

Piccole verità dopo il decreto Delrio

Linate non è liberalizzato e Malpensa non è un hub

Di Silvia De Rocchi e Andrea Giuricin

Il cd. decreto Delrio su Linate ha avuto il via libera della Commissione Europea. Dopo varie vicissitudini, a cominciare dalla bocciatura del decreto Lupi il 17 dicembre del 2015 da parte della stessa Commissione poiché le parti in causa non erano state consultate, oggi grazie alla decisione 2016/2019 della Commissione Europea abbiamo finalmente qualche certezza sul futuro degli scali dell'area milanese.

Purtroppo la politica ha prevalso, ancora una volta, sulle logiche di mercato.

Da molto tempo ci si aspettava che l'aeroporto di Linate potesse essere finalmente liberato dalle pesanti restrizioni che non permettono un uso efficiente della sua capacità infrastrutturale. Trascorsi ormai 16 anni dal decreto Bersani del 3 marzo del 2000, con il quale veniva imposto all'aeroporto di Linate un numero massimo di movimenti orari (atterraggi o decolli) pari a 18, a Malpensa 70 e a Orio al Serio 32, non si è ancora avuto il coraggio di scegliere la via della liberalizzazione.

Un vero peccato per l'intera città di Milano, che vede bloccata la crescita di un aeroporto con un elevato potenziale. Il numero di movimenti orari che l'infrastruttura del *city airport* permetterebbe è 32 (contro i 18 attuali). Anche soltanto un aumento a 25 movimenti orari consentirebbe un aumento del 28 per cento della sua capacità.

Il decreto Delrio elude il punto e si limita alla, pur positiva, liberalizzazione delle destinazioni: sarà possibile effettuare voli verso tutte le destinazioni europee.

Rimane tuttavia impossibile collegare il *city airport* con destinazioni intercontinentali, necessità espressa in particolare da Alitalia. Infatti il decreto Delrio continua a prevedere l'impossibilità di collegare destinazioni fuori dall'Europa. Rimane quindi impossibile il collegamento di Milano Linate con Abu Dhabi, ma anche con Istanbul.

Questa apertura sarebbe stata sicuramente una leva a disposizione del vettore tricolore, che per l'ennesima una volta si trova sull'orlo del fallimento.

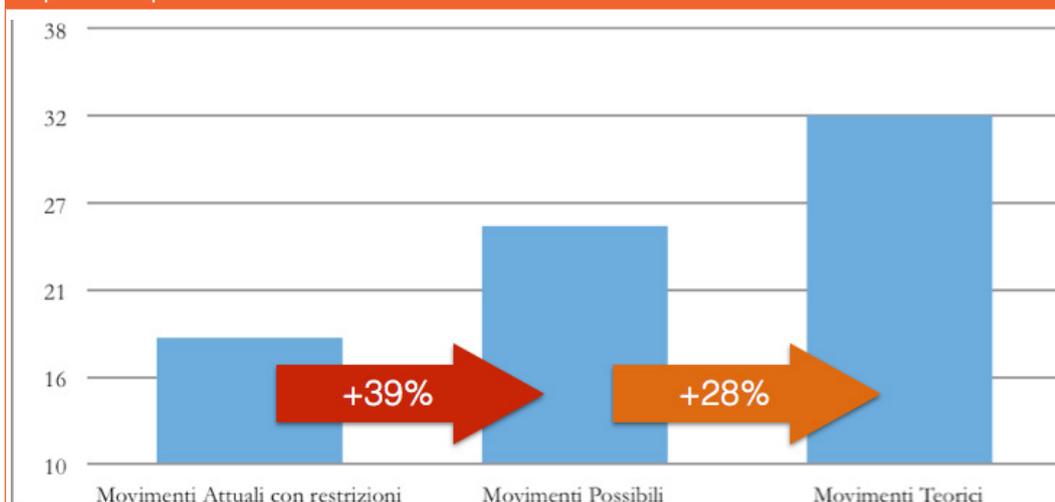
È pertanto scorretto parlare di "liberalizzazione degli *slot*" di Linate, perché rimane un forte limite all'operatività. Tale limite, per ironia della storia, era stato imposto proprio pensando ad Alitalia, quando l'azienda era ancora statale, nell'ottica di favorirne l'alleanza con KLM, prima ancora dell'attacco alle Torri Gemelle. Concentrando infatti il traffico su Milano Malpensa, le due compagnie avrebbero creato un *hub* nello scalo varesino. All'epoca, si parla letteralmente del secolo

