

# LOMBARDIA

# 2010

**RAPPORTO DI LEGISLATURA**

**FOCUS**

## LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI IN LOMBARDIA

**Ugo Arrigo**

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

FOCUS  
**LE INFRASTRUTTURE  
AEROPORTUALI IN LOMBARDIA**

Ugo Arrigo

**LOMBARDIA 2010**

**RAPPORTO DI LEGISLATURA**



**GUERINI  
E ASSOCIATI**

## Indice

	<b>Introduzione</b>	1
1.	<b>La validità economica del progetto Grande Malpensa</b>	2
2.	<b>La regolamentazione di Linate e la ripartizione dei traffici tra Linate e Malpensa</b>	3
3.	<b>Le ragioni delle difficoltà di sviluppo di Malpensa in relazione ai traffici intercontinentali</b>	5
4.	<b>Caratteristiche ed evoluzione degli aeroporti lombardi</b>	9
5.	<b>Le conseguenze su Malpensa del dehubbing, della crisi della vecchia Alitalia e delle scelte strategiche della nuova</b>	14
6.	<b>Evoluzione e problematiche dell'aeroporto di Linate</b>	18
7.	<b>I dati di traffico degli aeroporti milanesi</b>	21
8.	<b>Le modifiche auspiccate dall'Antitrust alla regolamentazione vigente</b>	22
9.	<b>Le prospettive di rilancio degli aeroporti milanesi</b>	24

## Introduzione

Il focus analizza la situazione attuale del sistema aeroportuale lombardo che, come noto, è stato interessato in maniera rilevante, nell'ultimo biennio, dalla crisi del vettore di bandiera e dalla sua scelta di spostare da Malpensa a Fiumicino l'hub internazionale. Tenuto conto che il raggio d'azione delle politiche regionali non poteva estendersi sino a determinare le scelte gestionali del vecchio vettore e, a maggior ragione, non è in grado di condizionarle dopo il passaggio proprietario degli asset di Alitalia in gestione commissariale ai nuovi azionisti privati, l'obiettivo di questo approfondimento è di valutare le prospettive di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo dopo il dehubbing di Alitalia, analizzando quali scelte pubbliche, prevalentemente da determinarsi a livello nazionale, possono favorirlo.

Negli anni Novanta il progetto Grande Malpensa era necessario, stante la quasi saturazione di Linate, per adeguare la capacità complessiva degli scali milanesi all'aumento dei traffici, già in essere e attesi in ulteriore accentuazione a seguito del processo di liberalizzazione dei cieli europei, destinato a completarsi nel 1997; esso riscuoteva inoltre un elevato interesse dal punto di vista delle politiche di sviluppo territoriale. Lo sviluppo del nuovo scalo è stato tuttavia basato, a partire dalla sua inaugurazione nel 1998, su un rapporto privilegiato con la compagnia di bandiera nazionale, il cui trasferimento di voli da Linate a Malpensa e da Fiumicino a Malpensa è stato accompagnato dall'instaurazione di vincoli regolamentari finalizzati a limitare la capacità di Linate e a impedirne in tal modo l'utilizzo esteso da parte di altri vettori europei in funzione concorrenziale rispetto ad Alitalia, che si sarebbe facilmente realizzato attraverso il drenaggio di passeggeri milanesi outgoing da convogliare via Linate verso i rispettivi hub (quali Parigi, Francoforte, Amsterdam).

Se da un lato la protezione regolamentare di Alitalia su Malpensa ha potuto realizzarsi in maniera inferiore alle iniziali previsioni a causa degli interventi dell'Unione europea, dall'altro non si può non evidenziare come l'aver affidato lo sviluppo dell'aeroporto al suo utilizzo prevalente da parte di Alitalia non abbia prodotto i risultati auspicati a causa della debolezza e dell'incertezza gestionale del vettore, della sua difficoltà a effettuare nuovi investimenti e a espandere l'offerta e della contrazione permanente dei suoi voli intercontinentali dopo l'11 settembre 2001, incompatibile col ruolo di Malpensa come hub che era scaturito dagli accordi originari tra governo nazionale, vettore e aeroporti milanesi.

L'origine dei problemi attuali è principalmente da ricercarsi nell'aver fatto affidamento come vettore di riferimento per il nuovo aeroporto a una compagnia piccola e debole come Alitalia, basata sino a quel momento su un aeroporto differente, con una scarsa vocazione al trasporto intercontinentale, con pochi aerei a lungo raggio e senza la capacità finanziaria per espandere la sua offerta in un mercato appena liberalizzato e che avrebbe visto una tumultuosa crescita della domanda e della concorrenza.

Le prospettive di crescita di Malpensa, e del sistema aeroportuale lombardo in generale, dopo il dehubbing e la crisi Alitalia sono comunque buone per la concomitanza di una pluralità di fattori. Mentre il trasporto aereo nel sistema lombardo, già penalizzato dalla crisi e dalle scelte di Alitalia, non ha subito effetti aggiuntivi rilevanti dalla grave recessione economica in corso, la ripresa riporterà tuttavia traffici, contribuendo al recupero dei livelli precedenti al 2008. Il progetto Expo 2015 non potrà che apportare benefici rilevanti, in parte congiunturali, destinati a venir meno dopo la manifestazione, e in parte permanenti, con questi ultimi tanto maggiori quanto più la manifestazione riuscirà a modificare in maniera stabile l'immagine internazionale di Milano. È prevedibile, in generale, una maggiore dinamica del trasporto aereo in Italia rispetto agli altri paesi europei in considerazione del fatto che, anche a causa dei problemi storici di Alitalia, si parte da un grado di sviluppo sensibilmente inferiore (numero di passeggeri annui in rapporto agli abitanti molto inferiore alla media europea). Il fatto che si sia già passati, a causa delle dinamiche spontanee del mercato, da un sistema nel quale gli aeroporti milanesi avevano un solo vettore di riferimento a uno nuovo nel quale i vettori di riferimento non sono gli stessi per tutti gli aeroporti e risultano, nel loro insieme, molteplici e rientranti in differenti segmenti di business: Alitalia, vettore tradizionale centrato sul trasporto domestico, a Linate; EasyJet, low cost moderata, e Lufthansa Italia, emanazione di un gruppo fortemente votato al trasporto internazionale e al lungo raggio, a Malpensa; Ryanair, low cost storica, a Bergamo.

## 1. La validità economica del progetto Grande Malpensa

Il progetto di espansione della capacità ricettiva dell'aeroporto di Malpensa, discusso e attuato nel corso degli anni Novanta, era ampiamente giustificato dalla necessità di adeguare il sistema aeroportuale milanese ai crescenti traffici aerei, previsti in ulteriore accentuazione a causa della liberalizzazione dei cieli europei che si stava attuando nello stesso periodo. Stante la limitata e non incrementabile capacità tecnica di Linate, aeroporto con una sola pista adibita al trasporto commerciale con velivoli di medie e grandi dimensioni, la costruzione della nuova aerostazione a Malpensa era indispensabile per poter sfruttare adeguatamente la capacità di atterraggio e decollo delle due piste esistenti.

Linate risultava quasi saturo alla metà degli anni Novanta. A fronte di una capacità tecnica massima di 32 movimenti orari, corrispondenti a circa 500 movimenti giornalieri (calcolati sulla fascia oraria normalmente utilizzata), esso aveva realizzato 350 movimenti medi giornalieri nel 1994, quasi 390 nel 1995, 450 nel 1996 e ben 475 nel 1997, ultimo anno di piena operatività prima del trasferimento di molti voli nella nuova Malpensa. Poiché il dato medio annuo è riferito a un fenomeno che risente di un'accentuata stagionalità, è evidente come a fronte di quei dati complessivi le punte orarie e quelle stagionali dovessero riflettere in quegli anni una sostanziale saturazione.

La necessità di aumentare la capacità del sistema aeroportuale milanese, obbligatoriamente al di fuori di Linate, era rafforzata dalla constatazione che tale capacità complessiva era (ed è in realtà tuttora) inferiore a quella del sistema aeroportuale romano. Quest'ultimo può infatti contare sulla grande capacità del singolo aeroporto di Fiumicino, grazie alle sue quattro piste, alle quali si affianca la pista dell'aeroporto di Ciampino, riaperto ai voli commerciali e sviluppatosi negli anni 2000 grazie ai traffici low cost.

In Lombardia per mettere assieme un numero di piste pari a quelle di Fiumicino occorre mettere assieme ben tre aeroporti: Linate, con una pista; Malpensa con due e Orio al Serio con una. Per arrivare alle cinque di Roma bisogna sommare anche Montichiari a Brescia, aeroporto che ha avuto tuttavia uno sviluppo limitato sino al momento attuale.

## 2. La regolamentazione di Linate e la ripartizione dei traffici tra Linate e Malpensa

Al fine di sviluppare il nuovo aeroporto di Malpensa e di favorirvi l'insediamento dell'hub di Alitalia con il conseguente trasferimento di buona parte dei voli intercontinentali da Fiumicino e di numerosi voli nazionali ed europei in precedenza effettuati da Linate veniva attivata una stringente regolazione del traffico complessivamente realizzabile dall'aeroporto di Linate. L'obiettivo di questa scelta era di impedire che gli slot su Linate liberati da Alitalia potessero essere assegnati a vettori europei concorrenti i quali li avrebbero utilizzati per convogliare sui rispettivi hub i passeggeri dell'area milanese in partenza per destinazioni di lungo raggio.

Nella versione iniziale del provvedimento regolatorio<sup>1</sup> era previsto che dal 15 gennaio 2000 Linate sarebbe stato utilizzabile solo per il collegamento navetta con Roma. La decisione non veniva tuttavia attuata e dopo alcuni rinvii entrava in vigore il D.M. 3 marzo 2000, noto come Decreto Bersani, il quale prevedeva che il city airport di Linate potesse coprire collegamenti anche su rotte verso capitali di stati comunitari che avessero visto nell'anno di riferimento 1999 almeno 350 mila passeggeri. Anche questo provvedimento era tuttavia destinato a essere superato a causa dei ricorsi di differenti compagnie e delle pressioni della Commissione UE sul governo italiano.

Una Decisione della Commissione Europea del 21 dicembre 2000 riteneva compatibili con le disposizioni dell'articolo 8 del Regolamento CEE n. 2408/1992 le modifiche che le autorità italiane intendevano apportare al decreto, mantenendone tuttavia l'obiettivo di assicurare lo sviluppo dello scalo di Malpensa come aeroporto hub e nello stesso tempo di destinare l'aeroporto di Linate a infrastruttura per collegamenti point to point, limitandone conseguentemente i collegamenti operabili per tipologia e quantità.

Col nuovo e definitivo decreto Bersani-*bis* del 5 gennaio 2001, tuttora in vigore, si realizzava un'ulteriore estensione dei collegamenti effettuabili da Linate, includendo la possibilità per ogni vettore europeo di operarvi anche rotte su capitali di stati comunitari che non avessero raggiunto la soglia minima di

350 mila passeggeri (in sostanza le capitali scandinave più Vienna e Dublino). In conseguenza del nuovo provvedimento, ogni vettore comunitario poteva realizzare da Linate collegamenti con i seguenti vincoli:

- collegamenti senza vincoli con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico complessivo da e per Linate superiore a 2,8 milioni di passeggeri annui (in sostanza Roma);
- utilizzo di tre coppie di slot per vettore per realizzare tre collegamenti giornalieri andata/ritorno per vettore verso sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico compreso tra 1,4 e 2,8 milioni di passeggeri annui (in sostanza Londra);
- utilizzo di due coppie di slot per vettore per realizzare due collegamenti giornalieri andata/ritorno verso: (a) sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri compreso tra 700 mila e 1,4 milioni di passeggeri annui (si trattava di Parigi, Catania e Napoli); (b) scali hub comunitari che abbiano fatto registrare nel 1999 un traffico passeggeri complessivo superiore a 40 milioni di unità (in sostanza Francoforte);
- utilizzo di una coppia di slot per vettore per realizzare un collegamento giornaliero andata/ritorno verso: (a) sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico compreso tra 350 mila e 700 mila passeggeri annui (si trattava di Madrid, Barcellona, Bruxelles, Amsterdam, Atene, Cagliari, Bari e Palermo); (b) sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico inferiore a 350 mila passeggeri annui purché ubicati nelle regioni comunitarie rientranti nell'obiettivo 1 (Portogallo, Spagna, Grecia, Corsica, Italia meridionale ed ex Germania est) o in città capitali di stati i membri dell'Unione (Lisbona, Copenaghen, Vienna, Stoccolma e Berlino).

Il decreto Bersani-*bis* ampliava notevolmente il numero di destinazioni direttamente collegabili da Linate, mentre il numero complessivo di collegamenti effettuabili dipendeva in via esclusiva dal numero di compagnie intenzionate a svolgere il servizio sulle diverse rotte ammesse, col solo limite complessivo derivante dalla capacità tecnica massima di movimenti aerei orari nello scalo.

Al riguardo il medesimo provvedimento provvedeva a incaricare l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), regolatore tecnico del trasporto aereo, a effettuare uno studio per permettere al Ministero dei trasporti di verificare entro l'anno 2001 il funzionamento della ripartizione in atto del traffico aereo tra i due aeroporti milanesi, finalizzata all'obiettivo prioritario dello sviluppo di Malpensa.

Sempre nel 2001 il traffico massimo operabile sul sistema aeroportuale milanese veniva fissato in non più di 120 movimenti l'ora, dei quali 70 assegnati a Malpensa, 18 a Linate e i rimanenti 32 a Orio al Serio. Il vincolo su Linate risultava particolarmente stringente, come ha successivamente dimostrato uno studio per la Commissione europea, effettuato nel 2004, il quale ha accertato che la capacità fisica teorica massima della pista era pari in realtà a 32 movimenti orari.

La fissazione del limite massimo in 18 movimenti orari è tuttavia frutto di una revisione verso l'alto, adottata a seguito delle pressioni della Commissione europea, dato che inizialmente la capacità massima utilizzabile era stata fissata dal Comitato di Coordinamento per l'Aeroporto di Linate in soli 13 movimenti orari nelle ore di punta, giustificati, secondo le motivazioni ufficiali, «in parte per ragioni attinenti ai vincoli imposti al centro di controllo del traffico della zona di Milano e in parte in ragione della limitata capacità dell'aerostazione». In data 4 dicembre 2000 le autorità italiane cambiavano invece idea e comunicavano alla Commissione la «loro intenzione di dare istruzioni a ENAC di elevare la capacità operativa sull'aeroporto di Linate a 18 movimenti orari, tenuto conto della incrementata capacità operativa del centro di controllo aereo della zona di Milano».

Si consideri che 18 movimenti orari (atterraggi o decolli) implicano, tenuto conto dell'orario di normale utilizzo quotidiano dell'aerostazione, circa 280 movimenti massimi al giorno (140 partenze e altrettanti arrivi). Nel 1997, ultimo anno di esercizio prima dell'inaugurazione di Malpensa, i movimenti medi giornalieri su Linate furono quasi 200 in più rispetto a quelli permessi dopo la restrizione regolamentare. La limitazione realizzata rappresenta in conseguenza una riduzione di circa il 42% della capacità aeroportuale impiegabile.

### 3. Le ragioni delle difficoltà di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa in relazione ai traffici intercontinentali

Sul mancato decollo di Malpensa in relazione ai traffici intercontinentali, o meglio sulla sua apparente non sostenibilità nel lungo periodo, hanno influito una molteplicità di fattori, alcuni generali, relativi alle caratteristiche localizzative e organizzative dell'infrastruttura specifica, altri derivanti dai limiti del quadro regolatorio che è stato adottato, altri ancora connessi alle caratteristiche specifiche e alle vicende gestionali del vettore di riferimento, Alitalia, che avrebbe dovuto prioritariamente trainare tale sviluppo. Si possono ricordare sinteticamente, distinti per gruppi.

Sul primo fronte:

- (i) i ritardi infrastrutturali nei collegamenti terrestri dell'aeroporto di Malpensa che ne hanno penalizzato l'accessibilità;
- (ii) la predilezione dei passeggeri milanesi, accentuata dal fattore precedente, per l'uso più confortevole dell'aeroporto di Linate;
- (iii) la contrarietà del Comune di Milano a un eccessivo ridimensionamento di Linate.

Sul secondo fronte:

- (i) l'aver basato lo sviluppo di Malpensa come hub su una rigida regolamentazione di Linate e una ripartizione dei traffici nazionali ed europei tra Malpensa e Linate che però non è stata mantenuta;



- (ii) la possibilità conseguente per i maggiori vettori europei di alimentare i rispettivi hub attraverso collegamenti diretti da Linate;
- (iii) la conseguente perdita di traffico di feederaggio per i voli intercontinentali dagli aeroporti del meridione;
- (iv) il non aver considerato il tema della revisione della normativa sugli accordi bilaterali sui diritti di volo e/o il tema della revisione degli accordi stessi, dato che in molti casi vincoli di capacità e frequenza o addirittura la non inclusione di Malpensa tra gli aeroporti collegabili dai vettori esteri sulle rotte extracomunitarie ponevano una seria ipoteca sulle prospettive di sviluppo.

Sul terzo fronte le debolezze del vettore di riferimento al quale lo sviluppo di Malpensa come hub era stato affidato:

- (i) le incertezze gestionali di Alitalia, accentuate dalla proprietà pubblica e dall'influenza impropria sulla gestione da parte delle organizzazioni sindacali e delle forze politiche;
- (ii) il fallimento dell'alleanza/integrazione con KLM;
- (iii) la scarsità di risorse finanziarie che ha impedito la crescita dimensionale dell'azienda e lo sviluppo dell'offerta in un mercato caratterizzato da rapido sviluppo della domanda;
- (iv) i vincoli europei alla crescita dimensionale di Alitalia posti in conseguenza della sua proprietà pubblica;
- (v) l'aver accettato, senza procedere a una loro compressione, i maggiori costi del far volare da Malpensa equipaggi prevalentemente romani.

Il fallimento dell'originario progetto di rigida regolamentazione di Linate ha avuto l'effetto di porre Linate in concorrenza con Malpensa e di avvantaggiare la competizione degli hub degli altri maggiori vettori europei grazie alla possibilità di alimentarli con voli da Linate. Come già ricordato, poiché Linate si trova a brevissima distanza dal centro di Milano, è l'aeroporto naturalmente preferito dai viaggiatori italiani ed europei diretti in città e dai viaggiatori milanesi in partenza. Malpensa, pertanto, poteva avere successo solo chiudendo del tutto Linate, scelta che avrebbe potuto essere adottata collegando Malpensa a Milano con un tratta ferroviaria ad alta velocità, oppure limitandolo alla sola navetta con Roma, come era nei progetti originari e come è stato riproposto inizialmente dai soci di CAI /Nuova Alitalia quale condizione per riportare a Malpensa i voli intercontinentali.

La rigida limitazione di Linate, oltre a risultare contraria al libero mercato, non era sostenibile al momento dell'apertura della nuova Malpensa dato che la preferenza dei consumatori milanesi in uscita e italiani ed europei in entrata per l'utilizzo di Linate si è trasformata in preferenza interessata dei vettori differenti da Alitalia, i quali si sono opposti in sede comunitaria ai provvedimenti di ridimensionamento di Linate e ne hanno ottenuto una significativa riduzione.

Una limitazione equivalente non appare riproponibile neppure ora, dato che per agevolare un sistema hub and spoke finalizzato al trasporto intercontin-

tale da Malpensa di circa il 15% dei passeggeri totali sui cieli italiani si dovrebbe scontentare il rimanente 85%, che viaggia su collegamenti di breve raggio point to point, domestici o europei, e non è interessato all'hub; inoltre l'utilizzo di Linate per la sola navetta con Roma implicherebbe la perdita di tre quarti degli attuali passeggeri e di una quota analoga dei ricavi aeroportuali ma non dei costi necessari per mantenere l'aerostazione in esercizio.

Linate, che già fu sacrificato con una riduzione di capacità consistente per favorire l'hub di Malpensa, dovrebbe perdere infatti oltre il 70% del suo traffico residuo (di cui circa il 30% relativo a collegamenti europei e il 40% relativo a collegamenti nazionali diversi da Fiumicino). Scenderebbe pertanto a circa 2,5 milioni di passeggeri annui dai quasi 10 del 2007 e dagli oltre 14 del 1997, ultimo anno prima dell'apertura della nuova Malpensa. Purtroppo per la società di gestione SEA i costi di esercizio per tenere aperto Linate si ridurrebbero in misura molto meno che proporzionale rispetto alla diminuzione del traffico e con questa soluzione verrebbe inoltre scontentata la gran parte degli utenti di Linate i quali, sia che viaggino per affari che per motivi personali, preferiscono servirsi di un aeroporto cittadino.

L'inevitabile concorrenza interna, derivante dal mantenimento di molte rotte su Linate, ha avuto tuttavia l'effetto di svuotare i voli nazionali Alitalia di alimentazione di Malpensa: se prima del 1998 un imprenditore diretto in un altro continente si recava a Roma per prendere il volo a lungo raggio di Alitalia viaggiando sullo stesso volo del suo collega diretto nella capitale, in seguito lo stesso imprenditore che doveva andare a Malpensa viaggiava su un aereo Alitalia differente da quello del collega diretto al centro di Milano.

