

ARRIVI		ARRIVALS				ARRIVI	
Linea	Provenienza	Orario	Stato	Terminal	Esclusione	Linea	Provenienza
Flight #	Origin	Scheduled time	Actual time	Terminal	Remarks	Flight #	Origin
19	4305 La Romana	0655	1255	2		LO	0317 Warsaw
02	0607 Newark	0745	0928	1	Landed	LX	1616 Zurich
08	0808 Newark	0755	0951	1	Landed	BE	7354 Manchester
01	8228 New York	0755	0942	1	Landed	VE	8257 Timisoara
02	0802 Casablanca	0840	0918	1	Landed	BA	0572 London
02	0808 Casablanca	0915	0936	1	Landed	SU	0285 Moscow
02	0808 Casablanca	0920	1108	1		8J	0582 Casablanca
02	0802 Casablanca	0920	0910	1	Landed	8A	0212 Marrakech
02	0802 Casablanca	0950	1043	2		EK	0093 Dubai
02	0802 Casablanca	0955	0959	1	Landed	SB	0377 Barcelona



ARRIVALS ✈

Class	Scheduled	Actual	Comments
Arrival Time	Depart Time	Terminal	Remarks
1005	0948	1	Landed
1025	1017	1	Landed
1040	1017	1	
1040		2	
1045		1	
1055	1035	1	
1100	1117	1	
1120	1219	1	
1130	1211	1	
1135		1	

✈ ARRIVI

Class	Comments	Class	Comments
Flight	Origin	Arrival Time	Terminal
BE 7113	Birmingham	1140	1
U2 4346	London Gatw	1155	2
AT 0950	Casablanca		
AZ 0569	Zurich		
BA 8743	London City		
OV 0233	Tallinn		
AZ 0749	Dubai		
BT 0621	Riga		
BA 0576	London		
AZ 0583	Geneve		

ARRIVALS ✈

MALPENSA. E ora?

La nuova Alitalia è risorta dalle sue ceneri e dopo polemiche, scioperi, rimandi e battaglie politiche e territoriali, la decisione è presa: il partner straniero della Compagnia Aerea Italiana sarà Air France, proprio quella che a Malpensa e al nostro territorio piaceva meno. Ma Malpensa non è solo Alitalia.

Per Malpensa la strada resta in salita ma, dopo l'accordo tra la nuova Alitalia e Air France, appare sempre più evidente che, per lo scalo della Brughiera, la compagnia di bandiera rappresenta il passato. Lo sviluppo futuro, invece, sembra ulteriormente proiettato verso il radicamento e l'arrivo di vecchi e nuovi vettori.

Uno scenario rispetto al quale sono state profetiche le parole del presidente di Sea, Giuseppe Bonomi che, fin dall'inizio della vicenda, aveva stigmatizzato la separazione tra il destino di Alitalia e quello dello scalo del Varesotto, puntando lo sguardo sulla liberalizzazione del mercato e su nuove



Giuseppe Bonomi

e strategiche partnership, a cominciare da quella con i tedeschi di Lufthansa, ma non solo. La situazione alla quale si è di fronte, al di là delle convulse giornate che si sono susseguite tra fine dicembre e inizio gennaio, è presto detta. A bocce ferme la fotografia resta quella di uno scalo dalle grandi potenzialità, che al

momento è assolutamente sotto utilizzato dopo il "dehubbing" da parte di Alitalia e la mancata revisione degli accordi di volo bilaterali.

Basti pensare che i voli della compagnia di bandiera da Malpensa erano 1.238 nell'inverno 2007-2008, sono scesi a 312 nella stagione estiva dello scorso anno per ridursi a 153 a inizio dicembre. E la "dieta", con la nuova Alitalia, è proseguita riducendo - solo per fare un esempio - a tre i voli

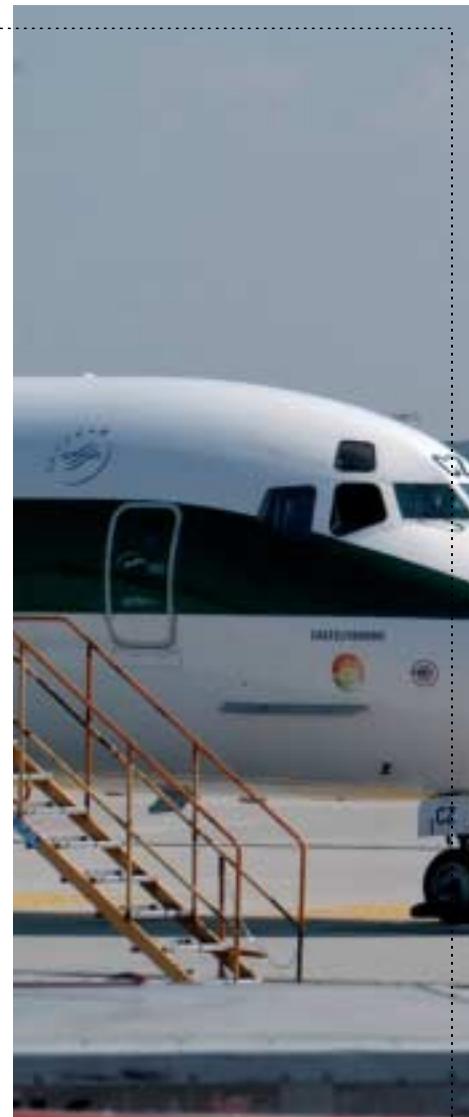
I "buchi" provocati dalla vecchia Alitalia, in parte colmati grazie alla lungimiranza di Sea, che ha sempre operato senza più far conto sulla compagnia di bandiera.

intercontinentali effettuabili dallo scalo lombardo contro i 13 effettuabili da Fiumicino. Il tutto mentre i giochi hanno continuato a muoversi attorno a Malpensa. Non sono mancate compagnie di bandiera straniere pronte a "fare la fila", in attesa che si aprano finestre per operare in deroga agli accordi bilaterali in essere e che gli accordi bilaterali stessi vengano rivisti.

Uno scalo dalle grandi potenzialità, che al momento è assolutamente sotto utilizzato.

A confermarlo è il fatto che l'Enac, negli ultimi mesi, ha rilasciato in via provvisoria per lo scalo di Malpensa autorizzazioni che erano state richieste per collegamenti, anche al di fuori degli accordi vigenti, in vista della rinegoziazione degli accordi bilaterali medesimi. Una soluzione tampone però, dal momento che il lasso di tempo concesso (generalmente 6 mesi), non permette ovviamente alle compagnie aeree di radicarsi ed investire sullo scalo organizzandovi il proprio network in modo stabile.

Tra gli operatori che si sono fatti avanti con insistenza vi è ad esempio Emirates, che, dal primo gennaio, ha ottenuto di raddoppiare la sua presenza potendo decollare con due voli al giorno per Dubai proprio da Malpensa. In questo caso il raddoppio è stato possibile proprio in virtù della concessione di una deroga da parte di Enac rispetto a quelli che sono attualmente gli accordi in essere con gli Emirati. E sempre dal vettore del Golfo sarebbero in atto altre pressioni per poter aggiungere altri voli verso lo scalo di Dubai che è il suo hub di riferimento. Analogamente si è mossa Korean Airlines (Corea del sud) che a dicembre ha inaugurato un nuovo volo di collegamento tra lo scalo lombardo e Seoul.



Tra gli operatori che si sono fatti avanti c'è Emirates, che, dal primo gennaio, ha ottenuto di raddoppiare la sua presenza potendo decollare con due voli al giorno per Dubai proprio da Malpensa.



Al radicamento ha invece puntato il colosso tedesco **Lufthansa** risultato anche vettore in testa nella hit parade stilata dalle Associazioni dei consumatori di sei paesi dell'Unione Europea. A novembre è stato presentato ufficialmente il marchio Lufthansa Italia, brand con base a Malpensa dove sono posizionati sei Airbus 319 per collegare Milano con otto città europee. Mancano oramai pochi giorni al decollo: il via è previsto per il 2 febbraio prossimo.

Quel giorno saranno introdotte le prime due destinazioni, Barcellona e Parigi Cdg. Successivamente saranno collegate le tratte per Bruxelles, Budapest, Bucharest e Madrid. Infine, da fine marzo, Lufthansa Italia opererà anche sulla rotta per Londra Heathrow e Lisbona. E che a Malpensa il tedesco sia di casa è confermato da un'altra, sebbene minore, presenza. Dal giugno dello scorso anno **Airberlin** (la seconda compagnia aerea tedesca ndr) si è spostata da Orio al Serio a Malpensa. Qui, dal Terminal 1, il vettore offre 25 voli alla settimana, con due voli giornalieri verso Berlino, Dusseldorf e Vienna (quest'ultimo con la consociata NIKI), potendo garantire coincidenze verso città

E' nata Lufthansa Italia, brand con base a Malpensa dove sono posizionati sei Airbus 319 per collegare Milano con otto città europee.

europee quali Helsinki, Copenhagen, ma anche verso la Russia (Mosca e San Pietroburgo).

