

Malpensa e il sistema aeroportuale milanese: segni di un nuovo inizio.

Pietro Modiano, presidente SEA, Milano 9 febbraio 2015

Il tema è ancora una volta Malpensa, ed è giusto che sia così, perché noi misuriamo il nostro sistema del trasporto aereo, la sua qualità, la sua aderenza alle esigenze di questa parte dell'Italia appunto attraverso la qualità e la funzionalità del suo unico aeroporto intercontinentale. O, che è lo stesso, con la capacità di questo nostro territorio di sostenere un aeroporto intercontinentale, e cioè di concentrare in un luogo adeguato un numero sufficiente di voli in grado di raggiungere senza fare scali intermedi le mete più importanti e utili per i suoi cittadini e i suoi imprenditori. Che lo si voglia o no questo luogo è Malpensa, oggi e per chissà quanto tempo. E il piano degli aeroporti del nostro governo lo conferma in modo formale.

O Malpensa ha successo, o dobbiamo rassegnarci alla serie B, e cioè a non avere, noi area d'Europa così ricca e sviluppata, per chissà quanto tempo, un luogo da cui partire per andare lontano senza scalo, e in cui attrarre dall'estero chi vuole venire qui da noi, senza scoraggiarlo con soste intermedie in altri aeroporti, soste che non fa chi viaggia per il mondo da e per Monaco, Francoforte, Parigi, o anche Zurigo e Barcellona o Vienna. Senza un grande aeroporto intercontinentale al suo centro, o vicino al suo centro, un'area economica per quanto sviluppata e ricca è appunto in serie B. E si sviluppa di meno, perché l'aeroporto intercontinentale è una fonte di valore aggiunto per il territorio, è un attrattore di gente e un moltiplicatore di affari, è una forza produttiva su cui si è costruita la fortuna e il destino di territori altrimenti poveri e sottosviluppati, e penso a Dubai che ha nell'aeroporto il suo petrolio, e si sta costruendo il futuro di un'intera economia, e penso a Istanbul, non distante da qui, con i suoi previsti cento milioni di passeggeri.

O Malpensa, o niente, insomma. E non vale recriminare, recriminare è un gioco di società.

* * *

Io ho cominciato a lavorare alla Sea immerso in un sistema di scetticismi e recriminazioni, e all'inizio in molti hanno fatto a gara per convincermi che quella di Malpensa era una gara persa in partenza, forse già persa nel 1998, e con il dehubbing di nuovo nel 2008. Certo, a meno di non chiudere Linate, e provate a chiuderla. Oppure, altre idee, per esempio che dovesse essere Malpensa a chiudere e lasciare spazio magari ad una Linate con una seconda pista estesa su un Idroscalo riempito di terra – come qualcuno diceva l'anno scorso proprio in questa sede - o ad un nuovo aeroporto a Brescia, da costruire ex novo. Idee che non aiutano molto, qui e oggi, e non mi hanno convinto. Anche perché la SEA che ho trovato stava bene in piedi, nonostante tutto, produceva reddito e dividendi, e anche Malpensa aveva retto, nonostante tutte le difficoltà strutturali e l'uscita di Alitalia. E non è poco, mi sono detto, ci deve essere del buono, pensa e pensate che cosa sarebbe Fiumicino, se Alitalia nel 2008 se ne fosse andata, o che cosa sarebbero gli aeroporti di Francoforte, Monaco,

Londra , Parigi , Amsterdam, senza Lufthansa, British, Air France, KLM. Stare in piedi, in queste condizioni, con conti in ordine, già non è poco, è un punto di leva.

La scommessa, mia e dei colleghi di Sea, con il sostegno dei nostri azionisti di controllo, è stata quella di uscire dagli scetticismi e dalle recriminazioni e di provarci, nelle condizioni date.

