



Il Grande Nord


i due volti



M di Malpensa



Solo negli ultimi tempi l'integrazione sta diventando realtà



I passeggeri in aumento, il crescente interesse dei vettori stranieri, una manciata di nuove infrastrutture in dirittura d'arrivo, una costellazione di buone intenzioni. Ma anche un sistema di accessibilità tuttora insufficiente, una difficile gestione territoriale, lo scarso coordinamento tra politica nazionale e regionale, una quota di profitti non avio ben al di sotto della media nazionale (per non parlare di quella internazionale), i peccati originali di carattere progettuale, la crisi di Alitalia. E' una Malpensa dai due volti quella che si appresta a festeggiare, nel 2008, i dieci anni dall'inaugurazione del terminal 1. Una struttura che doveva rappresentare la rampa di lancio per lo scalo milanese, e che per alcuni versi c'è riuscita. Per altri no. E allora: in quali condizioni versa oggi Malpensa? Quale bilancio si può tracciare per i primi dieci anni di vita del nuovo aeroporto? Quali limiti ne hanno frenato lo sviluppo? L'abbiamo chiesto a diretti interessati ed esperti del

settore. Ne è risultato un quadro multiforme, spesso contrastante, ricco di spunti per riflettere e di punti interrogativi, di speranza ma anche di disilluso sconforto. Perché l'impressione, soppesando tutti i giudizi raccolti, è che la soddisfazione per il costante aumento di passeggeri si ritrovi a navigare, con la stabilità di una zattera, in un mare magnum di criticità. «Dall'apertura del terminal 1 ad oggi - spiega Giuseppe Bonomi, presidente della Sea, la società di gestione degli aeroporti milanesi - i dati di traffico non

fanno che confermare la crescita esponenziale di Malpensa. Dal 1998, lo scalo è riuscito ad aumentare del 72% i passeggeri del sistema aeroportuale milanese, passati dai 18 milioni del 1997 ai 31 milioni del 2006». Anno, quest'ultimo, che ha segnato una crescita di passeggeri gestiti da Sea pari al 9,5% rispetto al 2005. La sola Malpensa, con 22 milioni di passeggeri, ha registrato un incremento di traffico del 10,9% tra il 2005 ed il 2006. Dati che hanno confermato lo scalo milanese il primo aeroporto italiano per traffico internazionale, con 18,6 milioni di passeggeri da e per destinazioni oltre i confini del Belpaese. «Nei primi dieci mesi di quest'anno - prosegue Bonomi - l'aeroporto ha registrato un aumento vertiginoso di traffico, con oltre 20 milioni di passeggeri. Con questo trend di crescita raggiungerà i 24 milioni di passeggeri entro la fine dell'anno». Numeri di cui sono orgogliosi, in casa Sea: «Questi risultati sono tanto più positivi - riprende Bonomi - se si pensa a tutti gli ostacoli passati che Malpensa è stata costretta ad affrontare durante il suo cammino e che ne hanno limitato le potenzialità». Il dito è puntato principalmente contro il sistema viabilistico: «La rete stradale e ferroviaria a supporto dell'aeroporto è inadeguata. Negli ultimi tempi, però, le istituzioni locali e quelle centrali si stanno attivando per realizzare opere di viabilità fondamentali. Cito, per esempio, il raddoppio e l'interramento previsti per la fine del 2009 della tratta stradale di Castellanza, che permetterà di diminuire i tempi di percorrenza e aumentare le frequenze del Malpensa Express. Ma anche il collegamento stradale in via di completamento tra la Malpensa-Boffalora e l'autostrada Milano-Torino, o il collegamento Fs fra le stazioni di Milano Centrale e Milano Garibaldi con la linea Milano-Bovisave Ferrovie Nord». «Ma si tratta di interventi che erano già stati programmati dal Governo e inseriti nel Piano Generale dei trasporti più di vent'anni fa - sottolinea Fredmano Spairani, consigliere d'amministrazione Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) -, e che comunque non risolveranno il vero problema del sistema d'accessibilità dello scalo: la ma



Il Grande Nord

“ Alitalia non ha mai investito con convinzione su Malpensa. Non è mai stata attivata una base di armamento e il suo personale di volo è rimasto a Roma ”

Giuseppe Bonomi



canza d'integrazione con la rete di trasporto nazionale». Altro tasto dolente, la questione Alitalia. Inizia Bonomi: «La crisi di Alitalia potrebbe pregiudicare in modo significativo il futuro di Malpensa. L'aeroporto è nato con la premessa che la compagnia avrebbe trasferito lì parte della sua flotta e del suo equipaggio. Cosa che non è avvenuta e purtroppo, nel corso degli anni, la compagnia ha mostrato una sempre maggiore debolezza. L'insufficienza della sua flotta ha impedito a Malpensa di soddisfare appieno la domanda di collegamenti intercontinentali richiesti dal mercato del Nord. Se avesse potuto servire più destinazioni intercontinentali, la sua crescita sarebbe stata nettamente superiore a quella attuale». Spairani calca la mano: «Alitalia non ha mai investito con convinzione su Malpensa: non è mai stata attivata una sua base di armamento sull'aeroporto, il suo personale di volo è rimasto sostanzialmente basato a Roma. Inoltre non è mai stato sciolto il nodo su quale fosse il suo hub di riferimento, decisione necessaria visto che le ridotte dimensioni della flotta aerea non permettevano di reggere congiuntamente le due basi». Guardando al futuro, però, Bonomi non nasconde una certa tranquillità: «Ci auguriamo che la scelta del