Rimanendo in esercizio Linate, Alitalia ha infatti dovuto sino all'inverno 2008 duplicare molti voli domestici per Milano: su Linate per trasportare i viaggiatori diretti in città e su Malpensa per alimentare i voli intercontinentali. Ma in questo modo i voli di feederaggio su Malpensa avevano un load factor troppo basso e non risultavano remunerativi, spesso affossando la redditività degli stessi voli intercontinentali serviti, come dichiarato a suo tempo dall'amministratore delegato di Alitalia Maurizio Prato. Da qui la sua decisione, attuata a fine marzo 2008, di rinunciare a Malpensa come hub e di trasferire gli intercontinentali nuovamente a Fiumicino, aeroporto nel quale i voli domestici del vettore servono contemporaneamente per il feederaggio degli intercontinentali e per il trasporto dei passeggeri diretti a Roma.

Accanto alle difficoltà create allo sviluppo di Malpensa dalla concorrenza di Linate, occorre considerare anche quella esercitata dagli altri numerosi aeroporti del Nord Italia. Godendo fortunatamente di una elevata dotazione infrastrutturale di aeroporti, gli abitanti delle regioni del Nord godono di collegamenti aerei che li possono trasportare in tempi contenuti presso diversi hub aeroportuali europei dai quali possono poi proseguire per mete intercontinentali; se invece scelgono di recarsi a Malpensa, che è più vicina a loro da un punto di vista geografico, debbono farlo esclusivamente per via di terra, impiegando più tempo.

Questa caratteristica ha l'effetto di vanificare il fatto che il target della prima compagnia nazionale sia rappresentato dagli italiani che si recano all'estero e

che essi siano concentrati nel Nord Italia. Paradossalmente la concentrazione al Nord degli italiani outgoing finisce col favorire la collocazione dell'hub intercontinentale di Alitalia a Fiumicino, che è al centro della penisola, posizione ideale in un sistema hub and spoke, dato che rende all'incirca equidistanti le rotte che lo collegano alle principali città del Nord, del Sud e delle Isole.

Con l'hub spostato a Malpensa da Fiumicino, come avvenuto nel 1998, le rotte di alimentazione dalle principali città del Sud e delle Isole si allungano, e questo non rappresenta un problema, ma quelle dalle altre città del Nord si accorciano in maniera tale da non rendere più conveniente collegarle all'hub per via aerea. Il passeggero di Torino, Verona, Padova, Bologna, Venezia ecc., che desidera recarsi all'estero, dovrebbe pertanto recarsi all'hub di Malpensa per via di terra (treno o auto), impiegando molto più tempo di quello necessario per arrivare in aereo a Fiumicino o ad altro hub europeo. Questa era e rimane la debolezza intrinseca di Malpensa come hub, apparentemente non rimediabile in quanto originata da fattori geografici.

Un fattore ulteriore in grado di spiegare il mancato successo di Malpensa per i voli intercontinentali è da ricercarsi negli eventi dell'11 settembre 2001 che hanno drasticamente ridotto, anche se per un periodo limitato, la domanda in particolare sul segmento dei voli intercontinentali. Alitalia, che aveva già ridotto i collegamenti intercontinentali da Malpensa, cancellando diverse rotte a metà del 2000, ha ulteriormente limitato l'offerta ma non in via transitoria, come era corretto fare per contenere i costi, bensì permanente.

In tal modo, a fronte di 4 milioni di passeggeri sul segmento intercontinentale nel 2000, Alitalia ne ha avuti solo 2,7 nel 2002 e 3 nel 2003, meno dell'anno 1996 in cui aveva operato solo da Fiumicino. Un'offerta intercontinentale così ridotta non era in grado di giustificare l'hub a Malpensa che si è tuttavia rivelato, nonostante la debolezza del vettore di riferimento, un aeroporto di successo poiché è stato in grado di attrarre molti traffici internazionali, soprattutto europei, portati non da Alitalia ma da altri vettori: 13,6 milioni di passeggeri internazionali nel 2003, 15 nel 2004, 16,4 nel 2005, 18,7 nel 2006 e 20,6 nel 2007. Nessuno dei 7 milioni di passeggeri che si sono aggiunti nel quadriennio considerato ha viaggiato con Alitalia.

A completamento dell'interpretazione del caso Malpensa occorre infine osservare che il modello hub and spoke, usato originariamente dai grandi corrieri aerei per le merci e le spedizioni espresso e dai vettori passeggeri in una fase oligopolistica del mercato nordamericano, è stato progressivamente sostituito sul breve e medio raggio da collegamenti point to point. La liberalizzazione europea, conclusasi nel 1997, ha infatti portato concorrenza nei mercati (soprattutto grazie allo sviluppo dei vettori low cost), ha prodotto contenimento dei costi, abbassamento dei prezzi e forte sviluppo della domanda. La crescita notevole della domanda, a sua volta, ha reso progressivamente conveniente su molti collegamenti abbandonare il sistema hub and spoke in favore del point to point, dato che il primo è efficiente solo quando la domanda per collegamenti diretti non risulta in grado di realizzare un adeguato load factor e a coprire il costo dei voli.

Ad esempio, se un vettore serve quattro città (che chiamiamo A, B, C e D), vi sono sei collegamenti diretti possibili (AB, AC, AD, BC, BD, CD). Questi collegamenti, se la domanda diretta su ognuno è insufficiente a raggiungere il load factor di equilibrio, possono essere ridotti a tre scegliendo una città, per esempio B, come hub (BA, BC, BD). In tal modo sui voli da A per B viaggeranno i passeggeri diretti a B assieme ai passeggeri destinati a proseguire su altri voli verso C e D, e così via. Ma l'aumento della domanda e il contenimento del costo industriale dei voli generano una progressiva convenienza al passaggio ai collegamenti diretti i quali sono preferiti dai consumatori per il fatto di ridurre i tempi complessivi del viaggio ed evitare gli scali intermedi.

#### 4. Caratteristiche ed evoluzione degli aeroporti lombardi

Poiché le vicende recenti dei principali aeroporti lombardi e le loro caratteristiche economiche di maggior rilievo sono note non solo agli addetti ai lavori ma anche ai comuni cittadini, conviene riassumere in poche note alcuni caratteri essenziali dei medesimi e i dati principali in grado di mostrare l'evoluzione nell'ultimo decennio, rimandando ai prossimi paragrafi un'analisi dettagliata delle problematiche di Malpensa e di Linate.

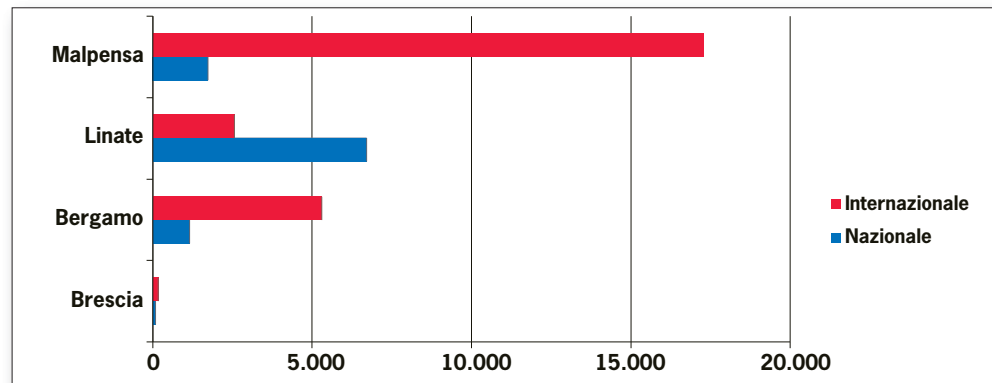
Il sistema aeroportuale lombardo si articola sui quattro scali di Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari. Con la pianificazione della Grande Malpensa degli anni Novanta si optò per la crescita infrastrutturale e di capacità del primo, destinato a coprire i collegamenti internazionali e intercontinentali oltre a quelli nazionali di alimentazione dell'hub; lo scalo di Linate, invece, che avrebbe dovuto coprire solo i collegamenti nazionali con Roma, ha conservato anche i rimanenti collegamenti nazionali dell'area milanese e un certo numero di collegamenti con le principali città europee.

Bergamo Orio al Serio non è stato oggetto di una specifica pianificazione economica ma ha beneficiato di una crescita tumultuosa dei traffici, trainati dall'insediamento e sviluppo nel tempo di vettori low cost, i quali collegano principalmente altri scali europei. Brescia Montichiari, infine, può essere considerato un aeroporto minore dal punto di vista commerciale dato che non ha ancora visto uno sviluppo significativo dei traffici né azioni strategiche di rilievo finalizzate alla loro attrazione. Bisogna peraltro ricordare che è stato aperto al traffico commerciale solo nel 1999, in occasione della necessità di chiusura per lavori dell'aeroporto di Verona, e che sul suo percorso nel decennio trascorso sembra aver pesato anche la struttura proprietaria che lo vede controllato dalla stessa società del vicino, e potenzialmente concorrente per sovrapposizione delle aree di attrazione, aeroporto veronese.

Le figure che seguono illustrano alcune caratteristiche essenziali dei quattro aeroporti: tre aeroporti su quattro vedono una predominanza di passeggeri internazionali: non solo Malpensa, per il quale nel 2008 vi erano nove passeggeri su rotte internazionali ogni 10 totali ma anche Bergamo (8 su 10) e Brescia (due su tre). Solo a Linate predominano i passeggeri nazionali (7 su 10). Nel-

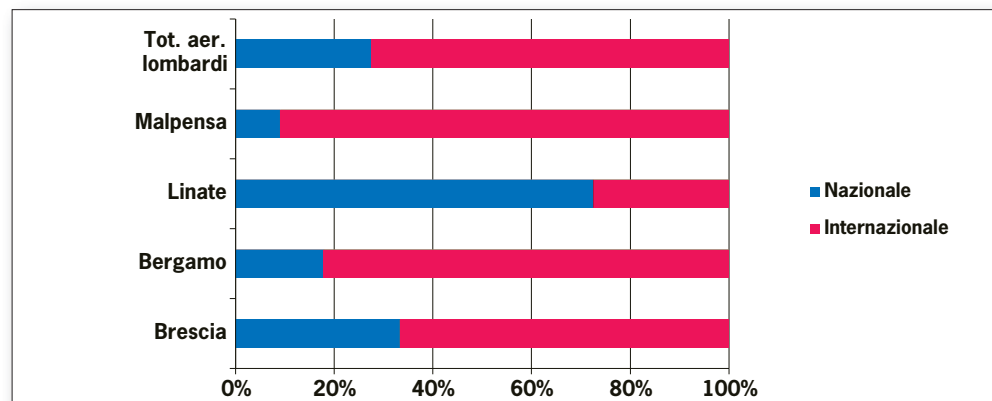
l'insieme degli aeroporti lombardi, nel 2008, 7 passeggeri su 10 hanno viaggiato su rotte internazionali. Tre aeroporti su quattro vedono una predominanza di vettori stranieri: a Malpensa, nel 2008, 7 passeggeri su 10 hanno viaggiato con compagnie non di nazionalità italiana, a Brescia 6 su 10, a Bergamo 19 su 20. Solo a Linate predominano i vettori nazionali i quali hanno trasportato i 5/6 dei passeggeri totali. Nell'insieme degli aeroporti lombardi, nel 2008, 6 passeggeri su 10 hanno viaggiato con vettori stranieri. In due aeroporti su quattro, quelli a minor traffico, predominano i vettori low cost i quali nel 2008 hanno trasportato 9 passeggeri su 10 a Bergamo e 6 su 10 a Brescia. A Malpensa dominavano invece i vettori tradizionali, con 7 passeggeri su 10 trasportati, ma i vettori low cost sono destinati a guadagnare quote di rilievo sia nel 2009 che nel 2010. Non si può non mettere in evidenza, inoltre, come già nel 2008 Malpensa abbia trasportato un numero di passeggeri low cost identico a Bergamo (5,7 milioni). Nell'insieme degli aeroporti lombardi nel 2008 quasi 4 passeggeri su 10 hanno viaggiato con vettori low cost.

Figura 4.1 Aeroporti lombardi per tipologia di traffico (pax 2008 in migliaia)



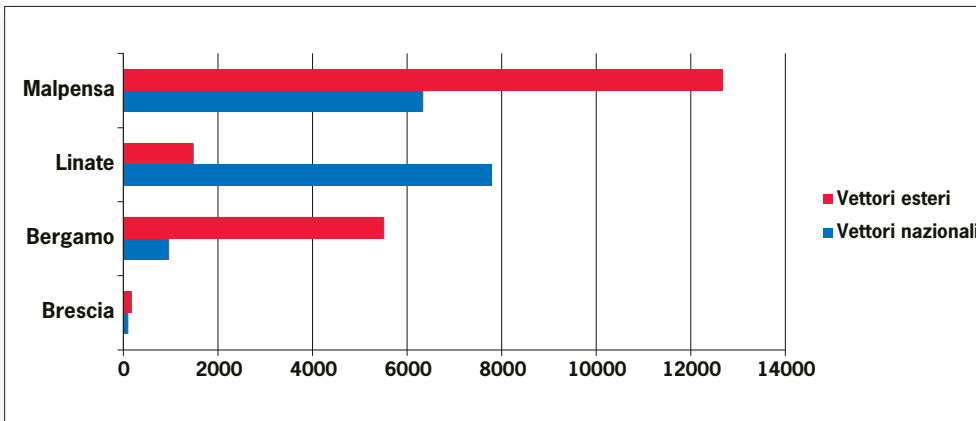
Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Figura 4.2 Aeroporti lombardi per tipologia di traffico (composizione % 2008)



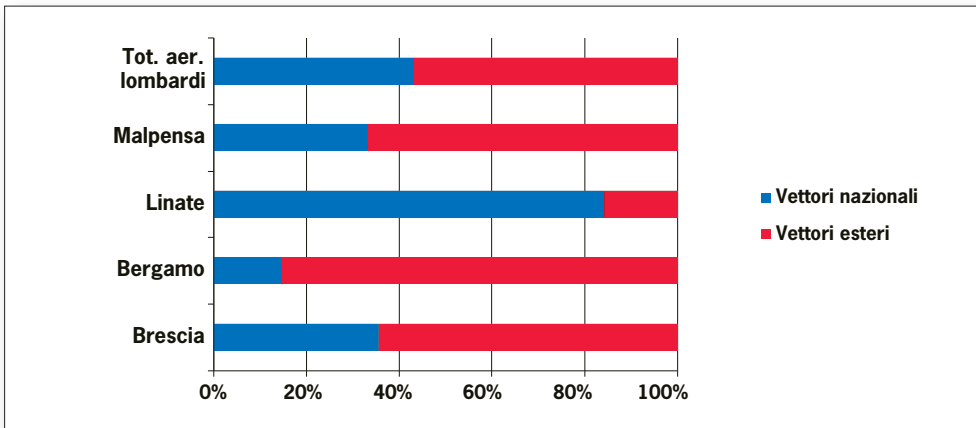
Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Figura 4.3 Aeroporti lombardi per nazionalità dei vettori (pax 2008 in migliaia)



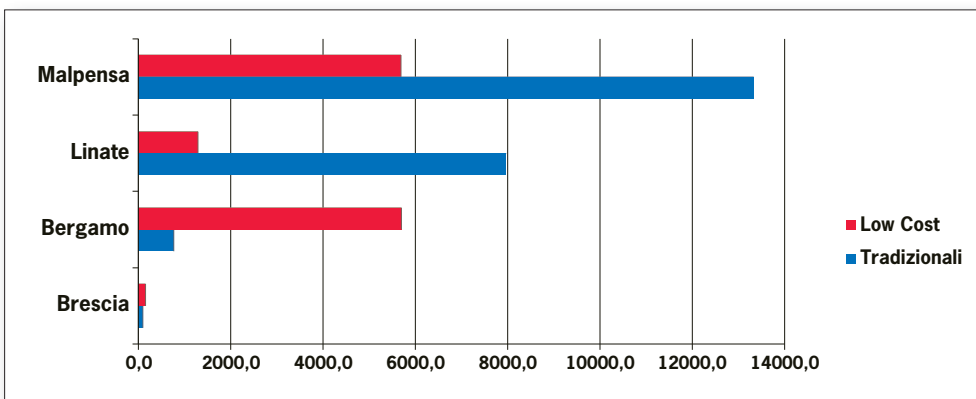
Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Figura 4.4 Aeroporti lombardi per nazionalità dei vettori (composizione % 2008)



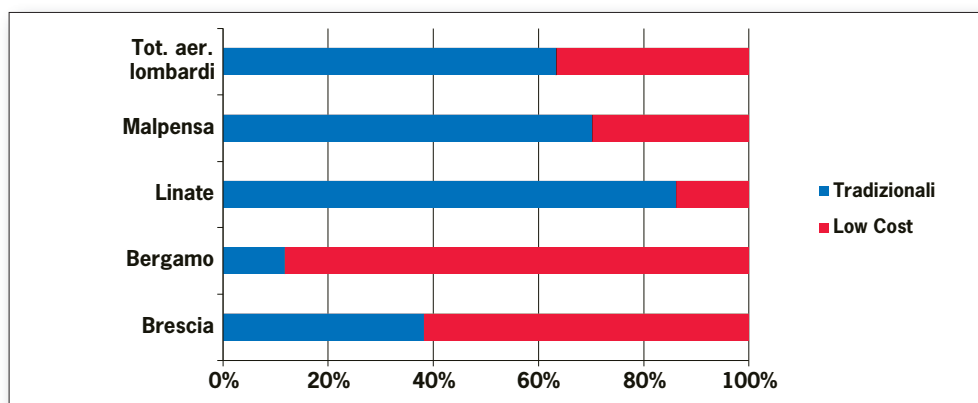
Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Figura 4.5 Aeroporti lombardi per tipologia di vettore (pax 2008 in migliaia)



Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Figura 4.6 Aeroporti lombardi per tipologia di vettore (composizione % 2008)



Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Le tabelle 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 riportano, invece, i dati di traffico (movimenti, passeggeri e cargo) dei quattro aeroporti nel decennio 1999-2008. Nel lasciarle all'esame dei lettori senza appesantire il testo con commenti, si ricorda sinteticamente che Malpensa, oltre a essere il secondo aeroporto italiano passeggeri, è anche il primo per il cargo, che Linate è il terzo aeroporto passeggeri e che Bergamo, quinto aeroporto passeggeri e terzo per il cargo nel 2008, nel 2009 risulta aver superato Venezia ed essersi collocato al quarto posto in Italia per traffico passeggeri. Brescia, infine, è il quarto aeroporto italiano per trasporto cargo.

Tabella 4.1 | Traffico passeggeri e merci nell'aeroporto di Milano Malpensa

Milano Malpensa						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1999	223.348	204,11	16.877.563	205,03	249.256	47,53
2000	252.402	13,01	20.532.286	21,65	300.162	20,42
2001	236.147	-6,44	18.521.003	-9,80	289.279	-3,63
2002	212.210	-10,14	17.348.296	-6,33	293.914	1,60
2003	213.554	0,63	17.514.720	0,96	319.513	8,71
2004	214.357	0,38	18.421.598	5,18	361.237	13,06
2005	227.718	6,23	19.499.158	5,85	384.753	6,51
2006	247.456	8,67	21.621.236	10,88	419.130	8,93
2007	263.584	6,52	23.717.177	9,69	486.670	16,11
2008	212.841	-19,25	19.014.186	-19,83	415.952	-14,53

Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Tabella 4.2 | Traffico passeggeri e merci nell'aeroporto di Milano Linate

Milano Linate						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1999	78.518	-51,94	6.664.405	-51,11	33.844	-46,38
2000	73.879	-5,91	5.985.697	-10,18	18.108	-46,50
2001	90.815	22,92	7.073.128	18,17	23.933	32,17
2002	86.588	-4,65	7.814.260	10,48	22.932	-4,18
2003	93.824	8,36	8.755.971	12,05	24.551	7,06
2004	94.524	0,75	8.944.991	2,16	25.634	4,41
2005	93.942	-0,62	9.085.999	1,58	25.345	-1,13
2006	100.113	6,57	9.693.156	6,68	27.469	8,38
2007	100.467	0,35	9.924.558	2,39	23.494	-14,47
2008	96.823	-3,63	9.264.561	-6,65	20.007	-14,84

Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

Tabella 4.3 | Traffico passeggeri e merci nell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio

Bergamo Orio al Serio						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1999	31.192	73,13	1.116.762	92,19	88.023	16,78
2000	35.621	14,20	1.168.296	4,61	98.623	12,04
2001	33.730	-5,31	1.046.454	-10,43	94.808	-3,87
2002	29.144	-13,60	1.287.059	22,99	113.500	19,72
2003	44.170	51,56	2.822.746	119,32	127.953	12,73
2004	43.130	-2,35	3.312.550	17,35	129.652	1,33
2005	47.820	10,87	4.291.239	29,54	135.105	4,21
2006	53.741	12,38	5.226.340	21,79	139.518	3,27
2007	58.613	9,07	5.720.481	9,45	133.941	-4,00
	61.980	5,74	6.462.591	12,97	122.213	-8,76

Fonte: nostra elaborazione su dati Enac



Tabella 4.4 | Traffico passeggeri e merci nell'aeroporto di Brescia Montichiari

Brescia Montichiari						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1999	5.290	-	271.011	-	129	n.s.
2000	4.043	-23,57	162.843	-39,91	-	-
2001	4.156	2,79	267.735	64,41	-	-
2002	4.757	14,46	292.796	9,36	758	n.s.
2003	5.495	15,51	266.781	-8,89	362	-52,24
2004	4.747	-13,61	339.034	27,08	850	134,80
2005	3.700	-22,06	400.015	17,99	20.253	n.s.
2006	2.461	-33,49	225.470	-43,63	23.397	15,52
2007	7.268	195,33	184.530	-18,16	46.981	100,80
2008	9.763	34,33	253.598	37,43	36.770	-21,73

Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

## 5. Le conseguenze su Malpensa del dehubbing, della crisi della vecchia Alitalia e delle scelte strategiche della nuova

Nell'anno migliore della sua storia, il 2007, l'aeroporto di Malpensa ha avuto in media circa 720 movimenti, atterraggi e decolli, al giorno, corrispondenti a oltre 5 mila in media alla settimana; di essi circa la metà erano voli Alitalia e altrettanti di vettori differenti. Col trasferimento dell'hub intercontinentale di Alitalia da Malpensa a Fiumicino, attuato a fine marzo 2008 in coincidenza con l'entrata in vigore dell'orario estivo, a Malpensa l'offerta di Alitalia è scesa da una media di quasi 2.500 voli settimanali, tra i quali i tre quarti dei voli a lungo raggio della compagnia, a circa 1000, con una riduzione di quasi il 60%. Nei mesi successivi, con l'accentuarsi della crisi del vettore di bandiera, si assisteva a ulteriori ridimensionamenti nei voli decisi dal consiglio di amministrazione per contenere i costi. La situazione di Malpensa nel trimestre estivo 2008, raffrontata al corrispondente trimestre 2007, è descritta dalla tabella 5.1.

Tabella 5.1 | Posti settimanali offerti in partenza da Malpensa

	Posti offerti (migliaia)			Quota di mercato (%)	
	III trim. 2008	III trim. 2007	Var. %	III trim. 2008	III trim. 2007
Alitalia	31,8	151,3	-79,0	12,7	48,2
Mercato domestico	9,5	37,5	-74,7	3,8	12,0
Mercato europeo	13,3	73	-81,8	5,3	23,3
Mercato intercontinentale	9,1	40,8	-77,7	3,6	13,0
Altri vettori tradizionali	139,6	108,3	28,9	55,9	34,5
Vettori low cost	78,2	54	44,8	31,3	17,2
TOTALE	249,6	313,6	-20,4	100,0	100,0

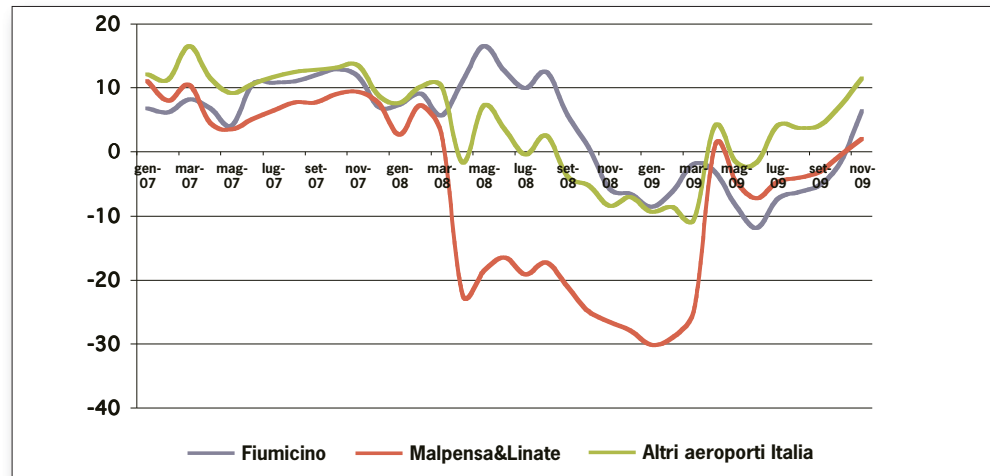
Fonte: nostra elaborazione su dati RDC Aviation

Come si può osservare dai dati, il calo di offerta da parte di Alitalia, espresso in termini di posti settimanali offerti, aveva quasi raggiunto l'80% rispetto a un anno prima e risultava inoltre interessante in misura poco differenziata tanto il segmento domestico, quanto l'europeo e l'intercontinentale. Fortunatamente per l'aeroporto e il sistema territoriale lombardo tutte le altre tipologie di vettori realizzavano invece un incremento consistente di offerta nell'anno considerato: quasi il 30% in più i vettori tradizionali diversi da Alitalia e ben il 45% i vettori low cost. In tal modo la riduzione complessiva dell'offerta su Malpensa veniva contenuta in un -20%. Le quote di mercato detenute a Malpensa dai differenti vettori risultavano in conseguenza ribaltate nel passaggio dal terzo trimestre 2007 al terzo 2008: Alitalia, che deteneva il 48% dei posti offerti nel primo periodo, era scesa al 13% mentre gli altri vettori tradizionali erano invece cresciuti dal 35 al 56% e i vettori low cost dal 17 al 31%.

Nei mesi autunnali del 2008 alle conseguenze negative del dehubbing di Alitalia si sono sommati da un lato gli effetti dell'accentuarsi della crisi del vettore, pervenuto nel frattempo alla gestione commissariale, dall'altro lato quelli generati sulla domanda di traffici aerei dall'incombente recessione economica. Nel novembre 2008, per esempio, Malpensa registrava una riduzione del 31% nei movimenti aerei rispetto allo stesso mese dell'anno precedente e un calo del 30% nei passeggeri e del 32% nelle merci. Anche Linate risultava in netto calo, in questo caso quasi esclusivamente per effetto della recessione economica: -15% nei movimenti aerei, -19% nei passeggeri e -23% nelle merci.

La figura seguente riporta i tassi di variazione rispetto a 12 mesi prima per l'insieme dei due aeroporti, confrontati con i dati di Fiumicino da un lato e con quelli dei rimanenti aeroporti italiani dall'altro.

Figura 5.1 Passeggeri negli aeroporti italiani. Tassi di variazione su 12 mesi



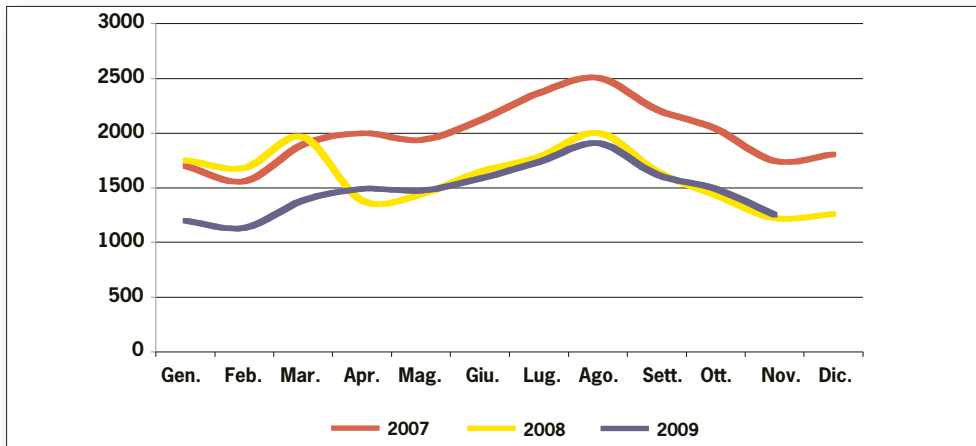
Fonte: nostra elaborazione su dati Assaeroporti

Come si può osservare, col dehubbing di Alitalia il sistema aeroportuale milanese passa dal tasso di crescita positivo e consistente della seconda metà del 2007 (attorno al +10%) sino a circa il -20% del secondo e terzo trimestre 2008. Fiumicino risente invece positivamente del ritorno di Alitalia e si colloca tra un +10 e un +15% nel secondo e terzo trimestre 2008. L'arrivo della recessione, congiunta alla riduzione di offerta di Alitalia, si manifesta su tutti i sistemi aeroportuali: Fiumicino passa a un -10% su base annua nel IV trimestre 2008 e I semestre 2009 mentre il sistema milanese, che già era sceso al -20%, si ritrova negli stessi periodi a circa il -30%.

A complemento dell'analisi su Malpensa, si propone un esame dei dati mensili di traffico dell'ultimo triennio, sulla base dei quali appare evidente sia l'effetto del dehubbing di Alitalia del marzo-aprile 2008 sia il gradino verso il basso che si è in tal modo creato tra la linea 2007 della domanda mensile e quelle successive al dehubbing (2008 da aprile in avanti e 2009). La recessione economica ha sinora ostacolato un significativo processo di recupero di tale gap.

Con l'avvio della nuova Alitalia da parte degli azionisti di CAI a metà gennaio 2009 l'ipotesi di ripristinare Malpensa come hub è stata definitivamente accantonata e i vertici della nuova azienda non solo hanno confermato la precedente scelta di Fiumicino ma hanno anche provveduto a diminuire ulteriormente l'offerta da Malpensa a circa 350 voli settimanali, il 65% in meno dei 1.000 voli che vi erano stati inizialmente lasciati dalla gestione Prato dopo la decisione di dehubbing. Se in cifra assoluta i nuovi gestori hanno tolto

Figura 5.2 Passeggeri nell'aeroporto di Malpensa (in migliaia)



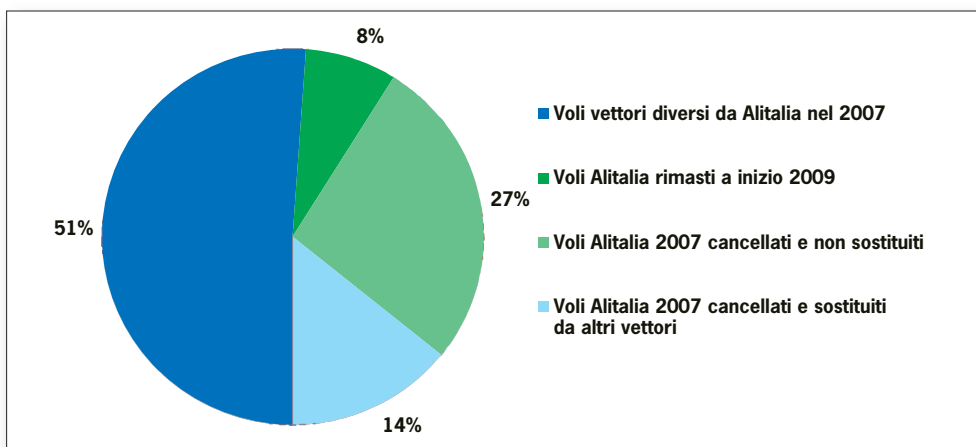
Fonte: nostra elaborazione su dati Enac

molti meno voli di Prato, in percentuale hanno persino fatto di più: -65% rispetto a un -60%.

Il risultato definitivo è che la presenza della nuova Alitalia a Malpensa ha visto nei primi mesi del 2009 appena il 16% dei voli che essa movimentava sino a un anno prima; nello stesso tempo l'84% dei voli che Alitalia ha soppresso ha generato una riduzione per l'aeroporto di circa il 41% nei voli totali.

Circa un terzo del vuoto lasciato da Alitalia è stato tuttavia recuperato grazie a maggiori voli di altri vettori e si sarebbe potuto fare certamente di più se non fosse intervenuta la recessione economica. I rimanenti due terzi dei voli Alitalia cancellati (corrispondenti a circa il 27% dei voli dell'aeroporto) rappresentano l'obiettivo di recupero della gestione aeroportuale nei prossimi anni.

