

Liberare Linate

Di Andrea Giuricin

Expo2015 è alle porte, e rimette al centro del dibattito la questione della gestione degli aeroporti in Italia in generale, e in Lombardia in particolare. Anche in questa regione, infatti, da anni si tenta, con alterni successi, di sostituire un approccio “top down” a quello prevalentemente “bottom up” che, pure fra alterne vicende, ha segnato, dalla metà degli anni Novanta, lo sviluppo del settore aeroportuale. Tale dialettica è particolarmente intensa per quanto riguarda gli scali milanesi, rispetto ai quali sembra acquisire sempre più vigore il punto di vista di quanti vorrebbero sacrificare Linate per fare di Malpensa il perno del traffico del Nord Italia. Il Governo Letta, seguendo peraltro l’iniziativa assunta o promossa dagli esecutivi precedenti, aveva del resto approvato un “piano nazionale degli aeroporti”¹ con l’obiettivo di assegnare a ogni aeroporto un bacino di riferimento, stabilendo implicitamente uno scenario di crescita “pianificato”. A tale piano e alle sue ambizioni, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi pare quanto mai affezionato, tanto da affermare che “L’Italia non sarà più il Paese dei cento aeroporti dove scali a pochi chilometri di distanza si fanno concorrenza l’uno con l’altro. Si inizia a ragionare in termini di sistema”.² “Sistema” o non “sistema”, troppo spesso ci si dimentica che un aeroporto deve, in prima battuta, saper attrarre delle compagnie aeree, le quali tenderanno a massimizzare il flusso di traffico e la domanda dei passeggeri.

1 Già ai tempi del secondo governo Prodi (2006-2008), l’allora Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi aveva elaborato un “Piano nazionale degli aeroporti”. In seguito la mappa degli aeroporti italiani è stata più volte ridisegnata: prima da Matteoli (quarto governo Berlusconi, 2008-2011), poi da Passera (governo Monti, 2011-2013) e infine da Lupi (governo Letta, 2013-2014). Per un approfondimento dell’ultimo Piano presentato in ordine di tempo, con riferimenti anche ai precedenti, si veda Nicoletta Cottone e Vittorio Nuti, “Lupi presenta il Piano aeroporti: 11 strategici e 26 di interesse nazionale”, *Il Sole 24 Ore*, 17 gennaio 2014, <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-01-17/lupi-presenta-piano-aeroporti-11-strategici-e-26-interesse-nazionale-151855.shtml?uid=ABNtUOq>. Per una critica della pianificazione aeroportuale si vedano Andrea Giuricin, “La riforma del trasporto aereo. Un balzo all’indietro di dieci anni”, IBL Briefing Paper, n. 43, 18 agosto 2007, http://www.brunoleonimedia.it/public/BP/IBL_BP_43_Trasporto_Aereo.pdf e Id., “Perché la pianificazione politica degli aeroporti non risolve i problemi”, IBL Focus, n. 213, 6 settembre 2012, http://www.brunoleonimedia.it/public/Focus/IBL_Focus_213-Giuricin.pdf;

2 Maurizio Lupi, “Nelle prossime settimane presento il Piano Nazionale aeroporti che razionalizza il settore”, 26 marzo 2014, <http://www.mauriziolupi.it/razionalizziamo-gli-aeroporti-italiani-con-il-piano-nazionale/#.Uz50JT-KDIU>.