Accanto a ciò non va dimenticata un'altra presenza crescente a Malpensa, quella di EasyJet che, arrivata a Malpensa nel 2006, ha via via radicato la sua presenza tanto che oggi un passeggero su quattro in transito dallo scalo lombardo si serve proprio di questa compagnia. Entro il 2009 gli aerei **easyJet** con

base nello scalo del Varesotto saranno 15, a fronte di un investimento notevole da parte della società inglese proprio su questo scalo. Infine non va dimenticato che il vettore low cost leader in Europa da novembre dello scorso anno opera su quella che è la tratta più redditizia per antonomasia, la Milano-Roma,

con 4 voli al giorno, dal lunedì al venerdì, mentre il fine settimana i collegamenti tra le due città sono tre il sabato e altrettanti la domenica a prezzi assolutamente competitivi rispetto ai vettori "tradizionali".

Liberalizzazione delle rotte. Sì, ma quando?

Per Malpensa inutile illudersi: la guarigione a suon di liberalizzazione, se ci sarà, non sarà veloce. Tutto resta in bilico nell'attesa che il medico cominci a somministrare proprio quella medicina tanto invocata e attesa, ma dagli effetti non immediati.

La mozione della Lega ribattezzata "norma salva Malpensa" chiude un capitolo per aprirne un altro, quello dei nuovi accordi bilaterali per attirare nuovi vettori aerei.

La mozione della Lega ribattezzata "norma salva Malpensa" chiude un capitolo per aprirne un altro. La palla, infatti, è ora nelle mani dei ministri delle Infrastrutture e degli Esteri che – in virtù proprio della mozione leghista – sono impegnati per le revisioni e ridefinizione dei

vigenti accordi bilaterali, in modo da garantire, anche su Malpensa, l'effettiva liberalizzazione dei diritti di traffico. In altre parole tempi, modi ed esiti delle negoziazioni non si conoscono.

Resta inoltre il dissidio tra gli interessi di chi vuole veramente un mercato più concorrenziale e chi invece – a partire dalla nuova Alitalia – avrebbe maggiori garanzie nel muoversi ancora in un mercato "protetto". Il futuro dello scalo della Brughiera è legato a filo doppio alla possibilità che altri vettori, anche di paesi stranieri extra europei, possano atterrare e decollare coprendo rotte rimaste scoperte. Ma ciò accadrà solo quando si concretizzeranno i nuovi accordi bilaterali che dovranno essere anche in linea con le disposizioni europee in materia.



LO SCENARIO

Il punto di partenza è uno. Laddove ci sono uomini d'affari e turisti che non esitano a staccare biglietti, così come non mancano occasioni d'affari e opportunità business oriented (dalla fiera Rho Pero all'Expo 2015, solo per fare due esempi), non verranno meno compagnie aeree disponibili ad atterrare e decollare.

*"Un aeroporto come Malpensa - dice **Anna Gervasoni** direttrice del Crmt (Centro di ricerche su trasporti e infrastrutture) dell'Università Cattaneo di Castellanza - è in grado di attrarre diversi operatori in quanto si tratta di uno scalo inserito in un bacino di utenza molto vasto. Ma questo sarà possibile solo con la liberalizzazione dei diritti di volo per le compagnie extra Ue e con una ulteriore spinta sulle infrastrutture di collegamento su strada e su ferrovia".*

A regolare l'attività degli operatori stranieri non comunitari sono accordi bilaterali sui diritti di volo, la liberalizzazione condotta rinegoziando questi accordi,

Il mercato liberalizzato del trasporto aereo è quello all'interno dell'Unione Europea e per le rotte tra UE e USA. Al di fuori, occorrono nuovi accordi tra gli Stati, da prendersi in linea con le disposizioni UE.

agirebbe proprio su questo tasto, aprendo, di fatto, il mercato alla concorrenza fra sempre più vettori. *"Questo scenario - spiega ancora la Gervasoni - implica come prima conseguenza una minore dipendenza da parte dello scalo da quello che, fino allo scorso anno, è stato il vettore di riferimento, ossia Alitalia. Ma soprattutto va nella direzione di una crescita di tutto il sistema".* Il binomio mercato più libero uguale crescita e sviluppo è stato già dimostrato nei fatti dal processo di liberalizzazione che si è compiuto nell'Unione Europea. Nel caso dei Paesi europei, infatti, i vincoli sono caduti nel 1997 per i voli nazionali e internazionali intra Ue,





spingendo il settore verso un processo di accelerazione.

