

# -71% passeggeri

A Malpensa i passeggeri a giugno sono calati del 94%, a luglio del 77%, ad agosto del 64%, a settembre del 71%

## Le imprese Grassi (Varese): al nostro scalo servono agevolazioni come ai porti

Luca Orlando — a pagina 2



DE-HUBBING

# Voli intercontinentali diretti, il miraggio delle imprese

**Grassi (Industriali Varese): al nostro scalo servono le agevolazioni dei porti**

**Luca Orlando**

«Un ridisegno dell'offerta, nell'ambito di un piano triennale di sviluppo». Dieci anni fa Alitalia replicava così alle critiche arrivate dopo il varo del nuovo orario estivo, che penalizzava Malpensa nei voli diretti intercontinentali, cancellando ad esempio il Milano-San Paolo. Solo un antipasto. Del piano di sviluppo si è in effetti persa ogni traccia, perché l'addio completo (anche se post-covid è possibile il ripristino di qualche tratta) della compagnia di bandiera a Malpensa arriva in realtà come epilogo inevitabile di un percorso mono-direzionale. Fatto di disimpegno, dimagrimento, riduzione dei voli.

E se a tamponare la falla dei collegamenti a medio e corto raggio sono arrivati negli anni altri vettori, più arduo è stato per Sea trovare alternative nei voli intercontinentali diretti. Con il risultato di costringere i viaggiatori ad effettuare una tappa intermedia, non sempre in Italia.

«Il risultato? Quando devo andare in Asia o negli Stati Uniti - spiega Roberto Grassi, presidente dell'Unione Industriali di Varese - devo buttare via dalle tre alle cinque ore, trovando coincidenze non troppo penalizzanti. E tutto questo tempo buttato rappresenta un handicap che i miei concorrenti europei tipicamente non hanno».

Per gli imprenditori dell'area si tratta quindi dell'ennesima cattiva notizia in arrivo dall'ex compagnia di bandiera, protagonista di un progressivo de-hubbing dallo scalo varesino.

«L'ultima beffa di una storia infinita - aggiunge Grassi - perché i continui salvataggi con denaro pub-

blico non hanno mai permesso di invertire il trend di una compagnia di fatto morta dieci anni fa. Distraindo inoltre risorse dal settore in senso lato. Dove è finito il piano nazionale di rilancio del settore? Il decreto cura Italia ha previsto tre miliardi per la compagnia ma si è dimenticato il sostegno al sistema aeroportuale nel suo complesso».

Nei dati 2019, gli ultimi significativi perché precedenti all'emergenza Covid, è evidente il peso diverso delle tratte: quelle intercontinentali valgono per Malpensa sette milioni di passeggeri, poco meno di un quarto del totale. Percentuale che invece supera il 36% nello scalo di Francoforte, che pure nei volumi globali di passeggeri trattati arriva in termini assoluti a livelli più che doppi rispetto allo scalo varesino.

«Malpensa - aggiunge Grassi - non è bloccata solo dalla questione Alitalia, in realtà manca una strategia generale di sviluppo del trasporto aereo nazionale. Malpensa, in questo momento di forte calo del settore e di rimodulazione delle abitudini dei viaggiatori, dovrebbe essere anche una priorità occupazionale. Ecco perché servirebbe un progetto di istituzione di una Zona Logistica Semplificata, che metta a disposizione del nostro aeroporto le stesse agevolazioni previste per i porti».

La debolezza nelle tratte a lungo raggio rappresenta un problema evidente per il sistema economico, come emerge dall'ultima valutazione di impatto realizzata dalla Liuc. E non solo guardando ai flussi turistici e all'indotto conseguente, più immediatamente misurabile, ma anche osservando le valutazioni delle imprese. La survey realizzata tra le aziende del territorio, parte della ricerca coordinata da Massimiliano Serati, evidenzia come quasi il 50% assegni grande importanza allo scalo nello svilup-

po del proprio business. Per converso, solo il 3,7% giudica poco influente (1, in una scala da 1 a 5) Malpensa per la scelta di localizzazione della propria attività. Oltre l'80% lo valuta invece come fattore condizionante, importante dunque per il mantenimento nell'area della propria unità produttiva.

Interessante notare come sia proprio la logistica delle persone ad ottenere i punteggi più alti in termini di importanza relativa (quasi sei su dieci), ritenendo questo aspetto cruciale per lo sviluppo del business, fattore abilitante per la crescita industriale. Guardando ai valori in campo, i benefici indotti dalla localizzazione delle imprese sono stimati in quasi 2,5 miliardi di euro. Cifre che rappresentano la traduzione diretta delle esperienze delle imprese.

«Per noi l'export vale il 90% dell'attività - spiega Barbara Colombo, ad di Ficep e neo presidente dell'associazione di categoria dei produttori di macchine utensili Ucimu-Sistemi per produrre - e i viaggi rappresentano la regola. La scarsità dei collegamenti diretti intercontinentali è evidentemente un guaio: spesso mi è capitato di dover passare da Londra per andare negli Stati Uniti, perdendo ore preziose». Handicap che si realizza anche nel flusso opposto, nelle visite dei clienti, ora drasticamente ridotte dal Covid ma in generale robuste. «Abbiamo fatto una misurazione diretta - aggiunge l'imprenditrice - osservando che in un anno vi sono 2600 persone che vengono a visitarci trascorrendo almeno una notte in albergo. Finora da febbraio sono state solo 17, si tratta però ovviamente di un'eccezione legata all'emergenza. Anche chi viene a trovarci deve affrontare spesso più scali, anche per questi viaggiatori il fatto che Malpensa non sia un hub intercontinentale rappresenta un problema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA