

«Orio resisterà alla concorrenza Ha un mercato che è solo suo»

Paolo Malighetti di Iccsai sugli Hub del Nord dopo la provocazione di Bernardo Caprotti «Montichiari non sostituirà Malpensa»

DI DINO NIKPALJ

Montichiari e così sia. Bernardo Caprotti, mister Esselunga, chiede una svolta radicale nel complesso settore degli aeroporti italiani. E lo fa rilanciando l'ipotesi di fare del desolato scalo bresciano il nuovo Hub del Nord. Per il momento perde la bellezza di 10 milioni di euro l'anno, ma secondo l'imprenditore è geograficamente perfetto per le esigenze di questa parte del Paese. Meglio di Malpensa, nato male e proseguito pure peggio. Nella sua lettera al Corriere della Sera Caprotti dice basta agli errori fatti in nome di Alitalia «e della sua linea aerea all'amatriciana». Che tra l'altro ha pure lasciato Malpensa, nel frattempo. Solo che nella sua ricostruzione, vuoi per distrazione vuoi per altro, il signor Esselunga dimentica Orio al Serio, considerato che vorrebbe low cost e cargo a Malpensa, Linate City airport e Montichiari Hub. O meglio, dello scalo bergamasco dice solo che «deve essere facilmente navettabile» con quello bresciano. Una provocazione o altro? «Discuterne è comunque utile», commenta Paolo Malighetti, ricercatore senior di Iccsai, il Centro di ricerca per lo sviluppo aeroportuale nato proprio a Orio e diventato una delle realtà più importanti a livello europeo. «La provocazione ha un dato positivo. E se va fatta, questo è il momento. Permette valutazioni scerve da interessi particolari o dettate da esigenze a breve periodo. Poi dal punto di vista pratico, le indicazioni sono date dal Piano nazionale degli aeroporti».

Che indica Montichiari come una sorta di riserva di carico per gli scali della Lombardia. Già in un Piano regionale era prevista la possibilità che diventasse il secondo Hub del Nord: ma qui manca è decollato il primo, Malpensa... «È questo è un dato di fatto, anche se le nuove infrastrutture spostano effettivamente un po' gli equilibri»

Quindi Brebemi e l'Alta velocità avvicinan Montichiari e lo rendono



Paolo Malighetti

più appetibile?

«Ma Pedemontana, per contro, collega meglio Malpensa: quindi da questo punto di vista ci sono vantaggi per entrambi gli scali».

Ahia, non è che da questa situazione rimane beffato Orio al Serio?

«Io credo che una riflessione non possa essere fatta per singoli scali, ma sul sistema intero. Orio ha saputo crescere con specificità ben delineate, con un mercato tutto suo, non facile né banale. Difficile da scalfire per qualsiasi concorrente, e i dati parlano da soli. Certo, alla luce di potenziali e nuovi cambiamenti, anche Orio potrà essere chiamato a compiere nuove riflessioni».

Per ora, evviva il low cost?

«È un segmento forte e ben caratterizzato: il mercato difficilmente cambierà, e i dati lo dimostrano. E poi bisogna essere sinceri, per il nostro tessuto sociale ed economico il low cost e il conseguente sviluppo degli scali di media grandezza ha cambiato la mobilità di un intero Paese e portato più beneficio di qualsiasi mastodontico piano di collegamenti intercontinentali».

Ma la nuova normativa in itinere non rischia di cambiare il quadro del mercato, stabilendo regole chiare anche per Ryanair dal punto di vista fiscale e contributivo?

«L'iniziativa del governo è comprensibile dal punto di vista statico, perché va potenzialmente a

rimuovere quella che può essere una distorsione del trattamento. Ma esistono conseguenze dinamiche, e possono portare anche risultati sociali ed economici non necessariamente positivi: persino più lesivi dal punto di vista dell'equità di trattamento tra i lavoratori. Gli scenari possibili sono tanti: i vettori low cost potrebbero anche trovare un modo per operare qui tenendo le basi altrove, restando all'interno dei margini della normativa, per esempio. E alla fine il risultato potrebbe non essere quello atteso dal governo. Il che non vuol dire che non bisognasse intervenire, intendiamoci».