A ciò va aggiunto l'accordo Ue - Usa denominato open sky che dal marzo 2008 ha liberalizzato i diritti di volo tra vecchio e nuovo continente. Le previsioni? In cinque anni ci saranno 26 milioni di passeggeri in più.

Ad avere i giorni contati, insomma, sono le politiche protezionistiche in un settore come quello del trasporto aereo nel quale "una maggiore concorrenza nei servizi aerei intercontinentali - scriveva sul sito www.lavoce.info **Andrea Boitani** all'inizio di gennaio - è un vero interesse nazionale e garantisce lo sviluppo di Malpensa indipendentemente dal fatto che Cai sposi una francese o una tedesca". A spingere su questo tasto vi sono le istituzioni europee che possono negoziare accordi bilaterali sui diritti di volo validi per tutti i Paesi membri come è accaduto con open sky, ma anche con paesi come Marocco, Nuova Zelanda ed Emirati Arabi Uniti, solo per fare alcuni esempi.

NON SOLO AEREI

La scommessa è vinta solo a metà per Malpensa. Il punto di partenza, infatti, rischia di ingripparsi e frenare tutto l'ingranaggio. Per lo scalo servono garanzie riguardo all'accessibilità, che è da sempre il suo tallone d'Achille. Possiamo veramente dire che il bacino di utenza è ampio se, per percorrere venti chilometri, ci si impiega ore o se l'orario dei collegamenti ferroviari lascia ai viaggiatori

tempi morti da capogiro? "Indubbiamente quello dell'accessibilità - ribatte la Gervasoni - è da sempre un problema per lo scalo della Brughiera: ma ultimamente i passi in avanti ci sono stati e ci saranno ancora nei prossimi anni". In Svizzera, a fine 2008, si è aperto il cantiere per l'Arcisate Stabio, un collegamento ferroviario che sulla carta diventa l'anello mancante per collegare Lugano e la Svizzera a Malpensa (le previsioni parlano di fine lavori per il 2014 ndr). Ci sono poi le

accelerazioni che dovrebbero essere prodotte

dall'avvicinarsi dell'Expo 2015: sulla mappa della Lombardia il tracciato della Pedemontana è più che un'ipotesi. "Anche a livello di risorse finanziarie - spiega ancora la Gervasoni - c'è oggi maggiore serenità, tuttavia i tempi per queste opere non sono mai brevi". Ed in prospettiva la docente ributta sul piatto la questione della terza pista, un richiamo che sembra fuori luogo in un momento come questo, quando camminando all'interno dello scalo della Brughiera si sente rimbombare il rumore dei tacchi al suolo. "Mi rendo conto del fatto che possa sembrare paradossale - afferma -, ma occorre guardare avanti e lo scenario, nel 2015, potrebbe essere davvero questo".

Per lo scalo servono però garanzie anche riguardo all'accessibilità, che è da sempre il suo tallone d'Achille.

