

# Sintesi delle ricerche realizzate da

Gruppo CLAS



**CAMERA  
DI COMMERCIO**  
*di Milano*



**CAMERA  
DI COMMERCIO**  
*di Varese*



Abstract del rapporto

## Malpensa

### Accessibilità aerea e sviluppo regionale

Il lavoro svolto dall'équipe di Gruppo CLAS, coordinata da Roberto Zucchetti e composta da Oliviero Baccelli, Giuseppe Siciliano e Tatiana Cini, ha avuto come obiettivo ultimo quello di comprendere e valutare il ruolo dell'accessibilità aerea offerta da Malpensa alla Lombardia e al Nord Italia in generale, al fine di evidenziare le opportunità per lo sviluppo regionale.

Malpensa è il secondo aeroporto italiano, alle spalle di Roma Fiumicino, per numero di passeggeri (poco meno di 18 milioni nel 2003) e nella classifica dell'accessibilità aerea offerta su scala intercontinentale. Nel periodo 1994 - 2003 il sistema aeroportuale milanese si è sviluppato in modo particolarmente elevato (+89% nei 9 anni considerati), in Europa dietro solo a Barcellona (+119%) e Madrid (+90%) e molto superiore al sistema londinese (+53%) e parigino (+27%). A livello di singolo aeroporto, solo lo scalo londinese di Stansted, base di numerosi operatori low cost, ha superato Malpensa per tassi di crescita nel numero di passeggeri annui (+21% medio annuo contro +19% medio annuo di Malpensa). Inoltre, il numero di destinazioni intercontinentali dirette raggiungibili da Malpensa è passato da 30 nel settembre del 1998 a 48 nel giugno del 2001 e a 59 nel giugno del 2004. Anche il numero di voli sul lungo raggio programmati settimanalmente è passato dai soli 156 prima dell'apertura di Malpensa 2000, a 271 nel giugno del 2001 e a 315 nel giugno del 2004, con nuovi collegamenti aerei fra la Lombardia e ben 23 nuove nazioni, permettendo così di ampliare da 12 a 35 il numero di paesi extraeuropei con un volo diretto dalla Lombardia.

Anche nel settore cargo, nel periodo incluso tra gli anni 1998 e 2004, Malpensa ha ampliato il proprio paniere di destinazioni di 28 località extraeuropee (da 24 a 52; +117%), incrementato il numero di connessioni intercontinentali di 126 unità (da 125 a 251; +101%), accresciuto del 6,7% la consistenza dei collegamenti attuati con velivoli a prevalente o totale destinazione cargo, confermando un'ampia competitività in termini di prezzo di trasporto verso le principali mete geografiche europee. Si è assistito, in particolare, ad una progressiva specializzazione dell'hub nel servizio ai territori centro-sudamericano ed asiatico.

Il ruolo di Alitalia a Malpensa è fondamentale, in quanto gestisce il 51% dell'offerta complessiva di posti sui velivoli in partenza per tutte le destinazioni. Questa percentuale è nettamente superiore alla media dei principali venti aeroporti italiani, che risulta essere il 32,5%, e superiore a quella di Fiumicino che è il 41,6% (dati riferiti all'estate 2004).

Due sono stati gli aspetti più critici, che hanno parzialmente compromesso le possibilità di sviluppo dello scalo, limitando sia il bacino "primario" (composto dalle province limitrofe allo scalo), sia quello secondario (scali "feeder"):

- le indecisioni nella "governance" del progetto
- la crisi di Alitalia e del settore aereo nel lungo raggio nel periodo 2001-2003.

Le indecisioni nella "governance" (intesa come politica industriale di indirizzo strategico e politica regolatoria) del progetto sono state numerose e rilevanti, tanto da compromettere notevolmente il raggiungimento dell'obiettivo di diventare un vero e proprio hub del Sud Europa. In particolare, la lunga disputa sulla ripartizione dei traffici fra Malpensa e Linate (sono stati necessari 5 decreti ministeriale fra il 1996 e il 2001 per gestire quest'aspetto di politica regolatoria) e il forte rallentamento degli investimenti previsti per migliorare l'accessibilità terrestre – stradale e ferroviaria - allo scalo, hanno ridotto il mercato di riferimento primario di Malpensa, che continua ad essere uno scalo considerato difficile da raggiungere sia dal centro di Milano e dalle zone della Lombardia orientale sia dalle province piemontesi limitrofe. Il risultato dei decreti ministeriali per la ripartizione dei voli nel sistema aeroportuale milanese ha compromesso notevolmente il sistema di hub & spokes ipotizzato su Malpensa. Infatti, gran parte dei traffici "spokes" su scala nazionale dal 2001 in avanti è tornato a posizionarsi su Linate, tanto che a Malpensa il traffico nazionale è quasi marginale (solo il 18,5%) e nettamente inferiore a quello di Linate, con il risultato di non poter sfruttare il sistema di rete e di interconnessioni che permetterebbe di ottenere le economie di scala e di scopo per i voli di lungo raggio, che possono essere attivati solo in presenza di un bacino di riferimento secondario rilevante.