KEY FINDINGS

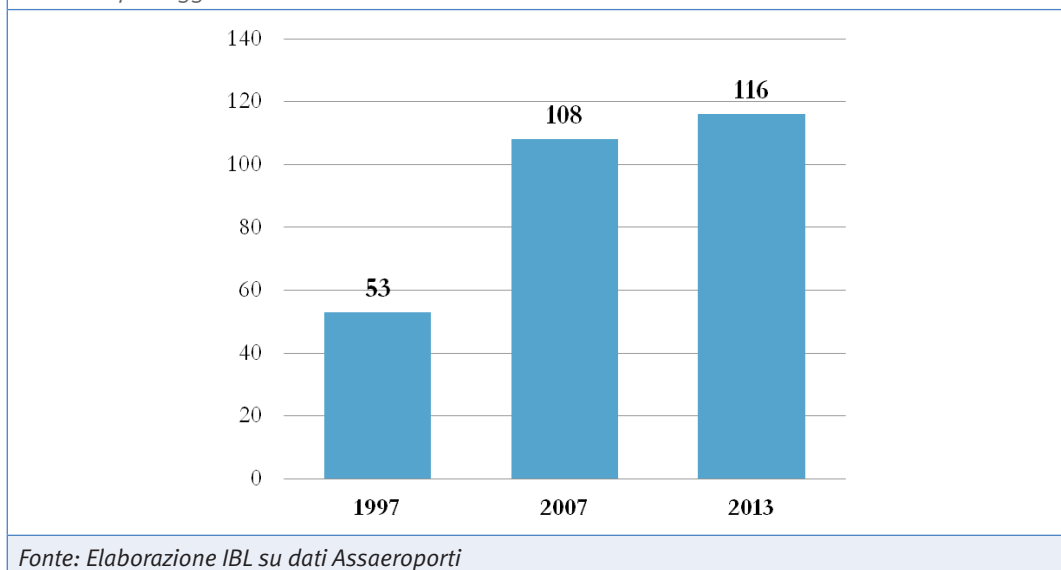
- La politica insiste sulla necessità di un “piano degli aeroporti”: ma negli ultimi quindici anni il numero dei passeggeri è più che raddoppiato, nonostante la crisi di Alitalia, grazie alla liberalizzazione del trasporto aereo su scala europea, e ad un fenomeno “bottom up” come l’affermarsi delle compagnie low cost.
- A partire dal 2002, Malpensa è l’aeroporto italiano che ha registrato la crescita inferiore del proprio traffico. Lo scalo varesino non è mai diventato un “hub”, e non è in condizione di diventarlo ora.
- L’aeroporto di Linate continua a scontare una limitazione forzosa al numero di movimenti orari (a tutt’oggi, 18 in luogo dei 30 tecnicamente possibili).
- Sarebbe opportuno mettere in concorrenza Linate e Malpensa, attraverso una opportuna ristrutturazione e privatizzazione di SEA.
- Anche in vista di Expo2015, sarebbe auspicabile eliminare le limitazioni esistenti per Linate, arrivando ad almeno 25 movimenti orari, per consentire che Milano e la Lombardia siano meglio collegate con tutte quelle destinazioni a medio raggio che i viaggiatori richiedono.

Andrea Giuricin è professore a contratto presso l’Università di Milano – Bicocca e Fellow dell’Istituto Bruno Leoni.

In Italia il traffico aereo ha avuto un *boom* negli ultimi quindici anni, grazie alla liberalizzazione del trasporto aereo su scala europea.³ Il numero dei passeggeri è più che raddoppiato, nonostante la profonda crisi che ha indebolito l'ex compagnia di bandiera Alitalia, il cui fallimento “di fatto” nell'agosto 2008 portò alla sua privatizzazione dopo lo scorporo dall'azienda di una “bad company”.

FIGURA 1
Mercato aereo italiano 1997-2013

milioni di passeggeri



La Figura 1 evidenzia come il mercato italiano sia passato da 53 a 116 milioni di passeggeri in quindici anni, grazie in primo luogo alle compagnie *low cost*: è cambiata, in sostanza, la tipologia del viaggiatore, consentendo anche a persone con reddito medio-basso di utilizzare l'aeroplano per raggiungere le località desiderate.

Di questa crescita hanno beneficiato (essendone in buona misura anche protagonisti e artefici) soprattutto quegli scali che erano considerati aeroporti secondari (quali Bergamo Orio al Serio o Roma Ciampino) oltre all'aeroporto di Roma Fiumicino, che è diventato l'*hub* della compagnia di bandiera.