Non era neanche così facile all'indomani dell'IPO mancato e nell'anno del problema di SEA handling. Un problema, apro una parentesi, ancora non chiuso con l'Europa ma sul quale abbiamo impostato una soluzione forte e credibile, evitando licenziamenti, con un accordo con i lavoratori che garantirà un rapido break even alla nuova società di handling, oggi sottratta al nostro controllo per affermare la dovuta discontinuità rispetto a SEA handling.

Abbiamo deciso in condizioni non facilissime di continuare a investire su Malpensa per un aeroporto migliore, dimostrando di crederci, in vista di Expo e al di là di Expo. Nei passeggeri e nel cargo. Abbiamo scelto, lo ha fatto il nuovo CdA, di completare gli investimenti che erano stati previsti prima del dehubbing nell'area dei voli intercontinentali - potevamo fermarli - e di migliorare l'estetica e la funzionalità dell'intero aeroporto, e lo abbiamo deciso non per velleità. Eravamo convinti che una Malpensa migliore fosse condizione necessaria per poter guardare avanti, e cioè per convincere, siamo pratici, le più grandi linee aeree che qui avrebbero trovato un aeroporto bello, efficiente e non saturo, meglio di molti altri. Ma senza la prova che noi eravamo i primi a credere a noi stessi, non ci avrebbero creduto. E i profeti del declino avrebbero avuto ragione.

* * *

Io non so dire se la scommessa sia stata vinta, è presto ma sta di fatto che i risultati che dicono che il declino si è fermato sono cominciati ad arrivare. Ve ne dico due, che mi sembrano importanti: il 12% di crescita dei passeggeri intercontinentali nel 2014, il 9% di crescita dei volumi cargo. Noi abbiamo le nostre metriche, il numero annualizzato di passeggeri intercontinentali a Malpensa era sceso a 4.6 milioni a metà 2013; diciotto mesi dopo siamo oltre 5.3 milioni, con aumento di voli e frequenze da e verso gli Stati Uniti, il Canada, il Golfo, l'Asia orientale. Quest'anno, ne aspettiamo altri 500 mila in più, al netto del contributo dell'Expo. Sfioreremo a fine 2015 i 6 milioni di passeggeri che arrivano e partono da Malpensa per 40 destinazioni lontane.

E intanto, a conferma che siamo di fronte all'avvio di un'inversione di trend, e non ad un accidente, da Linate hanno, o avevano, cominciato a ridursi quelle che noi chiamiamo le "fughe", e cioè il numero di passeggeri che vanno verso una destinazione lontana partendo non da Malpensa ma appunto da Linate, e passano per un hub intercontinentale come Francoforte Parigi o Amsterdam, concorrenti di Malpensa e lì lasciano non solo tempo ma denaro. Queste fughe, che sottraggono Pil al nostro territorio, e opportunità a Malpensa,

sono circa un milione e trecentomila passeggeri l'anno, e a ottobre erano in riduzione dell'11% sull'anno prima, a rafforzare la ripresa internazionale di Malpensa. Da ultimo questa tendenza positiva si è invertita, ci stiamo attenti, ma è un'altra storia di cui accennerò.

Aggiungo il bel segnale di ieri nel settore del cargo, in cui dopo la crescita del 9% nel 2014 abbiamo inaugurato un hub dedicato a DHL, grande operatore logistico mondiale, con l'assunzione di 70 persone. Alla vigilia di Expo, è bello poter dire che il declino di Malpensa come aeroporto intercontinentale si è fermato, e si è probabilmente invertito. Ripeto, siamo solo all'inizio, ma è un buon nuovo inizio. Che lascia alle spalle anni difficili in cui abbiamo, come SEA, giocato bene dico io, ma soprattutto per difenderci e resistere.

Il sentimento che abbiamo in azienda è che siamo passati o stiamo passando da una lunga fase di autodifesa ad una fase di attacco. Lo abbiamo dimostrato a maggio, servendo i cinquecentomila passeggeri di Ryanair trasferiti temporaneamente da Bergamo, e servendoli bene, nel pieno della vertenza dell'handling e di questo devo essere grato ai colleghi e a tutti lavoratori di Malpensa. Ne vedremo i frutti.