Malpensa primo aeroporto italiano nel Cargo

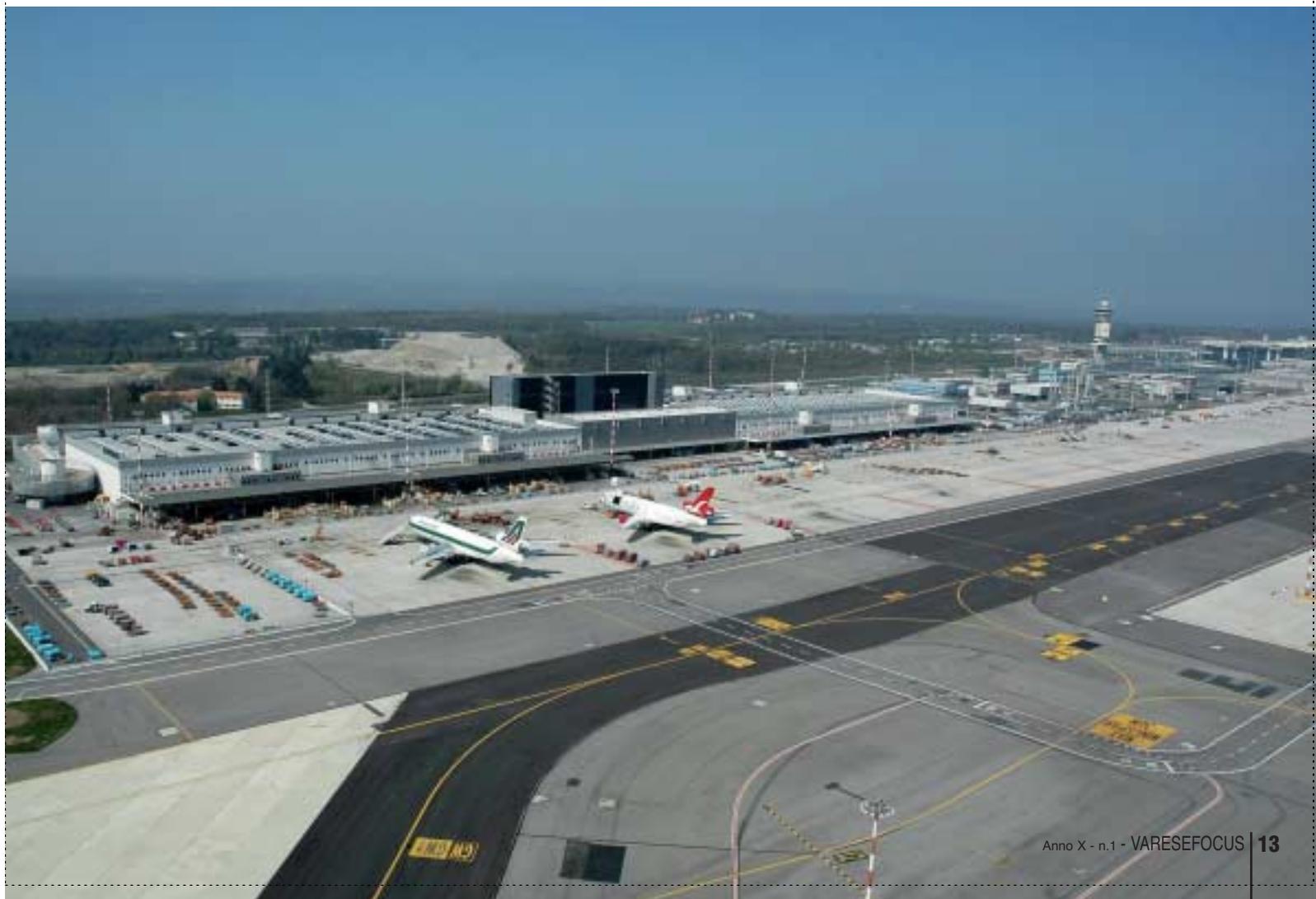
Mentre si delineano possibili scenari per il futuro del trasporto di passeggeri a Malpensa, non si scoprono le carte per quanto riguarda la movimentazione di merci. Una punta di diamante per lo scalo del

Dal 15 dicembre scorso i cinque cargo Md 11 con la scritta Alitalia sono rimasti a terra, con conseguente cassa integrazione per circa 500 lavoratori e perdite per il settore logistico intorno all'aeroporto.

Varesotto, snodo di quasi la metà dei traffici per via aerea di tutt'Italia. Qui il passo indietro di Alitalia ha aperto un vuoto: la fetta di torta lasciata nel piatto dalla compagnia di bandiera fa gola, considerando posizione strategica e centralità nei traffici dello scalo lombardo. Non è un caso dunque

l'interessamento dell'imprenditore bresciano Alcide Leali, fondatore di Air Dolomiti e patron di Alis Aerolinee, compagnia cargo che potrebbe debuttare a breve proprio a Malpensa.