Linate e Malpensa hanno registrato solo una crescita moderata: le motivazioni di tale esiguo incremento sono però molto differenti. Mentre lo scalo varesino ha subito il *dehubbing* di Alitalia nel 2007, in seguito al “piano Prato” che aveva l'intenzione di salvare i conti della compagnia superando la strategia del “doppio *hub*” (che nessun'altra compagnia aerea ha perseguito), Linate continua a soffrire per le limitazioni al numero di movimenti orari (a tutt'oggi, 18 in luogo dei 30 tecnicamente possibili). Tale vincolo deriva da una scelta politica compiuta quando, all'epoca del lancio di “Malpensa 2000”,⁴ si voleva chiudere l'aeroporto di Linate per favorire lo scalo varesino come *hub* del gruppo che sarebbe dovuto nascere dalla fusione (mai avvenuta) di Alitalia con KLM.

3 Per maggiori informazioni a riguardo, si vedano Andrea Giuricin, *Alitalia. La privatizzazione infinita*, prefazione di Piero Ostellino, Torino, IBL Libri, 2009 e Id., “Trasporto aereo”, in *Indice delle Liberalizzazioni 2013*, a cura di Carlo Stagnaro, Torino, IBL Libri, 2013.

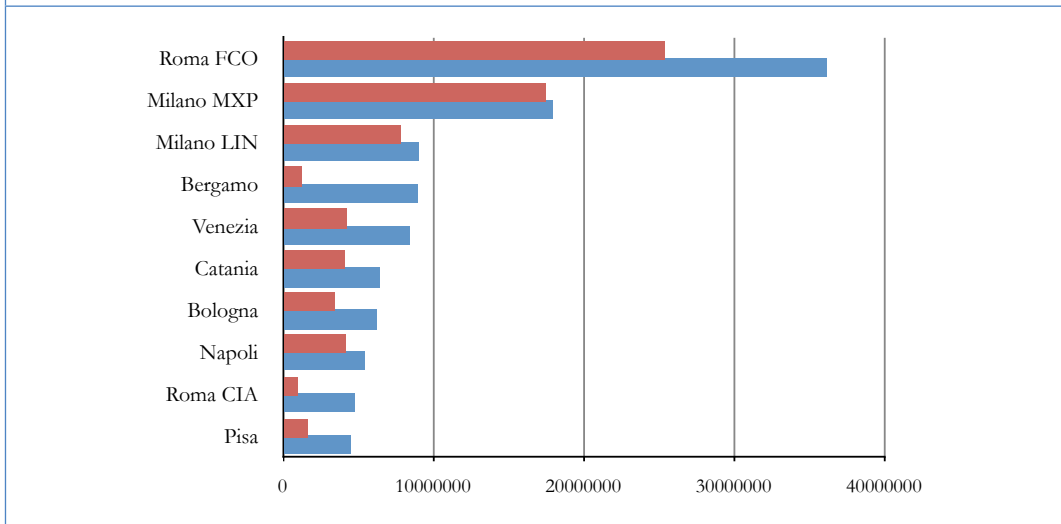
4 Il “progetto Malpensa 2000” ha riguardato la seconda fase di espansione dell'aeroporto, che ha portato alla costruzione di una grande aerostazione: il Terminal 1, inaugurato nel 1998.

Nel frattempo KLM si è unita con Air France e Alitalia è diventato un operatore di livello regionale in Europa con circa 25 milioni di passeggeri trasportati. E le compagnie *low cost* sono diventate protagoniste del mercato con una quota pari a quasi il 50%.

FIGURA 2

Traffico aeroportuale in Italia

2002 (rosso) – 2013 (blu)



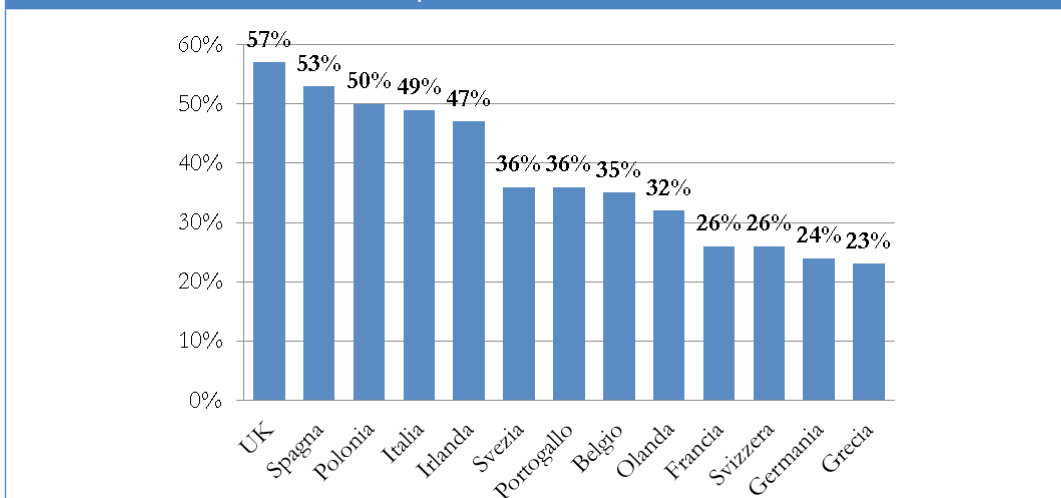
Fonte: Elaborazioni IBL su dati Assaeroporti

Le limitazioni di Linate sono anacronistiche

Proprio il cambiamento strutturale del mercato aereo mette in seria discussione il senso dei vincoli imposti a Linate: ammesso e non concesso che avessero una ragione all'epoca della loro introduzione, oggi essa è decisamente andata perduta.

FIGURA 3

Quota di mercato delle low-cost in Europa nel 2013



Fonte: Elaborazioni da dati delle compagnie aeree

Le compagnie *low cost* hanno esercitato una forte pressione competitiva sulle compagnie tradizionali e quelle che non sono state in grado di trasformarsi sono andate incontro al fallimento.

Solo tre Paesi - Spagna, Regno Unito e Polonia - hanno una penetrazione delle *low cost* superiore all'Italia.⁵ Nel nostro Paese le compagnie a basso costo e quelle tradizionali hanno oggi una dimensione ormai analoga.

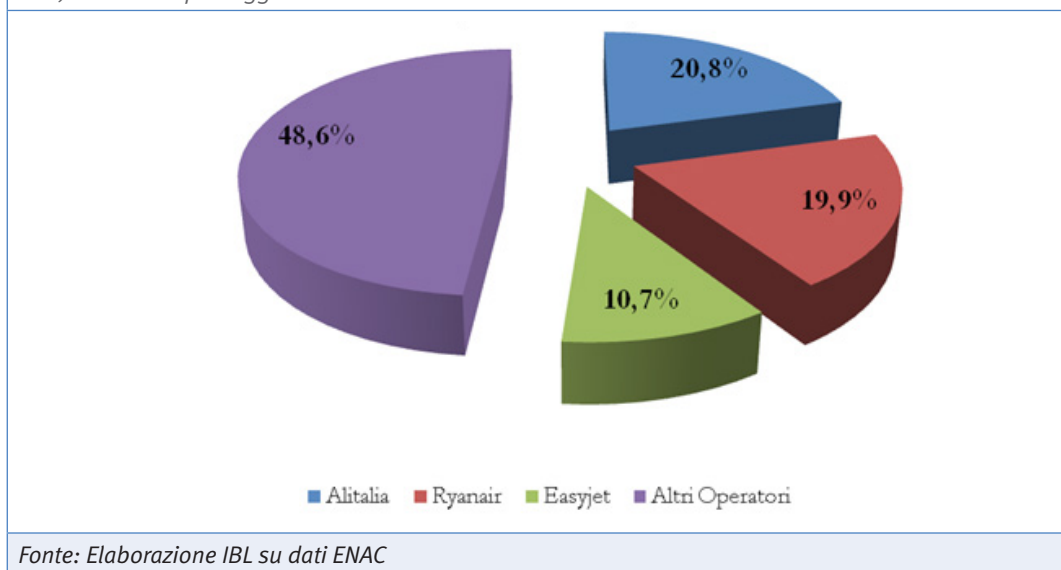
In particolare Ryanair ha ormai raggiunto Alitalia, mentre Easyjet è diventato il terzo operatore nazionale con una crescita di quasi un milione di passeggeri tra il 2012 e il 2013.