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni. Silvia De Rocchi è Junior Business Analyst presso TRA Consulting.

scorso, vi era ancora la possibilità di fare di Malpensa un *hub*.

FIGURA 1

Capacità aeroportuale di Milano Linate



Fonte: elaborazione dati propria

Come evidenziato nel grafico si tratta di uno spreco di capacità del 39 per cento rispetto a quella potenziale. Senza considerare che teoricamente Linate potrebbe ospitare fino a 32 movimenti orari, il 28 per cento in più di quella consentita.

Tenendo conto dell'orario di utilizzo dell'aeroporto, con 18 movimenti orari si intendono 288 movimenti massimi al giorno. Prima dell'inaugurazione di Malpensa nel 1997, i movimenti medi realizzati a Linate erano circa 200 in più rispetto a quelli consentiti dopo il decreto ministeriale del 2000. Si tratta di una riduzione del 39 per cento della capacità aeroportuale utilizzabile.

Ciò ovviamente rende complessa l'entrata di nuovi operatori, che potrebbero consentire un maggiore sviluppo dell'aeroporto di Linate portando ulteriore traffico, ricavi e posti di lavoro.

La cenerentola Malpensa

La concessione degli *slot* si basa sul principio cosiddetto dei *grandfather rights*, per cui una compagnia aerea ha il diritto di mantenere gli *slot* assegnati anche l'anno successivo purché li utilizzi per almeno l'80 per cento. In caso contrario gli *slot* sono resi disponibili per metà a operatori già esistenti, e i restanti a nuovi operatori interessati a investire nell'aeroporto.

Gli *slot* dunque non hanno mercato, si basano su diritti acquisiti provocando così enormi inefficienze. Nel caso di Linate la limitazione imposta nel 2000 non ha permesso l'ingresso di altri operatori, pur non essendo un aeroporto congestionato.

La motivazione alla base della decisione intrapresa fu la volontà di ripartire il traffico aereo milanese con l'obiettivo prioritario di sviluppare l'aeroporto di Malpensa come *hub*. Come detto, in quel periodo si era al lavoro per realizzare la fusione Alitalia-KLM, venuta meno l'alleanza, ha fatto seguito la "privatizzazione infinita" del vettore nazionale.