Figura 5.3 Voli nell'aeroporto di Malpensa

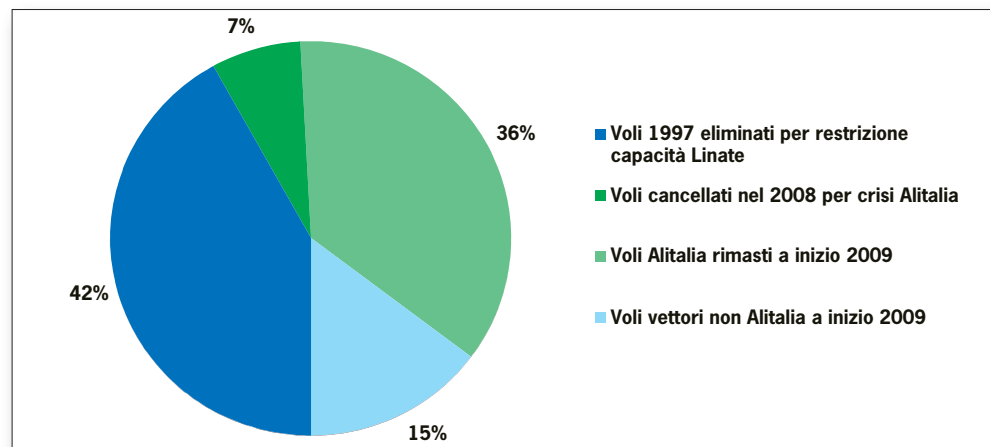


Fonte: nostra elaborazione su dati Enac e RDC Aviation

## 6. Evoluzione e problematiche dell'aeroporto di Linate

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate occorre ricordare in primo luogo come oltre il 40% della capacità aeroportuale utilizzata sino al 1997 sia stato congelato dalla restrizione del numero dei voli realizzata nel 2001 per decisione dell'ente regolatore ENAC. Se a questa capacità non utilizzata aggiungiamo i voli che sono stati cancellati nel corso del 2008 per la crisi di Alitalia e non ripristinati all'inizio 2009 col debutto della nuova azienda, perveniamo a circa metà della capacità aeroportuale di Linate che risultava non utilizzata nei primi mesi del 2009, come evidenziato nel figura 6.1.

Figura 6.1 Voli nell'aeroporto di Linate



Fonte: nostra elaborazione su dati Enac e RDC Aviation

La metà utilizzata, invece, risultava occupata per oltre il 70% dalla nuova Alitalia e per meno del 30% da tutti gli altri vettori congiuntamente considerati. La posizione dominante della nuova Alitalia è ancora più consistente se si considera il solo segmento dei voli domestici. I dati della tabella seguente, che descrivono la situazione di Linate prima dell'aggregazione tra Alitalia e AirOne (III trimestre 2008 in raffronto allo stesso periodo del 2007), documentano la grande restrizione della concorrenza sorta a fine 2008 in conseguenza dell'aggregazione dei due principali vettori nazionali.

Tabella 6.1 | Posti settimanali offerti in partenza da Linate (migliaia)

	Voli domestici		Voli europei		Voli totali	
	III tr. 2007	III tr. 2008	III tr. 2007	III tr. 2008	III tr. 2007	III tr. 2008
Alitalia	54,8	41,0	18,4	19,1	73,2	60,0
AirOne	34,5	34,3	1,8	0,7	36,4	35,0
Gruppo Alitalia	89,4	75,3	20,3	19,8	109,6	95,0
Altri vettori	17,4	16,2	21,9	25,3	39,3	41,5
Totale Linate	106,7	91,5	42,2	45,1	148,9	136,6
Quote di mercato (%)						
Alitalia+AirOne	83,7	82,3	48,0	43,8	73,6	69,6
Alitalia	51,4	44,8	43,7	42,3	49,2	44,0
AirOne	32,3	37,5	4,4	1,6	24,4	25,6

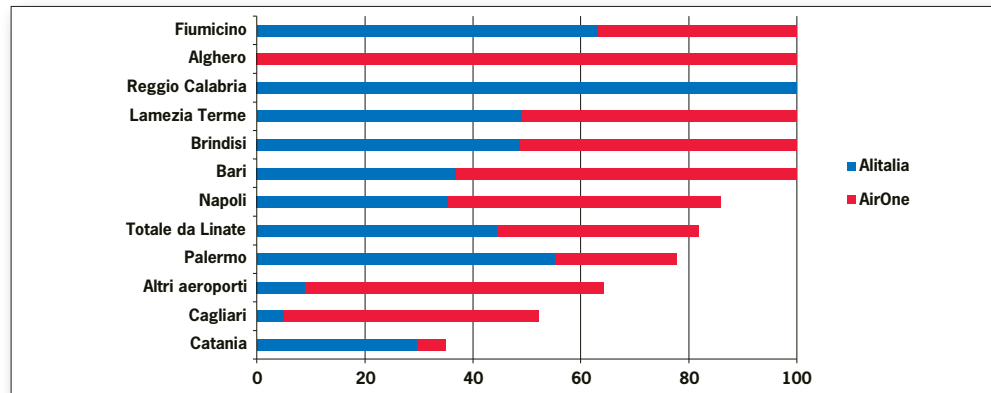
Fonte: elaborazioni CRIET-Università Bicocca su dati rdc Aviation

Nel terzo trimestre 2007 Alitalia, che era il primo vettore, deteneva il 51% dell'offerta sui voli domestici mentre AirOne il 32%. I due vettori congiuntamente considerati arrivavano quasi all'84%. Nel terzo trimestre 2008 l'offerta di Alitalia si era ridotta, a causa della sua crisi finanziaria, al 45%, ma quella di AirOne era salita quasi al 38%, per un totale di poco superiore all'82%. La restrizione regolamentare del 2001 su Linate, congiunta all'integrazione tra Alitalia ed AirOne di fine 2008 e all'esclusione per un triennio dei poteri Antitrust di tutela della concorrenza nel mercato del trasporto aereo, ha portato il nuovo vettore al controllo dei quattro quinti dell'offerta domestica da Linate, data l'indisponibilità di ulteriori slot in grado di consentire l'arrivo di ulteriori operatori, l'attivazione di nuova offerta e il ripristino della concorrenza.

La concorrenza a Linate è drammaticamente peggiorata su tutte le rotte nazionali dato che da gennaio 2009 su molti collegamenti nazionali la nuova azienda risulta l'unico operatore mentre sulle rotte non in monopolio è comunque operatore dominante.

Come illustrato nella figura precedente, l'aggregazione dei due vettori senza obblighi di cessione di slot ad altri operatori portava a un'offerta monopolistica su metà delle rotte esercitate. Solamente nei casi di Catania e Cagliari le quote aggregate teoriche di Alitalia AirOne rimanevano al di sotto del 60%, valore che l'Antitrust aveva già posto come limite in occasione dell'autorizzazione concessa all'integrazione di Volare in Alitalia e che nel caso Alitalia-AirOne non

Figura 6.2 Quote di mercato sulle rotte nazionali da Linate (III trimestre 2008)

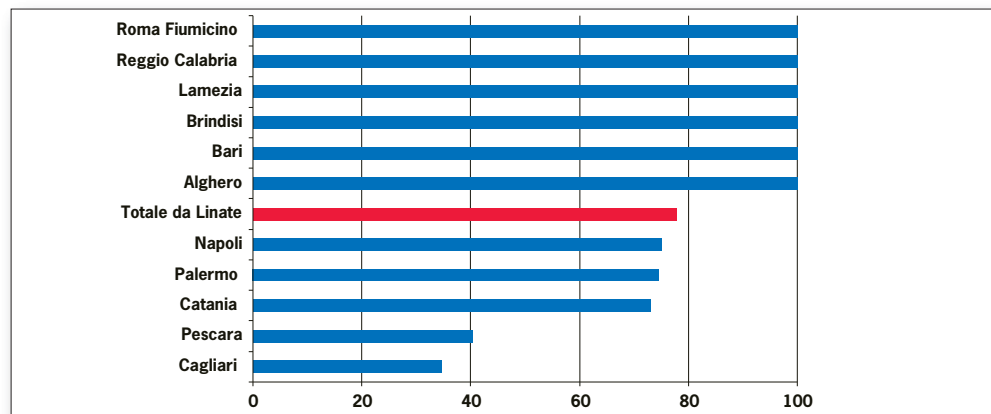


Fonte: nostra elaborazione su dati RDC Aviation

ha potuto essere reiterata per effetto delle norme contenute nel decreto governativo sul caso Alitalia di fine settembre 2008. Prima dell'aggregazione, per contro, solo su una delle rotte più importanti la vecchia Alitalia deteneva (di poco) una quota superiore al 60% ed era la Linate-Fiumicino.

Mentre la figura 6.2 illustra le quote di mercato attese a seguito dell'aggregazione, sommando le rispettive quote di mercato pre-aggregazione, la figura 6.3 riporta le quote di mercato effettivamente detenute dalla nuova Alitalia sulle rotte domestiche da Linate nel mese di novembre 2008. Esse rispecchiano pienamente le precedenti aspettative. Si riconferma infatti una posizione monopolistica di Alitalia su metà delle rotte, le stesse della precedente figura, mentre per quanto riguarda le rimanenti la concorrenza migliora in maniera rilevante solo in relazione a Cagliari e solo marginalmente per Napoli e Palermo; peggiora invece sensibilmente in relazione a Catania. Nell'insieme delle rotte nazionali da Linate il nuovo vettore si attesta al 78% del mercato, solo 4 punti percentuali in meno rispetto alla quota complessiva delle due compagnie nel terzo trimestre 2008.

Figura 6.3 Quote di mercato Alitalia sulle rotte nazionali da Linate (novembre 2008)



Fonte: nostra elaborazione su dati RDC Aviation

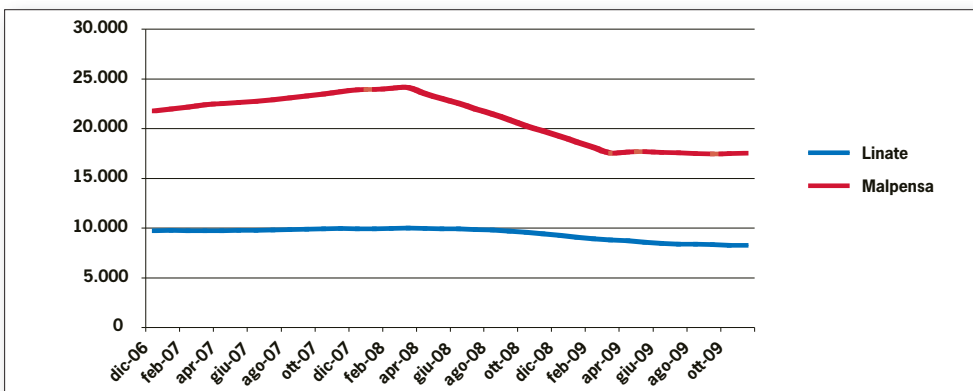
L'attuale posizione monopolistica di Alitalia sulle rotte domestiche da Linate è una conseguenza del mantenimento della restrizione di capacità di Linate, definita con ben altre finalità nel 2001. Questa limitazione regolamentare, disapprovabile sulla base di argomentazioni di libero mercato già ai tempi in cui fu decisa, è divenuta anacronistica e indifendibile con la rinuncia da parte di Alitalia all'hub di Malpensa e dovrebbe essere profondamente riveduta.