Easyjet e Ryanair sono anche i grandi protagonisti del panorama aereo milanese. La prima compagnia è leader del mercato a Malpensa con oltre 7 milioni di passeggeri su un totale di circa 18 milioni, mentre Ryanair trasporta da Bergamo Orio al Serio grosso modo lo stesso numero di viaggiatori.

In questo contesto, totalmente differente rispetto a dieci anni fa, si è aperta di nuovo la questione che contrappone Linate e Malpensa: una vicenda che assume connotati ancor più "politici" dal momento che si lega con la gestione di Expo 2015.

FIGURA 4
Quota di mercato in Italia nel 2013

115,6 milioni di passeggeri



Le soluzioni per Malpensa

Malpensa ha registrato un calo di traffico di quasi 6 milioni di passeggeri rispetto al picco massimo raggiunto nel 2007, quando si movimentavano circa 23,7 milioni di passeggeri. Il *dehubbing* di Alitalia ha spinto lo scalo a cercare una forte *partnership* con Easyjet.

Come detto, Easyjet trasporta ormai 7 milioni di passeggeri sullo scalo varesino, pari a circa il 40% del traffico, utilizzando il Terminal 2 costruito molto prima del rinnovamento aeroportuale.

⁵ Sulla penetrazione delle *low cost* in Italia, la stima considera più vettori rispetto a quanto riporta l'ENAC nel suo annuario statistico. Non esiste infatti una definizione chiara di compagnia a basso costo.

Il nuovo terminal costruito per il progetto “Malpensa 2000” in realtà vede transitare solo circa 11 milioni di passeggeri: vale a dire appena due milioni in più rispetto a Bergamo Orio al Serio o Milano Linate.

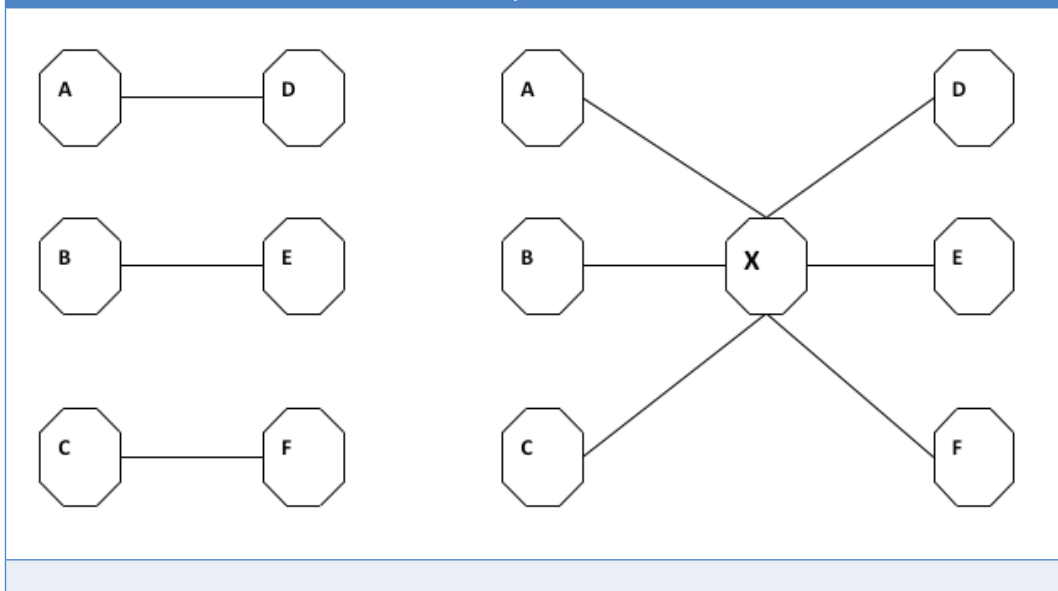
Alitalia, nel giro di due anni, ha ridotto il traffico sullo scalo varesino da oltre 11 milioni di passeggeri a circa 1,5 milioni, e ora incide su Malpensa per meno del 10% del traffico totale.