partner di Alitalia venga stabilita secondo logiche industriali e di mercato. In questa prospettiva Malpensa non corre pericoli. Nel solo mese di ottobre i vettori stranieri che operano su rotte intercontinentali sono cresciuti del 30%». Due esempi su tutti: «L'American Airlines ha deciso di ritornare ad operare da Malpensa: da maggio 2008 lancerà il volo giornaliero per New York e successivamente il Malpensa-Dallas. La Singapore Airlines, invece, ha deciso di incrementare le frequenze portandole da quattro a sette alla settimana. La domanda c'è: l'importante è saperla cogliere». Altrettanto importante sarà puntare sulle attività non avio, i cui profitti, a Malpensa, sono ancora al di sotto degli standard ideali. Alla Sea lo sanno bene: «Non solo Malpensa ma tutti gli aeroporti italiani dovrebbero incrementare i profitti non avio - conferma Bonomi - per essere in linea con quanto avviene nei maggiori sistemi aeroportuali stranieri. La profittabilità degli aeroporti è sempre più legata all'incremento di queste attività, derivanti dalle concessioni, dalle superfici commerciali, dal merchandising, dalla pubblicità, dai parcheggi, dalle strutture destinate non solo ai passeggeri ma anche al territorio. I ricavi non avio del Gruppo Sea, oggi, si attestano sul 42% del fatturato globale». Una percentuale inferiore a quella degli altri aeroporti italiani, come spiega Salvatore Sciacchitano, vice direttore generale dell'Enac: «I prodotti non avio contribuiscono in media al 54% dei ricavi degli aeroporti italiani. Un dato piuttosto basso, non ancora soddisfacente. Buona parte del problema deriva dal fatto che solo pochi aeroporti, in Italia, hanno ottenuto la concessione totale della gestione dello scalo, senza la quale le società non hanno possibilità d'investimento a lungo termine». Tanto per fare un paragone, i casi

David Jarach

“ Gli affari si fanno con il “non avio”. Gli aeroporti più brillanti, in Europa e nel mondo, hanno una percentuale di 60% “non avio”, 40% “avio” ”





Fredmano Spairani

“ Il problema di Malpensa sta nel fatto che la Comunità europea, su pressione delle compagnie, si oppone al trasferimento totale dei voli da Linate ”

più brillanti in Europa e nel mondo, come ricorda David Jarach, docente di marketing del trasporto aereo alla Sda Bocconi di Milano, ottengono dai prodotti non avio il 60% dei ricavi totali. Percentuali lontane anni luce da Malpensa, dove comunque è attesa una crescita dei ricavi non avio: «Il ricavo medio per passeggero - promette Bonomi - passerà da 6,1 a 7,5 euro entro il 2012». Ma abbandoniamo le previsioni per tornare ai problemi attuali. Perché dall'indagine è emersa una serie di peccati originali, di quegli ostacoli con cui Malpensa si trova a combattere fin dalla nascita: «Il problema all'origine è stato la sconfitta subita dall'Italia in politica comunitaria - spiega Spairani -, quando la Comunità europea, per effetto delle pressioni delle Compagnie di navigazione aerea, si oppose al trasferimento totale dei voli comunitari da Linate a Malpensa. Spiazzando i piani del Governo italiano, inizialmente accettati a livello europeo, per i quali Linate doveva svolgere solo il ruolo di origine e destinazione dei voli nazionali». Ma è soprattutto a livello di progettazione che in molti hanno storto il naso: «Contestammo fin da subito il posizionamento del T1 - spiega Daniele Negro, presidente dell'Ibar (Italian Board Airline Representatives) -, suggerendo anzi l'ipotesi di ampliare il vecchio terminal: tale soluzione avrebbe permesso di evitare gli attuali problemi di sicurezza per il cosiddetto runway crossing, l'attraversamento della pista da parte degli aeromobili». La questione è

semplice: Malpensa ha due piste parallele, una di destra e una di sinistra. Gli aerei che atterrano sulla pista di destra, per raggiungere il terminal 1, devono attraversare la pista di sinistra. «Una delle regole di base da seguire nella progettazione degli aeroporti è evitare il più possibile il runway crossing» spiega Negro. Malpensa deve sopportare circa 300 attraversamenti al giorno. «Ciò comporta gravi conseguenze sulla sicurezza, aggravio dei tempi di percorrenza a terra, inquinamento addizionale e costi per i vettori per il maggior utilizzo dei velivoli». Ora si cerca di correre ai ripari: «E' stata progettata una via di rullaggio che andrà ad alleviare il problema, ma che allungherà ulteriormente i tempi di percorrenza». C'è poi un ulteriore problema: «Le piste sono parallele - prosegue Negro - ma essendo a soli 808 metri di distanza l'una dall'altra (contro il minimo di 1035 metri previsto dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile) non rendono possibile effettuare operazioni in parallelo. Per ovviare al problema si è così dovuta adottata una procedura di atterraggi e decolli sfalsati». Ma le piste d'atterraggio non sono le sole a non convincere gli addetti ai lavori: «L'aerostazione del T1 - conclude Negro - è stata progettata con una visione proiettata alla vendita di prodotti piuttosto che alla creazione di spazi funzionali: ci sono solo 16 pontili d'imbarco, che tra l'altro non possono essere utilizzati da aeromobili di terzo livello che portano il traffico feeder. Inoltre, la qualità dell'infrastruttura è povera e deficitaria. I pavimenti si sbriciolano e richiedono costante manutenzione, gli ascensori sono insufficienti alla movimentazione dei passeggeri e dello staff da un piano all'altro della struttura».

Sebastiano Giordani



“ Contestammo fin da subito il posizionamento del T1, suggerendo l'ampliamento del vecchio terminal ”

Daniele Negro

sono tanti i peccati originali dell'aeroporto