massa critica per la tenuta di Malpensa come hub». Tale ipotesi, sottolinea tra l'altro il documento, ottimizzerebbe l'accessibilità agli aeroporti in quanto consente di utilizzare Linate nelle

fasce orarie in cui è importante minimizzare il tempo di accesso allo scalo (prima mattina o tarda serata) e in cui è più difficoltoso raggiungere Malpensa per la congestione della rete stradale. Resterebbe invece invariato l'assetto di Bergamo Orto al Serio, aeroporto già specializzato e fortemente legato a voli low cost e charter. ■

FRANCESCO NARELLO

di STEFANO ERBA