Dal 15 dicembre scorso i cinque cargo Md 11 con la scritta Alitalia sono rimasti a terra alla Cargo City di Malpensa. Un mancato decollo che ha portato con sé l'ombra lunga della cassa integrazione per circa 500 lavoratori e perdite per il settore logistico che, attorno allo scalo della Brughiera, è andato crescendo negli anni. L'amministrazione straordinaria di Alitalia ha messo sul mercato l'attività cargo della vecchia compagnia di bandiera, ma le bocce sono rimaste ferme nel limbo dell'incertezza. Dal 12 gennaio, scaduti i certificati di volo della vecchia Alitalia, la partita del cargo "tricolore" è chiusa definitivamente nella attesa che altri vettori cargo si facciano avanti



per subentrare in un business non indifferente. A Malpensa, all'interno della Cargo city, nel solo 2007 sono state movimentate qualcosa come 500mila tonnellate di merci. La sola Alitalia, operando a pieno

La sola Alitalia, operando a pieno regime, copriva circa il 50 per cento del traffico merci.

regime, copriva circa il 50 per cento del totale per il 60% con voli all cargo e imbarcando il resto nelle stive dei voli passeggeri. A grande distanza nel far volare le merci ci sono gli scali di Fiumicino (154mila tonnellate sempre nel 2007) e di Bergamo (134mila tonnellate), rispetto ai quali l'aerostazione lombarda

appare senza dubbio il maggior polo di riferimento nel nostro Paese, forte anche della posizione geografica assolutamente concorrenziale rispetto ai traffici merci. Basti pensare che da qui transitano circa la metà di tutte le merci spedite per via aerea in Italia, movimentate da oltre una decina di operatori cargo per i quali il vuoto lasciato da Alitalia potrebbe rappresentare un'occasione da sfruttare a proprio vantaggio.

Non va dimenticato inoltre che l'aeroporto di

Malpensa primo aeroporto italiano per il cargo con 500mila tonnellate di merci. Fiumicino 154mila, Bergamo 134mila.



Malpensa nel 2007 si è aggiudicato il premio Air Cargo of Excellence assegnato da Air Cargo World, la più autorevole rivista del settore. Il verdetto ha definito lo scalo della Brughiera il miglior aeroporto in Europa per qualità dei servizi cargo tra gli aeroporti con un volume di traffico al di sotto delle 500mila tonnellate, prima di Monaco, Roma e Madrid. Malpensa ha ottenuto altresì la seconda posizione al mondo fra gli aeroporti di tutte le categorie di tonnellaggio.

La base logistica di Cargo city è dotata di attrezzature all'avanguardia e in prospettiva i progetti parlano di un ulteriore ampliamento per il piazzale aeromobili e della costruzione di nuovi magazzini per incrementare la capacità di ulteriori 350/400mila tonnellate di merci l'anno passando dalle attuali 500/600mila tonnellate annue al milione.

E non è dunque un caso se, attorno allo scalo della Brughiera, negli anni si sono intensificati i progetti per offrire spazi commerciali e di business agli operatori. A questo riguardo sono sufficienti gli esempi del Malpensa Business Park e dell'Aviport logistic park, entrambe progetti dell'olandese Schiphol che mirano a dare all'area circostante il sedime aeroportuale

Nel 2007 Malpensa ha vinto il premio internazionale Air Cargo Excellence, prima di Monaco, Roma e Madrid.

strutture di supporto.

E' certo però che il momento non è dei più felici per tutto il settore del trasporto merci per via aerea. Negli ultimi mesi del 2008 i dati sono stati trascinati "al ribasso" a causa della crisi economica.

La crescita della quantità di merci movimentate a Cargo city è stata di oltre 16 punti percentuali nel 2007 rispetto l'anno precedente, mentre nel corso dell'ultimo decennio l'impennata è stata del 161%, contro una media europea di

crescita del settore del 45%. Numeri da capogiro che, a partire dal 2008, hanno però cominciato a subire una flessione. Tra gennaio e ottobre 2008 la contrazione su base annua (fonti: dati Assaeroporti) era del 9,5%. Chiari di luna che emergono anche da un altro osservatorio sul traffico aereo a livello internazionale, lo Iata.

"Il calo del 7,9% della merce aerea nel mese di ottobre - si legge in un comunicato emanato dell'ente che ha sede a Ginevra - ha portato il volume del carico merci aereo dell'anno 2008 allo 0,8% in meno rispetto allo stesso periodo del 2007. I cali previsti in settori chiave delle merci aeree, come quello dei semi conduttori, indicano che c'è da aspettarsi che questa debolezza continui".

Paola Provenzano