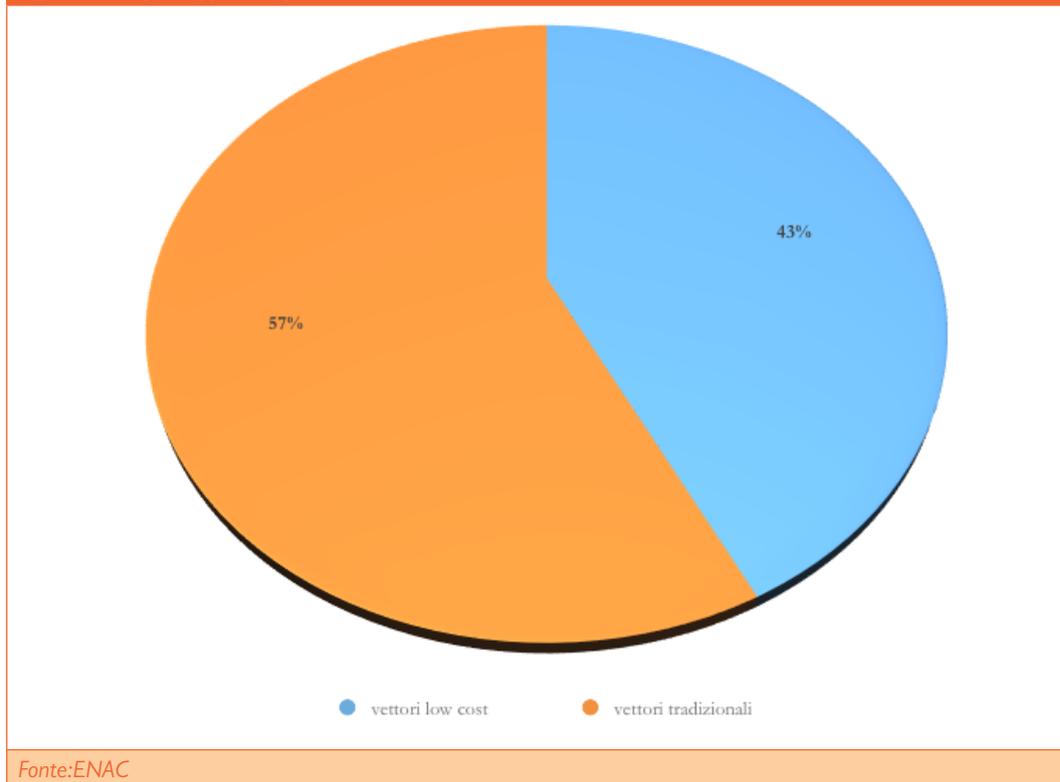
Fu con il "Piano Prato" del 2007 che Alitalia decise di lasciare l'*hub* di Malpensa concentrandosi su quello di Fiumicino. Alla luce delle condizioni di forte crisi della compagnia non era

più economicamente sostenibile la struttura a doppio *hub*, il cui costo ammontava a più di 200 milioni di euro l'anno.

La riduzione del numero di passeggeri di Alitalia su Malpensa raggiunse l'80 per cento dell'offerta e fu rimpiazzato per il 36 per cento dall'arrivo di nuovi vettori. Nel 2015 sono stati trasportati 18,6 milioni di passeggeri di cui la maggior parte derivanti dalla presenza di Easyjet nello scalo varesino.

FIGURA 2

Ripartizione passeggeri Malpensa 2015

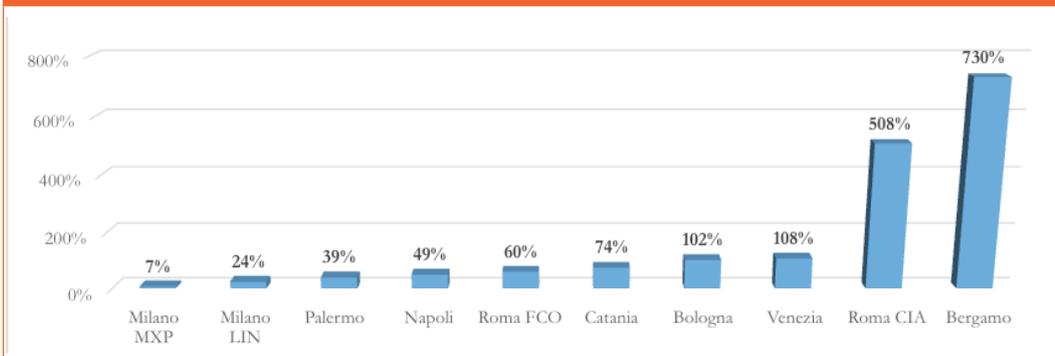


Dai dati ricavati da Assaeroporti, si evince come il blocco voluto da Bersani non abbia di fatto ottenuto l'effetto desiderato: non si è notata infatti una crescita del numero di passeggeri a Malpensa, nonostante le limitazioni imposte a Linate.