È importante sottolineare, a questo punto, che non tutti gli aeroporti sono *hub*: lo diventano in virtù delle scelte delle compagnie aeree che, appunto, possono utilizzarli quale snodo centrale dei servizi che esse offrono oppure no, secondo le proprie strategie.

Il sistema *hub and spoke* prevede l'alimentazione dell'aeroporto con voli secondari per portare passeggeri che successivamente ripartono per destinazioni a lungo raggio.

FIGURA 5

Network di un sistema Point to Point e Hub and spoke



Questo sistema esiste solo laddove vi è una compagnia in grado di sviluppare volumi di traffico importanti e di fare investimenti nella flotta per diversi miliardi di euro. Se vuole essere un *hub*, Malpensa deve trovare sul mercato un partner che sia in grado di sviluppare questa tipologia di traffico. Bisogna chiedersi, però, chi sia in grado oggi di sviluppare questo sistema investendo miliardi di euro. A farlo deve poi essere una compagnia europea, perché la normativa comunitaria impedisce a soggetti extraeuropei di operare direttamente voli interni alla UE.

La soluzione per Malpensa potrebbe arrivare dal mercato, seguendo l'esempio di Barcellona che sta per raggiungere Madrid come primo scalo spagnolo, anche in seguito al *dehubbing* di Iberia. Barcellona ha puntato su un vettore *low cost*, Vueling, che ha saputo sostituire il traffico mancante dovuto al fallimento di Spanair.

Non è dunque più possibile pensare di sviluppare un sistema di *hub and spoke* su Milano Malpensa: si può invece potenziare il *point to point* tramite gli accordi con le compagnie a basso costo e quelle intercontinentali.

Chiudere Linate per favorire Malpensa?

Suscita molti dubbi invece la proposta di chiudere Linate per aiutare Malpensa, che viene ciclicamente accarezzata da taluni esponenti politici.⁶ Oggi l'aeroporto cittadino è già limitato nell'operatività a 18 *slot* orari,⁷ contro una capacità teorica di 30 movimenti.⁸ L'aeroporto potrebbe dunque svilupparsi molto di più. Non possiamo sapere se, rimuovendo i vincoli, vi sarebbero compagnie pronte a investire per incrementare i traffici su Linate: l'unico modo di scoprirlo consiste però nel rimuovere le limitazioni. Esse, del resto, appaiono ormai del tutto anacronistiche, risalendo, come detto, ai tempi dell'accordo poi sfumato fra Alitalia e KLM.

Peraltra Alitalia ha dichiarato la volontà di ridurre l'utilizzo di *slot* sulla tratta Milano-Roma,⁹ che vede una forte concorrenza da parte dei treni ad alta velocità. Anche questi *slot*, dunque, potrebbero liberarsi per consentire un nuovo sviluppo del *city airport* milanese.

In caso di chiusura di Linate, però, non solo queste opportunità andrebbero perse, ma addirittura i milanesi non avrebbero più l'occasione di raggiungere i grandi *hub* europei, e da essi il resto del mondo, partendo da un aeroporto collocato nella loro città e facilmente raggiungibile. Al tempo stesso non sembrano esservi indicazioni sul fatto che questa perdita sarebbe compensata da significativi guadagni tramite i maggiori collegamenti resi possibili da Malpensa.

Di fatto, l'aeroporto di Malpensa potrebbe diventare uno scalo *hub and spoke* solamente se non vi fosse la concorrenza degli aeroporti di Linate e di Bergamo. A dimostrazione di questa affermazione, basti pensare agli scarsi risultati raggiunti da Lufthansa con il progetto Lufthansa Italia,¹⁰ fallito velocemente pochi anni or sono. Una compagnia tradizionale avrebbe delle difficoltà insormontabili a creare un *hub* su Milano Malpensa, perché ormai i passeggeri utilizzano principalmente i vettori a basso costo per gli spostamenti nazionali ed europei.