Il sistema aeroportuale milanese potrà recuperare pienamente i livelli di traffico precedenti il dehubbing solo affiancando al prevedibile recupero parziale di Malpensa anche la modifica dei vincoli che limitano i voli su Linate e che generano conseguenze negative per i consumatori, per lo sviluppo territoriale e per i conti del gestore aeroportuale.

### 7. I dati di traffico degli aeroporti milanesi

Il danno complessivo prodotto sugli aeroporti milanesi dalla decisione di Alitalia di ritornare a Fiumicino è notevole, come illustrato dalle figure che seguono.

Figura 7.1 Passeggeri cumulati negli ultimi 12 mesi (migliaia)



Fonte: nostra elaborazione su dati Assaeroporti

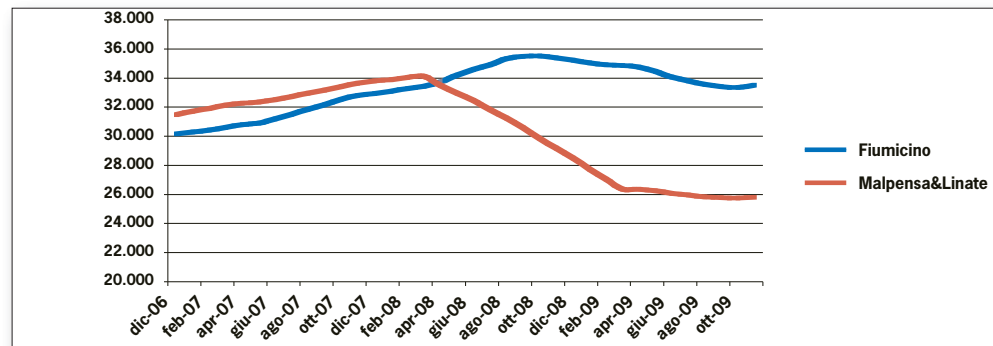
La figura 7.1 riporta per ogni mese considerato i passeggeri cumulati che hanno utilizzato Malpensa e Linate negli ultimi 12 mesi. In dicembre tale dato rappresenta pertanto il totale annuo che nel 2006 fu di 21,8 milioni per Malpensa e di 9,7 per Linate e nel 1997 di 23,7 milioni per Malpensa e 9,9 per Linate. Nella prima parte del 1998 i passeggeri computati sull'anno mobile hanno continuato a crescere sino a raggiungere in marzo i valori massimi di 24,1 milioni per Malpensa e pochissimo meno di 10 milioni per Linate. Da aprile 2008, mese del dehubbing, è iniziata la discesa del dato di Malpensa che si è arrestata solo a settembre 2009 su un valore di 17,4 milioni.

Il 2009 chiuderà presumibilmente sui 17,5 milioni, 1,7 in meno del dato finale 2008 che fu di 19,2. Dal mese del dehubbing al mese di minimo il calo complessivo è stato di 6,7 milioni di passeggeri. Per quanto riguarda invece



Linate, il valore minimo è stato raggiunto a ottobre 2009 con poco meno di 8,3 milioni di passeggeri, 1,7 in meno rispetto al valore massimo del marzo 2008. Complessivamente i due aeroporti hanno perso tra il mese di massimo e quello di minimo oltre 8 milioni di passeggeri, essendo scesi da 34,1 milioni nel marzo 2008 a 25,7. Grazie al dehubbing, inoltre, sono stati superati dall'aeroporto di Fiumicino, come è possibile verificare dalla figura 7.2.

Figura 7.2 Passeggeri cumulati negli ultimi 12 mesi (dati in migliaia)



Fonte: nostra elaborazione su dati Assaeroporti

Sino al mese di marzo 2008 i due sistemi aeroportuali, Malpensa e Linate da un lato e Fiumicino dall'altro, si equivalevano in termini di traffico passeggeri. Nei 12 mesi compresi tra aprile 2007 e marzo 2008, per esempio, i passeggeri totali si erano attestati attorno a 34 milioni di unità in entrambi (24,1 a Malpensa, 10 a Linate e 33,5 a Fiumicino); a partire da aprile 2008 il sistema milanese ha risentito profondamente del dehubbing, perdendo sino all'aprile 2009, mese nel quale la caduta si è sostanzialmente arrestata, 8 milioni di passeggeri complessivi e attestandosi nel secondo semestre 2009 a circa 26 milioni di passeggeri annui per l'insieme dei due aeroporti. I passeggeri persi da Milano sono stati solo in parte recuperati da Fiumicino che ha guadagnato un paio di milioni di passeggeri su base annua tra la primavera e l'autunno del 2008, per poi risentire anch'esso degli effetti della recessione economica.

### 8. Le modifiche auspicate dall'Antitrust alla regolamentazione vigente

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato è intervenuta nello scorso mese di maggio in relazione alla necessità di rivedere la regolamentazione amministrativa che limita la capacità dell'aeroporto di Linate e di permettere in conseguenza maggiori livelli di traffico, ripristinandovi condizioni di concorrenza. Si tratta di una richiesta formulata dal Presidente dell'Autorità durante un'audizione parlamentare e riconfermata in una segnalazione dell'Autorità del 20 maggio al Governo, al Parlamento e agli organismi tecnici di regolazione.

Secondo la posizione dell'Autorità antitrust, coerente con quanto già evidenziato nel precedente paragrafo: «Il limite amministrativo dei 18 movimenti orari rappresenta oggi una ingiustificata restrizione concorrenziale alla luce della fusione Alitalia – AirOne. Un innalzamento amplierebbe l'offerta sullo scalo, consentendo di migliorare le condizioni di contendibilità su tutte le rotte domestiche che originano dallo scalo milanese.

Secondo l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato un provvedimento di innalzamento del limite alla movimentazione oraria, anche inferiore ai 32 movimenti orari tecnicamente possibili, per tenere conto di eventuali altri vincoli infrastrutturali e ambientali, consentirebbe il perseguimento di benefici sia per lo sviluppo della concorrenza nello scalo, assecondandone le prospettive di sviluppo, sia per i consumatori finali, che vedrebbero ampliata l'offerta di collegamenti da Linate».

Particolarmente condivisibile appare inoltre l'analisi formulata nella segnalazione inviata dall'Autorità al Governo: «L'attuale fissazione in via amministrativa della capacità operativa di Linate, risalente al 2001, ha come premessa fondamentale il rapporto funzionale fra gli aeroporti di Linate e di Malpensa, ed è riconducibile alla ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano, cui tali scali appartengono insieme a quello di Bergamo Orio al Serio. L'obiettivo era quello di assicurare il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dello scalo di Malpensa come aeroporto hub e, al contempo, identificare l'aeroporto di Linate quale infrastruttura per collegamenti point to point, limitandone conseguentemente i collegamenti operabili per tipologia e quantità. Sulla base di tali premesse, nel 2001 il traffico massimo operabile sul sistema milanese è stato fissato in non più di 120 movimenti l'ora e ne sono stati assegnati 70 a Malpensa, 18 a Linate e i rimanenti 32 a Orio al Serio. In particolare, l'identificazione del limite ai movimenti orari per lo scalo di Linate (aeroporto che nel 1997, in assenza di alcuna regolamentazione, ha raggiunto un volume di traffico di poco inferiore ai 15 milioni di passeggeri) è stata nel tempo oltremodo controversa. A fronte di una capacità fisica teorica massima della pista riconosciuta dalla Commissione nel 2004 pari a 32 movimenti l'ora, la capacità è stata in un primo momento limitata a 13 movimenti orari nelle ore di punta (e) successivamente a 18 movimenti orari».

Non vi sono ragioni economiche di interesse generale per limitare l'utilizzo di un aeroporto con capacità tecnica di 32 movimenti orari a 13 o 18 movimenti, determinandone un sottoutilizzo del 60% nel primo caso e di oltre il 40% nel secondo. La motivazione effettiva, non condivisibile in un'ottica di libero mercato, era quella di favorire l'insediamento di Alitalia a Malpensa e, in tal modo, lo sviluppo dell'aeroporto come hub. Le motivazioni dichiarate furono tuttavia differenti, come ricorda la stessa Autorità nella sua segnalazione: «...in parte per ragioni attinenti ai vincoli imposti al centro di controllo del traffico della zona di Milano e in parte in ragione della limitata capacità dell'aerostazione». Si trattava tuttavia di motivazioni deboli, dato che:

- la capacità del centro di controllo del traffico della zona di Milano era da intendersi riferita all'insieme dei tre aeroporti considerati, quindi a 120 movimenti orari totali e non alla loro ripartizione;

- riguardo alla limitata capacità dell'aerostazione di Linate essa sussisteva anche prima del 1998, quando l'aeroporto soddisfaceva una domanda di quasi 15 milioni di passeggeri all'anno.

Poiché Linate e Orio al Serio hanno entrambi una sola pista utilizzabile per il traffico commerciale sono intuitivamente equivalenti dal punto di vista della capacità di decollo/atterraggio e, infatti, a fronte dei 30 movimenti orari per i quali Orio è sempre stato autorizzato, la Commissione Europea ha accertato nel 2000, inviando osservatori indipendenti, una capacità tecnica massima simile per Linate e pari a 32 movimenti orari. È interessante notare come la pianificazione del traffico sui tre aeroporti abbia da un lato generato un eccesso di domanda, poiché a Linate tutti gli slot sono assegnati e vi è una lunga lista d'attesa di compagnie desiderose di aprire nuovi collegamenti, mentre dall'altro vi è eccesso di offerta, dato che la capacità regolata di Malpensa è ora utilizzata solo per il 45% e quella di Orio per il 35%.

La limitazione amministrativa della capacità di Linate rappresenta per l'antitrust un'ingiustificata restrizione alla concorrenza dato che: «I dati di traffico e la lista di domande di slot regolarmente inevasa da Assoclearance in occasione dell'inizio di ogni stagione IATA dimostrano fattualmente come le fissazioni regolamentari dei limiti di capacità oraria di Linate siano avvenute a un livello di gran lunga inferiore non solo alla capacità teorica della pista, ma anche rispetto a una domanda sempre crescente da parte dei vettori. La fissazione per via amministrativa di un tetto ai movimenti all'ora per i voli di linea, funzionale a una precisa scelta di ripartizione del traffico fra gli scali del sistema aeroportuale milanese, senza che questo limite trovi riscontro puntuale nella capacità teorica dell'aeroporto, determina pertanto la presenza di domanda inevasa e preclude credibili entrate di nuovi operatori sulle rotte aventi come origine o destinazione Linate, anche in considerazione delle rigidità indotte dai diritti di grandfather esistenti, tutelati dalla normativa sugli slot».