Il mercato ha deciso di concentrare la propria crescita verso Bergamo e non verso Malpensa. In particolare l'aeroporto varesino ha continuato dal 2002 al 2015 a registrare una forte stagnazione a differenza di numerosi altri aeroporti del territorio italiano. Bergamo ha registrato una crescita di passeggeri pari al 730 per cento, Linate del 24 per cento mentre Malpensa, l'ultimo in classifica, con solo il 7 per cento.

FIGURA 3

Crescita dei primi 10 aeroporti italiani dal 2002 al 2015

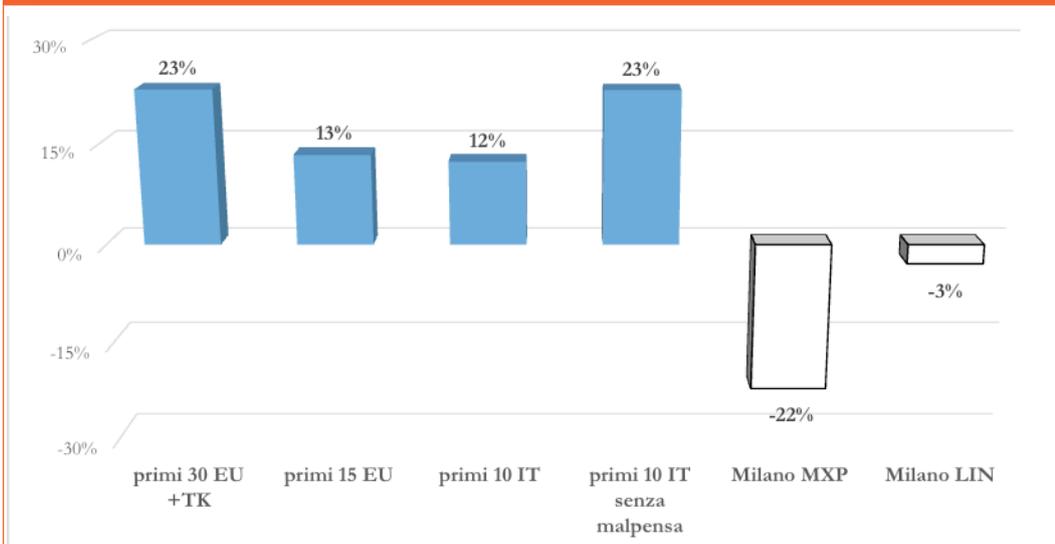


Fonte: Assaeroporti

Dare la colpa alla crisi è una facile scappatoia: infatti, nonostante le difficoltà degli ultimi anni, in tutt'Europa il traffico aereo complessivamente non ha smesso di crescere. Anzi, grazie alla liberalizzazione e alla conseguente introduzione della concorrenza si è assistito ad un elevato incremento dell'offerta.

FIGURA 4

Figura 4: andamento traffico aereo dal 2007 al 2015



Fonte: anna.aero

Dal 2007 al 2015 i primi 30 aeroporti europei per numero di passeggeri hanno registrato una crescita del 23 per cento, medesimo risultato raggiunto dai principali 10 aeroporti italiani escludendo Malpensa, mentre l'aeroporto di Malpensa ha registrato un calo del 22 per cento.

Il dato relativo allo scalo varesino è solo in minima parte influenzato dal *de-hubbing* di Alitalia, già concluso nel 2008. Quindi, nonostante la voluta compressione del *city airport* milanese, Malpensa non ha registrato segni di crescita, anzi ha visto una forte riduzione del numero di passeggeri. Di fatto, il limite ha ridotto la capacità di SEA di catturare traffico e ha portato allo sviluppo dell'aeroporto di Bergamo.

Nel medesimo periodo, mentre il traffico degli aeroporti di SEA diminuiva, cresceva quello

dell'aeroporto di Bergamo, che grazie alla sua capacità di attrarre traffico registrava nel periodo 2007-2015 una crescita dell'81 per cento.