Lufthansa Italia provò, in seguito al *dehubbing* di Alitalia su Malpensa, a creare un proprio *network* di destinazioni nazionali ed europee. Tali voli servivano ad alimentare eventuali voli a lungo raggio in partenza da Malpensa. Tuttavia tali rotte nazionali ed europee, cosiddette di "federaggio", subivano la concorrenza diretta dei voli *low cost*, i quali si rivelarono vincenti: l'idea venne così rapidamente abbandonata. In breve, nel

6 Si vedano per esempio le suggestioni in questo senso di Carlo Masseroli, che sostenne la necessità di chiudere l'aeroporto di Linate come riportato anche da questo articolo sul *Corriere della Sera* del 6 ottobre del 2012: http://archiviostorico.corriere.it/2012/ottobre/06/Caprotti_difende_Linate_Masseroli_Pdl_co_0_20121006_327b3114-0f79-11e2-a29e-7a72a7f18b45.shtml. Oppure l'intervista rilasciata il 16 febbraio 2014 sull'inserto milanese del *Corriere della Sera* dall'Assessore regionale ai Trasporti della Regione Lombardia, Maurizio Del Tenno, in cui afferma esplicitamente che occorre ridimensionare Linate per favorire lo sviluppo di Malpensa: http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/14_febbraio_16/del-tenno-linate-city-airport-bisogna-puntare-malpensa-87a07d80-96f9-11e3-bd07-09f12e62f947.shtml

7 Tale limitazione è stata introdotta dal "Decreto Bersani bis" del 3 marzo 2000.

8 Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, "Segnalazione sulla capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate", 2009, <http://www.agcm.it/stampa/news/3708-segnalazione-sulla-capacita-operativa-massima-dellaeroporto-di-milano-linate.html>.

9 Antonella Baccaro, "Alitalia sfronda la Linate-Roma e punta su Berlino", *Corriere della Sera*, 20 febbraio 2014, p. 37.

10 La Lufthansa Italia S.p.A è stata una sussidiaria (totalmente posseduta dalla casa madre) della compagnia aerea tedesca Lufthansa, con sede a Milano, http://it.wikipedia.org/wiki/Lufthansa_Italia.

giro di pochi anni, addirittura due compagnie tradizionali (Alitalia e Lufthansa) sono state costrette a rinunciare al tentativo di fare di Malpensa un *hub* internazionale.

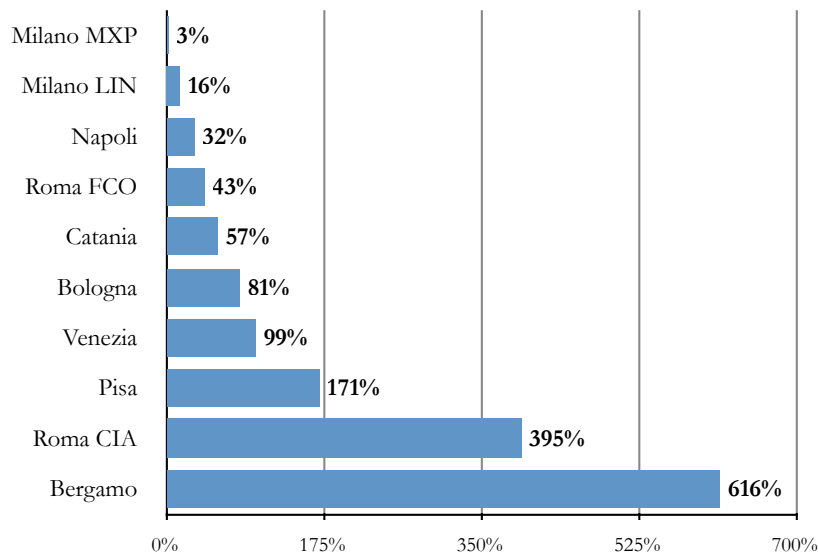
Togliere le limitazioni a Linate e favorire accordi bilaterali a Malpensa andrebbe invece nella direzione di promuovere l'aumento di traffico. Sarebbe una misura volta a migliorare l'attrattività degli scali e a favorire l'investimento delle compagnie straniere per cercare di sviluppare il traffico "punto a punto" e riportare Malpensa ben sopra i 20 milioni di passeggeri l'anno.