C'è fiducia nel futuro, anche perché l'aumento del 12% del traffico intercontinentale e costi sotto controllo hanno dato un buon sostegno ai conti, con margini in buona crescita, nel 2014, nonostante i costi straordinari associati alla vicenda dell'handling. Con investitori internazionali che credono in noi, e che fra l'altro hanno sottoscritto il nostro primo bond, con una domanda di tre volte l'offerta.

Il restyling di Malpensa è, ripeto, il simbolo del rilancio ed è stata una buona idea. Il 20 aprile celebriamo la fine dei lavori di ristrutturazione, che hanno creato qualche disagio, ma sono stati veloci, e hanno permesso di creare un aeroporto che mi pare più bello e più luminoso ed è di certo più funzionale, a partire dai filtri di sicurezza. Lavori che fra l'altro già hanno dato frutti, nello sviluppo di aree commerciali che mi sembrano di prim'ordine, rappresentative del meglio in termini di marchi e ristorazione che questo nostro territorio può offrire.

* * *

Segni di un nuovo inizio. Ma adesso comincia un'altra serie di preoccupazioni. Che non sia un fuoco di paglia, o una falsa partenza, o peggio che succeda qualcosa che interrompa il decollo. Dobbiamo difendere la sostenibilità dei livelli raggiunti e garantire tassi di crescita ancora e a lungo positivi. Il nostro terminal principale, il T1, funziona ancora al 40% della sua capacità. C'è molto da fare per consolidare questi primi spunti di crescita e prima di dirci soddisfatti. I dati che vi ho illustrato ci dicono che è possibile, e aumentano le nostre responsabilità. Ma non mancano le minacce, e non tutto va nella direzione giusta.

Una minaccia prima di tutto, che riguarda i voli a breve e medio raggio, su cui Malpensa sta arretrando e che si riflettono in volumi di traffico nel complesso poco dinamici, nonostante gli intercontinentali. Intendiamoci, meglio crescere a due cifre negli intercontinentali e segnare il passo sugli altri voli, che viceversa, ma non è

una consolazione. E potremmo consolarci attribuendo l'intera responsabilità del ristagno del traffico non intercontinentale di Malpensa a uno o due vettori soltanto. Alitalia ha ridotto i suoi voli da Malpensa in un triennio di oltre un milione di passeggeri, dopo la sparizione dei 7,5 milioni di transiti fra il 2007 e il 2009. Ed è vero che i voli a breve raggio si attraggono con i prezzi, quindi spesso a spese del valore. Potremmo stare relativamente tranquilli. Ma invece è chiaro che se la tendenza è questa, a prescindere dalle sue cause, va invertita perché non è sostenibile indefinitamente. Un aeroporto intercontinentale vive di connettività a lungo raggio per la sua catchment area, ma si alimenta anche di breve e medio raggio.

Siamo impegnati su questo fronte, sul quale dico subito che contiamo in linea prioritaria su uno sviluppo di EasyJet favorito da un rilancio di progetti comuni. Ne dobbiamo parlare seriamente.

Così come non possiamo trascurare nessuna opportunità che provenga da altri vettori.

* * *

E' chiaro però che tutto si fa più difficile se la centralità di Malpensa nel sistema aeroportuale non è difesa. Per esempio, insisto a non ritenere una buona idea, lo dico anche ai vettori, trasferire voli da Malpensa a Linate, avvantaggiandosi della prossimità del centro di Milano ma perdendo l'opportunità dei transiti intercontinentali. Una idea per noi ancora peggiore se i voli trasferiti vanno ad alimentare, a partire da Linate, vecchi o nuovi hub concorrenti di Malpensa. Trasferire voli da un aeroporto intercontinentale non saturo a un aeroporto regionale saturo, non va bene, se pensiamo ad un sistema aeroportuale del Nord a cui assicurare uno sviluppo razionale. E i segnali cui accennavo di fine anno non sono buonissimi.