Ma in Italia non ci sono troppi aeroporti?

«No, i dati non dimostrano questo. Francia e Germania, per fare un esempio - Paesi orograficamente e urbanisticamente più collegabili - non hanno meno scali dell'Italia. Semmai è vera un'altra cosa: non è detto che tutti servano davvero. Però i dati italiani rivelano come il sistema dei trasporti e i livelli di mobilità siano cresciuti più della media europea proprio grazie a scali piccoli o medi diventati grandi, come Orio».

Alla fine l'incompiuta resta Malpensa. Per questo che Caprotti lancia l'affondo...

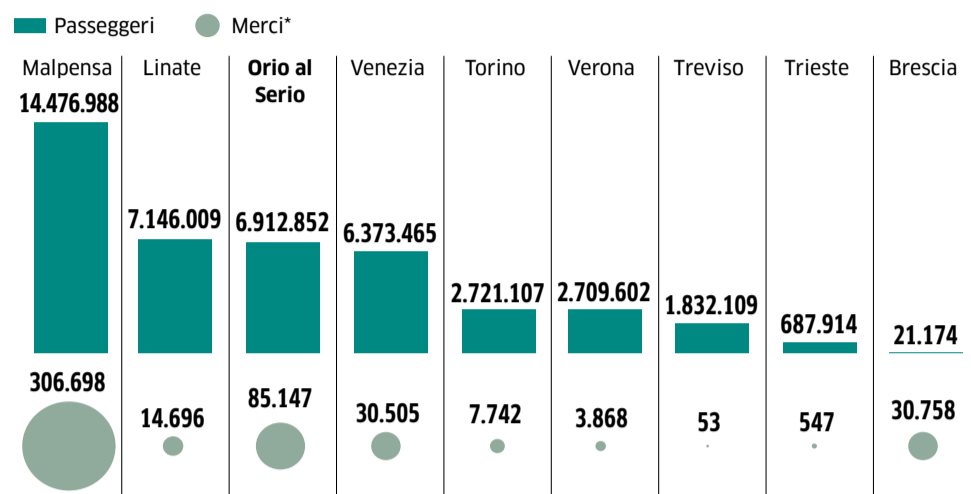
«Ripeto, la provocazione è anche utile e pure bella, soprattutto quando invita a non ripetere certi errori del passato. Il dibattito fa bene e, geograficamente parlando, Montichiari è al centro del Nord, ma forse la soluzione proposta è un attimo affrettata».

Meglio salvare Malpensa?

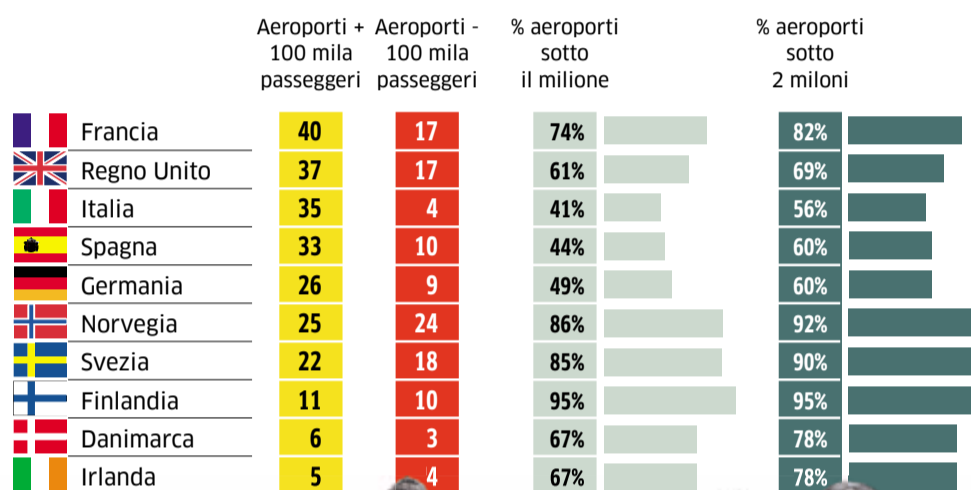
«Partiamo dal dato di fatto che la Malpensa che vorremmo non è quella alla quale siamo abituati e che abbiamo. Però credo anche che i costi affrontati per la sua realizzazione abbiano un peso, soprattutto in un Paese come il nostro. Meglio lavorare per mettere bene a regime quello che c'è già, anche perché non bisogna dimenticare che in Italia fare del nuovo è quasi impossibile. E da

Orio e gli altri aeroporti

GLI AEROPORTI DEL NORD DA GENNAIO A SETTEMBRE 2012



* tonnellate - Fonte: Assaeroporti



Fonte: Iccsai

diversi punti di vista: normativo, tempistico, economico... Facciamo fatica a spostare un palo, figuriamoci un aeroporto».

