

Gruppo CLAS presenta l'Indicatore di Accessibilità Aerea Intercontinentale Estate 2015

Londra si conferma in testa, davanti a Parigi e Francoforte  
Milano nella Top Ten, pur senza una compagnia di riferimento  
davanti a Vienna, Helsinki e Copenhagen

## MALPENSA PRIMO TRA GLI AEROPORTI NON HUB SI RIPORTA SUI LIVELLI DEL 2007 PRIMA DELL'ADDIO DI ALITALIA

Milano 30 luglio 2015 – “Milano, con un modello di sviluppo innovativo e la forza del suo territorio, ha praticamente recuperato in termini di accessibilità i valori del 2007, quando Malpensa operava come hub, cioè c'era un vettore di riferimento, Alitalia, che forniva collegamenti (*feeder*) di breve raggio per alimentare quelli di lungo raggio.” Così ha dichiarato Roberto Zucchetti, partner di Gruppo CLAS, presentando i risultati principali del monitoraggio del mercato del trasporto aereo per la stagione estiva 2015 e il ranking dell'indicatore di accessibilità aerea intercontinentale diretta, con un focus sull'Italia e su Milano.

L'indicatore di accessibilità realizzato da Gruppo CLAS mette a confronto le città europee, misurando in maniera sintetica l'offerta di collegamenti aerei diretti disponibile settimanalmente dai relativi aeroporti e tenendo in considerazione anche l'importanza socio-economica delle destinazioni raggiungibili da ogni città. In tal modo si valuta sia l'estensione del network, sia la frequenza dei collegamenti, sia il fatto di essere connessi con le aree più importanti del globo.

“I valori della ‘Summer 2015’ – ha continuato Zucchetti – confrontati con quelli storici a partire dal lancio di ‘Malpensa 2000’, mostrano come Londra sia sempre stata il nodo di riferimento in Europa in termini di accessibilità intercontinentale, ottenendo il valore *benchmark* di 100, seguita da una prima fascia di città i cui hub sono di assoluta rilevanza (Parigi, Francoforte, Amsterdam) e da Istanbul (valore 71,9) che negli ultimi anni ha conosciuto una crescita con pochi eguali, diventando un vero e proprio hub globale grazie alla strategia di Turkish Airlines. C'è poi una seconda fascia di città, con aeroporti serviti di un “hub carrier” di riferimento, che comprende Monaco, Roma, Zurigo, Madrid.

Tra le città il cui sistema aeroportuale non comprende un “hub”, Milano, con 32,7 risulta di gran lunga la prima in termini di accessibilità, seguita da Manchester con 17,7 e Barcellona con 17,2. Milano inoltre precede svariate altre città europee dotate di hub (tra cui Vienna, Helsinki, Copenhagen, Bruxelles).

Milano con l'aeroporto di Malpensa – a Linate non ci sono collegamenti intercontinentali – rientra dunque nella Top 10 delle città europee, nonostante dal 2007 non operi più come un hub, cioè non sia più provvista di un vettore di riferimento che faccia confluire passeggeri per i collegamenti a lungo raggio.

“Oggi Malpensa – ha proseguito Zucchetti – si propone con un modello di network innovativo, in cui i collegamenti intercontinentali non sono affidati a un *hub carrier*, ma a una moltitudine di operatori, specie mediorientali ed asiatici, mentre il network di corto raggio, dopo gli spostamenti su Linate di Alitalia, Air France, KLM e Air Berlin, è stato recuperato da EasyJet, che raggiunge così una percentuale del 35% del traffico di Malpensa. Tale evoluzione del modello di business ha portato nell'ultimo biennio a una significativa crescita del network, che ha consentito a Milano di vedere riattivati tra gli altri dei servizi diretti su Miami (American Airlines), Toronto (Air Canada), Dehli (Air India), Teheran (Mahan Air) e Shanghai (Alitalia) e potenziati quelli su Abu Dhabi, Pechino, Tokyo, e Bagkok. Si ricorda poi anche la particolarità dell'introduzione da parte di Emirates del volo giornaliero su New York con l'A380 che opera grazie ai Diritti di V Libertà.”

In tutte le città che precedono Milano nell'analisi di Gruppo CLAS, la quota del vettore principale dell'aeroporto nel mercato intercontinentale va dal 40% in su: ovvero, ogni hub ha il suo “hub carrier” di riferimento. Tale hub carrier sarà anche il assoluto il vettore principale dell'aeroporto (considerando dunque anche il mercato domestico e continentale). A Malpensa, invece, l'offerta di collegamenti di lungo raggio è molto diversificata tra diversi *carrier* e il principale (Emirates) ha una quota del 20%. Dalla ricerca di Gruppo CLAS si rileva come i flussi di lungo raggio da/per l'Italia, per turismo e per affari, siano tra i più elevati d'Europa, ma molto traffico intercontinentale da/per il nostro Paese sia deviato attraverso gli hub del nord Europa. Regno Unito, Francia, Germania, ma anche Spagna, hanno tutti un'offerta di posti su voli intercontinentali diretti e destinazioni maggiore rispetto a quella italiana: mentre Roma e Milano contano rispettivamente 48 e 38 destinazioni intercontinentali, Madrid ne raggiunge 60, Amsterdam 86, Francoforte 115, Londra 125 e Parigi 134.

Analizzando nello specifico Malpensa, la ricerca di Gruppo CLAS rileva come il principale vettore intercontinentale sia Emirates, che ha guadagnato negli anni una quota di mercato complessiva sull'aeroporto superiore al 5% e risulta attualmente il secondo carrier dello scalo, dopo EasyJet (35%) e prima di Alitalia (4,1%). Questo scenario appare drasticamente diverso a quello presente fino al 2007, quando Alitalia operava come hub carrier e contava per più del 46% dell'offerta totale su Malpensa.

Gruppo CLAS dal 1975 lavora insieme ai propri clienti, nelle istituzioni e nelle grandi imprese, per affrontare con successo i processi di cambiamento, offrendo servizi di ricerca scientifica applicata e assistenza tecnica al management. Oggi Gruppo CLAS è composto da più di 80 professionisti, con competenze differenziate: economisti, statistici, informatici, sociologi, esperti della formazione e della comunicazione.

Per ulteriori informazioni: Eugenio Tumsich 336790554 - [e.tumsich@gruppoclas.com](mailto:e.tumsich@gruppoclas.com)