

# SUPERPARTES

A CURA DI LUCIANO DI FAZIO

## Troppi aeroporti in Nord Italia?

**L**a vicenda CAI-Alitalia è spesso accompagnata dalle polemiche sul destino dell'aeroporto di Malpensa che, nato come hub del Nord del vettore di bandiera, sembra non trovare uno sbocco industriale dopo lo spostamento della gran parte dei voli Alitalia sull'aeroporto di Roma Fiumicino.

Si è dibattuto a lungo, e tutt'ora si dibatte, circa il ruolo attuale e futuro degli scali localizzati nella direttrice Est-Ovest: Torino, Malpensa, Linate, Bergamo-Orio al Serio, Brescia, Verona, Treviso e Venezia.

La dialettica spazia dall'opportunità di rafforzare determinati sistemi aeroportuali anche attraverso sostanziali riassetti delle partecipazioni azionarie fino alla necessità di privilegiare l'autonomia, anche societaria, dei singoli scali rispetto a ipotesi di integrazioni sistemiche.

Questi ragionamenti hanno una valenza soprattutto politica e istituzionale che spesso è slegata da considerazioni di mercato e dall'analisi dei migliori casi di successo italiani e stranieri.

Lo studio sull'andamento dei principali scali europei negli ultimi decenni evidenzia come tale andamento, oltre all'ovvia correlazione con la dimensione e le potenzialità del bacino di riferimento, dipenda da tre eventi chiave:

1. la decisione di una o più compagnie aeree di avviare o incrementare la propria offerta da un determinato scalo
2. la decisione, o l'obbligatorietà, di una o più compagnie aeree a ridurre o eliminare la propria offerta da un determinato scalo
3. la decisione di un governo (nazionale o locale) di chiudere uno scalo esistente a servizio del trasferimento dell'attività presente su quello scalo in uno nuovo più attrattivo in termini di posizionamento, collegamenti, standard infrastrutturali, standard di servizio, capacità aeroportuale (in questo senso si ricordano, ad esempio i casi di Monaco e Berlino).

I tre eventi sopra citati sono quasi sempre determinati da considerazioni e da valutazioni di mercato, in quanto è il mercato che sceglie da quale scalo operare ancorché possa essere, ma solo in parte, influenzato dalle scelte (strategiche, commerciali, tecniche, ecc.) effettuate dai gestori dell'infrastruttura.

A titolo esemplificativo vale la pena ricordare le vicende relative allo scalo di Linate. Le compagnie aeree europee hanno sempre privilegiato l'aeroporto di Linate quale scalo al servizio del bacino milanese in virtù della sua prossimità al centro cittadino. Si è trattato quindi di scelte dettate da considerazioni di mer-

cato tanto è vero che tale scelta è stata strenuamente difesa da impedire nel 1999, grazie ad una imponente azione di lobby a livello europeo, il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa seppur ciò fosse previsto da una Legge del Governo (Decreto Burlando).

Anche l'esplosiva crescita dello scalo di Bergamo-Orio al Serio (oltre 6 milioni di passeggeri nel 2008) è riconducibile alla stessa logica. Alcune compagnie aeree, soprattutto low-cost, hanno individuato nello scalo di Bergamo un aeroporto in grado di soddisfare il loro mercato senza di fatto indebolire gli scali limitrofi (Linate e Malpensa hanno infatti mantenuto trend positivi di crescita fino al 2007).

È ragionevole ritenere pertanto che il destino degli scali italiani sulla direttrice Est-Ovest del Nord Italia sarà determinato nel lungo periodo da logiche di mercato che si manifesteranno attraverso le scelte operative delle compagnie aeree, e non da decisioni dei gestori delle infrastrutture (che potranno solo influenzarle tatticamente con le politiche commerciali e/o di servizio), dei loro azionisti o degli Enti regolatori (territoriali o nazionali).

*Luciano Di Fazio è stato Presidente di primarie compagnie aeree italiane. Oltre a ricoprire ruoli in differenti Consigli di Amministrazione, è Senior Partner di EMINTAD, Investment Bank con sede a Londra e uffici a Milano e Dubai ed Executive Director di One Works S.p.A. società leader nella pianificazione delle infrastrutture aeroportuali.*