Chiaramente, dopo il *de-hubbing* di Alitalia, Malpensa doveva trovare una nuova strategia. Le decisioni prese non hanno fatto altro che favorire Easyjet: dal detenere il 9 per cento del traffico dello scalo è passata nel 2013 al 35 per cento dei passeggeri e a un'offerta nel 2015 pari al 47 per cento. Nonostante la volontà di Lufthansa di investire nell'aeroporto per la creazione di un *hub*, si è scelto di favorire il mercato *low cost*. Da anni la politica parla di Malpensa come di un grande aeroporto, un *hub* che dovrebbe servire l'area milanese. Sarebbe opportuno, però, dopo lustri di promesse mancate, guardare in faccia la realtà: Malpensa non potrà più diventare un *hub* ed è destinata a servire il mercato *point to point*, poiché nessuna compagnia tradizionale avrà la capacità di investire miliardi di euro per un'altra struttura *hub & spoke* in Italia.

Un *hub* è una struttura del network di una compagnia aerea. Senza una compagnia aerea di riferimento non esiste un *hub* e Malpensa non ha nessuna compagnia di riferimento. Né può, a questo punto, davvero pensare di trovarla.

Quali soluzioni per Linate, Malpensa e Bergamo?

Le restrizioni imposte a Linate non hanno salvato Malpensa, bensì hanno favorito lo sviluppo e la crescita di Bergamo, inoltre, se non fossero state imposte, la situazione attuale degli aeroporti milanesi sarebbe con ogni probabilità differente.

L'aeroporto di Linate rimane il più attraente dell'area meneghina e dovrebbe avere la libertà di collegare tutte le destinazioni a medio raggio che il mercato desidera. Potenzialmente, le caratteristiche di Linate, a partire dalla prossimità col centro di Milano, ne fanno l'aeroporto che è in grado di avere la crescita maggiore e di più favorire le relazioni della città col mondo.

Data l'incredibile crescita di Bergamo, SEA avrebbe in progetto di creare una fusione con SACBO, il gestore dell'aeroporto di Orio al Serio, lasciando le cose così come sono. Ciò andrebbe ovviamente a favore del suo bilancio, data la mancata crescita dei suoi aeroporti, a differenza di quella registrata da Orio al Serio pari al 730 per cento in 13 anni. Tuttavia, dal punto di vista del mercato, se solo un gestore aeroportuale controlla tutti gli aeroporti di una determinata area, avrà la possibilità di fissare prezzi di monopolio, tenderà a non essere orientato al mercato, a ridurre notevolmente gli investimenti, ad ignorare le esigenze dei passeggeri e delle compagnie aeree.

Questo possibile scenario potrebbe ridurre la concorrenza tra i vari aeroporti e tutto ciò che di positivo ne consegue. Il potere contrattuale delle compagnie aeree nelle relazioni con gli scali verrebbe ridimensionato, con effetti negativi per i passeggeri. La concorrenza comporta innovazione, miglioramento della qualità dei servizi, motivazione nell'attrarre passeggeri e compagnie aeree, creando condizioni migliori. Il consolidamento in unico gestore ridurrebbe gli incentivi alla differenziazione dei diversi scali e ne renderebbe ancora più probabile la gestione in un'ottica *top down*, volta più a compensare reciprocamente inefficienze e limiti di questo o quell'aeroporto, che a perseguirne l'effettiva crescita.

L'eliminazione dei limiti imposti 16 anni fa a Linate sicuramente consentirebbe di avvicinarsi di più alle esigenze del mercato, nell'offerta degli aeroporti milanesi.

Il decreto Delrio non si spinge purtroppo in questa direzione. Poco cambia per Malpensa invece, che non è un *hub* da troppo tempo e ben difficilmente tornerà ad esserlo.

IBL Focus

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.