C'è un tavolo di lavoro istituito da Ministro Lupi per valutare questi fenomeni. Sono grato al Ministro di questo, e lui sa del nostro impegno ad essere costruttivi.

Quel tavolo di lavoro, in cui sono rappresentate le istituzioni locali, il governo e noi, serve e servirà non per lamentarsi ma per aiutare questo nostro sistema aeroportuale là dove l'impegno dell'azienda non può arrivare, e non andare come spesso accade in ordine sparso. E' lì che si possono progettare e promuovere le iniziative che sono vitali per i nostri aeroporti e in particolare per Malpensa. Ne faccio un cenno: è un tema decisivo.

Dopo la Pedemontana, ci sono intanto tre cose da fare abbastanza in fretta: il collegamento della alta velocità Milano-Torino con la ferrovia che porta a Malpensa, e la realizzazione del tratto ferroviario fra il Terminal 2 e Gallarate, che chiuderà l'anello e collegherà l'aeroporto con la Svizzera. Due progetti ferroviari già ben impostati, non enormi e sui quali Ferrovie Nord, RFI e noi stessi siamo impegnati per l'imminente partecipazione ai bandi per i fondi europei. In questo modo l'aeroporto sarà più vicino ai bacini del Piemonte e del Canton Ticino, con un aumento importante del suo potenziale di traffico. Saranno favorite sinergie con Torino Caselle sulle quali stiamo ragionando.

Il terzo progetto riguarda i collegamenti fra Malpensa e Milano. Qui dico subito dell'impegno, logico e doveroso dato il mio ruolo, per il superamento di uno stato di fatto insoddisfacente. Da Malpensa a Milano partono 65 treni circa, con una frequenza buona, europea diremmo, dell'ordine dei 15 minuti: una metropolitana. Da Milano a Malpensa ne partono altrettanti, ma purtroppo da due luoghi diversi, Cadorna e Centrale, con una frequenza, quindi, dimezzata, di mezz'ora-tre quarti d'ora: un'altra cosa, non un buon servizio. Per questo i Milanesi ritengono Malpensa lontana e mal collegata, ma sappiano che è un problema non di mezzi ma di dispersione irrazionale di energie. Perché non concentrare? E allora, un passo in là: se come è necessario si dovrà concentrare, meglio farlo da una stazione non scollegata all'alta velocità. E quindi il progetto Garibaldi: farne l'hub ferroviario per Malpensa. RFI lo ha delineato: costi modesti, tempi veloci e la possibilità di collegare la stazione di Bologna e il Terminal 2 in due ore e sei minuti al massimo, con soste a Garibaldi non superiori ai 17 minuti. Un grande passo avanti verso l'estensione del nostro bacino, a costi bassi. Mi sembra ci vogliano ottimi motivi per decidere di non procedere, o per frenare. Aspetto notizie, da parte mia non smetterò di insistere e di portare i nostri buoni argomenti. C'è da lavorare, ma sappiamo che cosa c'è da fare e qualcosa si è cominciato a muovere nella direzione giusta.

* * *

Concludo dunque, e ricapitolo.

La crescita a due cifre dei nostri passeggeri intercontinentali nel 2014, sommata a buoni risultati nel cargo, all'avvio a soluzione del problema dell'handling, alla solidità dei nostri conti, dicono che questo nostro sistema aeroportuale, centrato attorno ad una Malpensa rinnovata, può farcela, lasciandosi alle spalle anni di recriminazioni e scetticismi.

Noi siamo fortemente impegnati, con tutti i lavoratori di SEA, per non perdere il passo, e – nell'anno dell'EXPO – porre basi più forti per il futuro. Ci sono molte cose da fare e migliorare, i progetti ci sono e le energie non mancano. Non bisogna fare errori.