Privatizzare e dividere SEA

Da questo scenario la necessità di una diversa gestione degli scali milanesi emerge quantomai chiaramente. A oggi esiste concorrenza solo tra Orio al Serio e i due aeroporti gestiti da SEA, Linate e Malpensa. Orio è controllato da SACBO, una società per azioni che vede la partecipazione minoritaria della stessa SEA (con circa il 30% delle quote), mentre la maggior parte delle quote sono possedute dai "soci bergamaschi": Comune e Provincia di Bergamo, Camera di Commercio orobica e UBI Banca. Dal canto suo, SEA non è riuscita negli ultimi anni a conquistare quote di mercato importanti, che di fatto sono uscite dalla Lombardia o sono andate verso lo scalo di Orio al Serio.

Come dimostra la Figura 6, tra gli aeroporti nella *top ten* del trasporto aereo italiano, sono proprio Linate e Malpensa quelli che hanno visto la crescita più bassa dal 2002 a oggi.

FIGURA 6
Crescita percentuale tra il 2002 e il 2013 dei primi 10 aeroporti italiani



Fonte: Elaborazione IBL su dati di Assaeroporti

Il dato dimostra chiaramente come i primi tre scali per crescita percentuale del numero di passeggeri siano in realtà tre basi di compagnie a basso costo. Questi aeroporti sono stati in grado di comprendere e catturare la crescita del mercato e hanno avuto un aumento superiore al 100%. A eccezione degli "scali *low cost*", altri due grandi scali,

quali Venezia e Roma Fiumicino hanno anche loro avuto tassi di crescita ben superiore agli scali gestiti da SEA. Entrambi gli scali sono gestiti da società private.

Quali soluzioni sarebbero possibili per SEA?

- La soluzione più efficiente sarebbe quella che il Comune di Milano mettesse sul mercato la propria quota azionaria di maggioranza della società di gestione aeroportuale in modo che possa avere le mani libere per potersi trovare nuovi clienti che possano sviluppare la domanda e i ricavi.
- Sarebbe opportuno mettere in concorrenza Linate e Malpensa, utilizzando il processo di vendita al fine di valorizzare al meglio entrambi gli scali separatamente. Ormai Malpensa non ha più la possibilità di sviluppare e trovare una compagnia disposta a creare un sistema di *hub and spoke* e dopo oltre dieci anni di stagnazione forse sarebbe il momento di comprenderlo.
- Si dovrebbero eliminare le limitazioni esistenti per Linate, arrivando ad almeno 25 movimenti orari, in modo che l'area cittadina milanese abbia la possibilità di conquistare maggiori clienti. L'aeroporto di Linate rimane il più attraente dell'area e dovrebbe essere possibile collegare tutte quelle destinazioni a medio raggio che i viaggiatori richiedono.

In tutti questi punti, il ruolo dell'azionista privato nella gestione di una SEA suddivisa tra Linate e Malpensa assumerebbe importanza, dal momento che avrebbe l'obiettivo di massimizzare l'efficienza degli aeroporti attraverso con una visione più commerciale.¹¹ E avere una maggiore visione commerciale potrebbe aiutare gli aeroporti ad attrarre traffico soprattutto in vista dell'Expo.¹²

11 Sulla privatizzazione di SEA si veda Ugo Arrigo, Andrea Giuricin e Carlo Stagnaro, "Linate e/o Malpensa. Le ragioni per il breakup e la privatizzazione di SEA", IBL Briefing Paper, n. 114, 26 settembre 2012, http://www.brunoleonimedia.it/public/BP/IBL_BP_114-Linate.pdf.

12 Uno studio realizzato dalla società Expo 2015 stima che i visitatori potrebbero essere 20 milioni, di cui 14 milioni italiani e i rimanenti provenienti dall'estero (si veda http://www.expo2015.org/sites/default/files/rich_text_editor/pagine_standard/allegati/expo_2015_new_corporate_engagement_ita_v1.0_22.07.2013.pdf).

IBL Briefing Paper

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.