Insomma, Montichiari è una proposta da mondo ideale?

«Ecco, in quel contesto sarebbe ineccepibile, ma in quello reale c'è un'altra considerazione da fare».

Quale?

«Si continua a parlare di Hub, ma questo non vuol dire solo avere voli intercontinentali: serve anche il feederaggio. Ovvero l'alimentazione in termini di passeggeri da scali minori».

Ecco, chi fa gli spokes, i raggi d'alimentazione?

«Nel Nord Italia non esiste una struttura naturale di feederaggio. Oltralpe ci sono compagnie forti ed è impossibile pescarci, e il Sud gravita già su Roma, mica su Milano. E non è che faccio un volo da Genova o Bologna per alimentare Malpensa, al limite la raggiunga via terra: da Palermo, Bari o Catania, invece, il solo modo per raggiungere velocemente Roma è l'aereo».

Quindi si fa presto a dire Hub: in realtà l'offerta intercontinentale di Malpensa è alimentata solo da domanda locale?

«Sì, i voli di feederaggio sono lenti e sarebbe lo stesso anche a Montichiari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati

Piccoli scali Italia a quota trentanove

Piccolo è bello. Dal 2006 al 2011 la crescita degli scali italiani è stata del 16,3%. Ma quella dei piccoli aeroporti (sotto il milione di passeggeri l'anno) è stata del 24,7. «Una specificità molto italiana, basti pensare che i dati dell'Unione europea (più Svezia e Norvegia) registrano una crescita del 6,4% dell'intero comparto, ma solo dell'1,9 per gli scali sotto il milione di passeggeri. Colpa del proliferare di aeroporti nel Belpaese? Errato. Nella classifica europea per numero di scali, l'Italia è sesta a quota 39: davanti ci sono Francia, Regno Unito, Norvegia, Spagna e Svezia, con 57, 54, 49, 43 e 40 aeroporti. E la Germania in totale ne ha comunque 35. In realtà, Norvegia e Svezia hanno caratteristiche decisamente particolari: basti pensare che nel primo caso l'86% degli scali ha meno di un milione di passeggeri l'anno, dato che sale al 92 se arriviamo a quota 2. Dati simili per la Svezia: 85 e 90%. In Italia, invece, gli scali sotto il milione sono il 41%, il dato più basso dei Paesi esaminati. E anche se ampliamo a quota 2, il 56% è ancora il dato più basso, rispetto all'82 francese, al 69 inglese e al 60 spagnolo e tedesco».

L'assessore Gilardoni

«La Regione ha una chiara strategia»

«La Regione ha sempre avuto una strategia chiara sul tema dello sviluppo di un settore decisivo come quello del trasporto aereo e anche sul proprio sistema di scali». Lo ha detto l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità Andrea Gilardoni, intervenendo nel dibattito di questi giorni sugli aeroporti lombardi. «La programmazione regionale degli ultimi decenni ha individuato un ruolo preciso per ciascuno scalo - ha proseguito Gilardoni - Malpensa aeroporto intercontinentale, Linate city airport, Orio al Serio dedicato al low cost e Montichiari come cargo e riserva di traffico per un bacino che potrebbe raddoppiare in termini di domanda». In particolare l'assessore ha ricordato che «nel Piano nazionale redatto da Enac, che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assicurato dovrebbe essere approvato entro fine anno, Malpensa, insieme a Roma Fiumicino e Venezia Tessera, rappresenta uno degli accessi intercontinentali, da e per il resto del mondo. Milano Linate e Orio sono classificati tra gli aeroporti strategici e Montichiari è una riserva di capacità a lungo termine».