La posizione dell'Antitrust è ampiamente condivisibile, tuttavia appare dubbio che i vincoli su Linate possano essere ottenuti in tempi ragionevoli, permettendo un incremento dell'offerta di collegamenti e il ripristino della concorrenza. Lo si può desumere dalle riserve immediatamente formulate al parere dell'Antitrust dal regolatore tecnico ENAC e da Assoclearance, l'organismo preposto all'assegnazione degli slot. È infatti evidente che con la riapertura di Linate cadrebbe uno dei vantaggi principali sui quali può contare la nuova Alitalia nel suo problematico tentativo di rilancio.

## 9. Le prospettive di rilancio degli aeroporti milanesi

Le prospettive di rilancio dei due aeroporti milanesi passano soprattutto attraverso processi di liberalizzazione e deregolamentazione:

- degli accordi bilaterali vigenti nel trasporto aereo con i paesi extra Unione europea i quali, tranne che per il Nord America, limitano alle compagnie e agli aeroporti designati dai paesi contraenti la possibilità di servire le rotte, privilegiando in conseguenza il vettore di bandiera nazionale e il suo aeroporto hub come riferimento;
- della vigente restrizione regolamentare su Linate, come chiesto anche dall'Antitrust.

In relazione alla rinuncia a Malpensa come hub, bisogna comunque considerare che, dopo il doppio ridimensionamento di Alitalia, quello attuato da Prato nel 2008 e quello deciso dalla nuova azienda all'inizio del 2009, non ha troppo senso neppure parlare di Fiumicino come hub. In considerazione delle minori dimensioni della nuova azienda, del suo limitato impegno nel segmento intercontinentale e della sua alleanza strategica con Air France, Alitalia opererà di fatto senza un vero e proprio hub intercontinentale, fungendo nei suoi aeroporti principali (Fiumicino, Linate e Malpensa) da spoke rispetto all'hub del suo partner internazionale, in sostanza Parigi Charles De Gaulle.

Col suo debutto nel gennaio 2009 la nuova Alitalia ha previsto collegamenti intercontinentali a lungo raggio (Americhe, Africa Subsahariana e Asia Orientale) con solo 12 città, tre delle quali coperte sia da Malpensa che da Fiumicino e le rimanenti solo da Fiumicino. Su queste 15 rotte complessive sono stati previsti 88 collegamenti settimanali per realizzare i quali la nuova azienda ha acquisito 16 aerei a lungo raggio dalla vecchia Alitalia e altri due da AirOne.

Si tratta di un ridimensionamento notevole rispetto all'offerta della vecchia azienda: gli aerei adibiti sino al 2008 al trasporto passeggeri sul lungo raggio erano infatti 23, le rotte servite prima del ridimensionamento di Prato 22 e i collegamenti settimanali 125. E nel 2000, prima che gli attentati alle Torri gemelle dell'anno successivo spingessero gli amministratori di Alitalia a ridimensionare in maniera permanente l'offerta sul lungo raggio, i collegamenti intercontinentali dall'Italia erano 170 alla settimana, dei quali quasi l'80% da Malpensa. Dalla massima offerta del 2000 all'attuazione del piano CAI la riduzione complessiva sull'intercontinentale è di quasi il 50% e già nel 2000, peraltro, Alitalia era la compagnia meno presente tra i maggiori vettori europei sul lungo raggio, che è universalmente considerato il più remunerativo dopo la completa liberalizzazione dei voli infracomunitari avvenuta nel 1997.

Questi dati evidenziano come l'Italia non abbia più collegamenti diretti sul lungo raggio offerti da un vettore nazionale salvo la piccola eccezione rappresentata dalle 12 città che continuano a essere servite dalla nuova azienda (Tokyo e Osaka; Accra e Lagos; San Paolo, Buenos Aires e Caracas; New York, Miami, Boston, Chicago e Toronto). I passeggeri diretti in tutte le rimanenti grandi città del mondo debbono fare riferimento a vettori esteri: compagnie dei paesi in cui intendono recarsi, se servono l'Italia, oppure un grande vettore europeo i cui voli intercontinentali possono essere presi raggiungendo dall'Italia il suo hub.

Alitalia, divenuto progressivamente un vettore regionale, è destinato ad alimentare per il lungo raggio principalmente l'hub del suo partner internazio-

nale Air France tramite il quale, grazie all'alleanza SkyTeam di cui è promotore, è possibile arrivare in oltre 900 città al mondo attraverso circa 17 mila voli quotidiani. I numeri precedenti evidenziano come non vi sia più un hub della compagnia di bandiera, che possa essere collocato alternativamente a Fiumicino o Malpensa. Ne è prova ulteriore cosa sarebbe avvenuto nell'ipotesi contenuta nel piano CAI dell'estate 2008 alternativa a quella poi realizzata di Fiumicino: il non hub di CAI sarebbe ritornato a Malpensa grazie all'aggiunta di nove destinazioni sul lungo raggio e di una cinquantina di voli settimanali. Il maggior traffico sull'intercontinentale sarebbe stato però alimentato non più da voli nazionali aggiuntivi, come avveniva prima della gestione Prato, bensì da voli trasferiti da Linate, che avrebbe dovuto essere limitato tramite regolamentazione ad aeroporto destinato esclusivamente al collegamento con Roma. Una soluzione inaccettabile, grazie ai pochi vantaggi e ai molti costi, per la realtà milanese e lombarda.

Perché allora non lasciar fare alle dinamiche del mercato, liberalizzando gli accordi internazionali e permettendo ai vettori extraeuropei che lo desiderano di servire Malpensa? Premesso che l'ottimo è comunque liberalizzare completamente anche i collegamenti extracomunitari, una soluzione ragionevole è quella di rivedere gli accordi bilaterali in vigore includendo in ognuno Malpensa tra gli aeroporti che possono essere serviti dai vettori esteri ed estendendo a tutti i vettori italiani la possibilità di servire quei paesi. Poiché questa richiesta da parte italiana non crea oneri per i paesi stranieri ma è in grado di generare solo benefici, non si vede perché non dovrebbero accoglierla in tempi ragionevoli.

Alcuni numeri possono essere chiamati in causa per difendere la proposta liberalizzatrice: nel 2008 sono giunti in Italia poco più di 7 milioni di turisti provenienti da altri continenti e si sono recati in altri continenti oltre 6,5 milioni di italiani. Si tratta complessivamente di oltre 13,5 milioni di persone le quali hanno generato una domanda di circa 27 milioni di viaggi, quasi tutti riconducibili al mezzo aereo. La nuova Alitalia è in grado di coprire con la sua offerta sui voli intercontinentali una quota molto limitata di questa domanda.

Sul lungo raggio, infatti, una novantina di voli alla settimana dall'Italia andata e ritorno corrispondono a circa 9.200 voli annui, 2,5 milioni di posti offerti e 2 milioni di passeggeri trasportati che diventano 3 se vi includiamo i passeggeri sulle rotte intercontinentali di medio raggio verso l'Africa Mediterranea e il Medio Oriente. La capacità della nuova Alitalia di soddisfare la domanda intercontinentale appare in conseguenza di poco superiore al 10% e comunque inferiore al 15%. È evidente per i gestori aeroportuali, e per quello milanese in particolare, che i vettori differenti da Alitalia sono molto più importanti per lo sviluppo dei traffici. La strategia migliore consiste in conseguenza sia nell'attrazione di nuovi vettori sia nello sviluppo dei traffici dei vettori già esistenti secondo un modello point to point anziché il perseguimento di un ritorno, difficilmente realizzabile, a un modello hub che si è peraltro già rivelato debole e insostenibile in passato. Lufthansa, che con Lufthansa Italia già collega Malpensa a numerose città europee secondo il modello point to point, EasyJet, primario vettore low cost già da tempo presente

a Malpensa, e Cargolux Italia sul fronte del cargo, rappresentano pertanto interlocutori assai più interessanti rispetto alla nuova Alitalia, importante ma piccolo vettore ormai focalizzato solo sui voli domestici.

Il futuro di Malpensa, in conseguenza, dipende dalla sua capacità di sviluppare collegamenti point to point per tutte le differenti tipologie di destinazione: nazionali, europee e intercontinentali. Riguardo a queste ultime tuttavia, si potrà fare affidamento solo a quelle per le quali sussista sufficiente domanda in partenza/arrivo sull'area territoriale milanese/lombarda, senza che si possa contare su un sistema diffuso di voli di alimentazione come nella fallita esperienza dell'hub di Alitalia.

È inoltre indispensabile la liberalizzazione dei collegamenti extraeuropei che appare al momento attuale ben distante dall'essere conseguita (e forse anche perseguita con impegno). Gli spazi di crescita più ampi riguardano comunque i collegamenti a breve e medio raggio, come quelli in fase di forte crescita proposti da un lato dal vettore low cost EasyJet (+50% nell'ultimo anno) e dall'altro lato dal vettore tradizionale Lufthansa con la sua emanazione italiana Lufthansa Italia (+100% la sua offerta nell'ultimo anno).

Considerando tutte le opportunità di sviluppo è comunque poco probabile che Malpensa possa recuperare nell'arco di poco tempo i livelli di traffico del periodo in cui costituiva l'hub principale di Alitalia. Il sistema aeroportuale milanese potrà invece recuperare totalmente i livelli precedenti il dehubbing solo affiancando al prevedibile recupero parziale di Malpensa anche la modifica dei vigenti e anacronistici vincoli di capacità che limitano i voli su Linate.

## Note

<sup>1</sup> Decisione comune ai differenti decreti ministeriali di regolazione della ripartizione del traffico fra Linate e Malpensa che si sono succeduti nel tempo (D.M. 5 Luglio 1996 n. 46-T, 13 ottobre 1997 n. 70-T, 9 ottobre 1998 n. 101-T, conosciuto come Decreto Burlando bis).

## **Autori**

*Ugo Arrigo*, professore associato di Scienza delle finanze presso la Facoltà di Economia, Università degli Studi di Milano-Bicocca



IReR – Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia  
via Copernico 38, 20125 Milano  
[www.irer.it](http://www.irer.it)

Responsabile editoriale: Sabrina Bandera

Assistente editoriale: Romina Menegazzi

© 2009 Edizioni Angelo Guerini e Associati SpA  
viale Filippetti 28, 20122 Milano  
[www.guerini.it](http://www.guerini.it)  
e-mail: [info@guerini.it](mailto:info@guerini.it)

Copertina di Arti Grafiche Fiorin - Silvia Uggeri

Le fotocopie per uso del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO, Corso di Porta Romana, 108 – 20122 Milano, e-mail [segreteria@aidro.org](mailto:segreteria@aidro.org) e sito web [www.aidro.org](http://www.aidro.org).

# LOMBARDIA 2010

