

L'andamento del settore aereo in Lombardia

Nel sistema aeroportuale lombardo gli scali di Linate, Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari svolgono attualmente ruoli distinti, servendo segmenti di mercato che si sovrappongono solo parzialmente.

In questo scenario, l'attuale distribuzione dei ruoli è il risultato sia della pianificazione iniziata più di dieci anni fa con il progetto Malpensa 2000, che della naturale autoregolamentazione del settore.

Nel primo caso, la pianificazione avrebbe voluto Linate fortemente ridimensionato per favorire lo sviluppo dello scalo varesino, anche grazie allo spostamento di parte delle operazioni di Alitalia. Come noto il processo non ha rispettato le assunzioni iniziali ed ora **Malpensa è un aeroporto con gran parte della capacità non utilizzata** per mancanza di domanda, mentre **Linate lavora poco al di sotto dei limiti imposti per i movimenti orari e con capacità residua non utilizzabile**.

Nel secondo caso, **Orio al Serio è cresciuto fin quasi ai livelli di Linate in modo spontaneo essendo stato trainato dalla domanda passeggeri generata da Ryanair**. Brescia Montichiari, unitamente a Verona Villafranca costituiscono un sottoinsieme a cavallo di Lombardia e Veneto, nel quale **Montichiari dovrebbe operare come scalo per i voli cargo**, mentre **Verona si è ritagliato una fetta del mercato passeggeri tra gli aeroporti lombardi e Venezia**.

All'interno dell'Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il Piano di Sviluppo del Sistema Aeroportuale, **Linate, Malpensa e Bergamo Orio al Serio fanno parte del Core Network (rilevanza strategica al livello UE)**, **Verona rientra nel Comprehensive Network (traffico superiore ad 1 milione di passeggeri all'anno)** e **Brescia Montichiari non è d'interesse nazionale, quindi la sua gestione è rimandata alla Regione competente**.

Le statistiche di Assaeroporti del 2012 mostrano che **il sistema lombardo ha tenuto il livello di domanda del 2011 (di poco inferiore a 40 milioni di passeggeri) raggiunto con un trend positivo, dopo il minimo registrato nel 2009 (con 36 milioni), a valle del massimo storico di 43 milioni nel 2007**.

Linate

Lo scalo opera come city airport servendo il mercato passeggeri tradizionale su relazioni nazionali ed interne all'UE. Il traffico complessivo si è ridotto per la concorrenza dell'alta velocità ferroviaria sulla Milano-Roma, ma è stato in parte recuperato per lo spostamento dei voli feeder da Malpensa verso: Londra, Parigi, Francoforte ed Amsterdam. I limiti imposti alle destinazioni dal Decreto Bersani II sono stati superati dalle compagnie utilizzando certificati di altri operatori, o con accordi di *code sharing*. I settori *low cost* e *cargo* restano marginali. **Il 25 Marzo EasyJet inizierà ad operare in concorrenza con Alitalia sulla relazione Linate-Fiumicino** (dopo un periodo transitorio saranno operate 5 coppie collegamenti al giorno di cui 2 alla mattina, 1 nella fase centrale della giornata e 2 alla sera).

Malpensa

Il traffico passeggeri è stato influenzato dai (falliti) piani industriali di Alitalia e dalle strategie di Lufthansa in Italia; **il dehubbing di Alitalia e la chiusura delle operazioni di Lufthansa Italia hanno ridimensionato le ambizioni di crescita**. Lo scalo non è mai riuscito a crescere come *hub* intercontinentale ed al contrario oggi è un aeroporto prevalentemente *point-to-point*. In questa situazione, le possibilità residue sono legate agli accordi bilaterali per vettori di paesi extra-UE con possibilità di sfruttare i diritti della quinta libertà dell'aria. **Il mercato low cost è invece cresciuto**

grazie ad EasyJet, che garantisce circa un terzo della domanda. La capacità del Terminal 1 è aumentata dopo l'apertura del terzo satellite (ora stimata in circa 30 milioni di passeggeri/anno). Nel mercato *cargo* invece Malpensa è stabilmente in testa alla graduatoria nazionale essendo parte di un network di livello mondiale.

Bergamo Orio al Serio

I mercati serviti sono quelli *low cost* e *charter* per i passeggeri, mentre il *cargo* si è specializzato nel settore *courier*. Dal 2003 Ryanair ha sviluppato una base che oggi opera con dieci aeromobili e che servono destinazioni nazionali, interne all'UE ed extra-UE. I dati del 2012 indicano che l'aeroporto è ancora in crescita sia per il traffico passeggeri che *cargo*.

Brescia Montichiari e Verona Villafranca

I due aeroporti sono gestiti dalla medesima società, che nel corso del tempo ha puntato alla loro specializzazione. **Per Montichiari si stima una capacità di circa 150 mila tonnellate/anno, ora ampiamente inutilizzate**, nonostante le certificazioni ottenute per i movimenti di aerei *all cargo* di grosse dimensioni. Parte del traffico *cargo* è attualmente garantito da Poste Italiane. Verona Villafranca è progressivamente cresciuto grazie ad un *mix* di vettori *low cost*, *charter* e tradizionali. **Le sofferenze finanziarie della società di gestione degli ultimi anni rendono incerto il futuro, soprattutto perché le perdite cumulate sembrano essere determinanti per raggiungere il rinnovo della concessione di Montichiari. In merito, il Ministero dell'Economia alla fine di gennaio ha concesso una proroga di due mesi per integrare la documentazione prodotta per rilascio della concessione** (scaduta il 31 dicembre 2012).