Se Malpensa si sviluppasse come hub in modo da includere nel suo network le 15 principali destinazioni intercontinentali ( fra cui Los Angeles, Hong Kong e Singapore) al momento non incluse, il risparmio per i soli passeggeri dell'area milanese è valutabile in poco meno di 21 milioni di euro all'anno. Questo importo è l'espressione in valore del tempo risparmiabile in un anno dai passeggeri, che si servono del trasporto aereo di lungo raggio su Milano (Malpensa e Linate), per raggiungere le 15 destinazioni mondiali che attualmente non sono collegate con la Lombardia con voli diretti. Questo valore, così rilevante, si riferisce ai soli benefici diretti per i passeggeri che attualmente già volano verso quelle destinazioni e non tiene conto degli aspetti legati al possibile incremento dei passeggeri e allo sviluppo di traffici commerciali e scambi di servizi, che normalmente si verificano al momento dell'attivazione di nuovi voli intercontinentali diretti. Questi importanti benefici giustificano gli sforzi del sistema politico ed economico per lo sviluppo della rete intercontinentale di Malpensa.

Malpensa ha ancora spazi di crescita rilevanti, al contrario sia di Linate sia di Orio al Serio ed è pertanto una risorsa fondamentale per la Lombardia per far fronte ai tassi di crescita ancora importanti del settore aereo sia per i passeggeri sia per le merci.

Le ipotesi di rafforzamento di Malpensa sono legate allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri che rafforzino e valorizzino il legame con il territorio circostante, soprattutto con il principale sistema fieristico europeo che verrà inaugurato nell'Aprile del 2005 nella zona di Rho. La nuova fiera, oltre ad attrarre un consistente flusso di passeggeri aerei, sarà il primo luogo simbolo di Milano più vicino a Malpensa che a Linate. A questo scopo appare importante il completamento in tempi rapidi sia del raccordo autostradale fra Malpensa e l'Autostrada Torino – Milano all'altezza di Boffalora, sia l'allacciamento della stazione ferroviaria aeroportuale al sistema ferroviario gestito da Trenitalia (a Novara e a Gallarate), entrambi previsti dal progetto Malpensa inserito nella lista dei tredici progetti prioritari Trans-European Network già nel 1995.

Il secondo aspetto su cui concentrare gli sforzi del sistema economico e politico lombardo ai fini dello sviluppo del ruolo di Malpensa quale “porta di accesso” internazionale ed intercontinentale del Nord Italia è il rafforzamento ed il radicamento di una compagnia aerea, o meglio, di un sistema di alleanze fra compagnie aeree, che utilizzi lo scalo quale base operativa per i propri voli e per il proprio personale (base di armamento degli equipaggi, centro di manutenzione, scalo merci importante). Allo stato attuale pare assolutamente difficile ipotizzare un'alleanza diversa da quella di Sky Team facente perno su Alitalia, Air France e KLM.

Le opportunità da cogliere attraverso lo sviluppo di Malpensa, soprattutto nel lungo raggio passeggeri e merci, sono ancora rilevanti e non del tutto compromesse in quanto il settore, nonostante le recenti crisi, ha evidenziato ancora una volta trend di crescita importanti, infatti, le previsioni di crescita sono del 5% fino al 2010, con tassi superiori per i voli verso il Mediterraneo e i voli intercontinentali. E' evidente come sia necessario non perdere ulteriore tempo nel completamento del progetto inizialmente previsto, superando le incertezze sia nel completamento del Terminal 1 sia nella realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie a supporto di Malpensa. Gli Enti Locali e il mondo imprenditoriale devono, inoltre, porre una forte attenzione allo sviluppo di sinergie fra Malpensa e le nuove infrastrutture che sono in via di completamento nel territorio circostante (Alta Velocità Milano – Torino e Nuova Fiera, in particolare), affinché possano essere attivati rapidamente i possibili circoli virtuosi di collaborazione per lo sviluppo coordinato del territorio.



## **Accessibilità aerea e sviluppo regionale**

### **Malpensa come opportunità**

*Roberto Zucchetti*

Lunedì 13 dicembre 2004



1

## **Accessibilità e sviluppo regionale**

**Maggiore accessibilità**

=

**maggiore apertura dell'economia**

- Un mercato più ampio: le attività più forti possono espandere la propria produzione e svilupparsi
- Più concorrenza: le attività più deboli sono spinte a cambiare e, se non riescono, vengono sostituite.

**L'accessibilità apre una sfida:  
può indurre sviluppo o marginalità.**

***Senza raccogliere questa sfida però si perde ruolo  
e si arretra nella "gerarchia" regionale del globo***



## Accessibilità aerea

**L'accessibilità aerea è determinante  
nel medio e lungo raggio**

Per l'Italia settentrionale, l'accessibilità aerea è condizione essenziale per interagire con: Roma e l'Italia meridionale, il resto d'Europa e le destinazioni extraeuropee.

**Per avere accessibilità è necessario disporre di:**

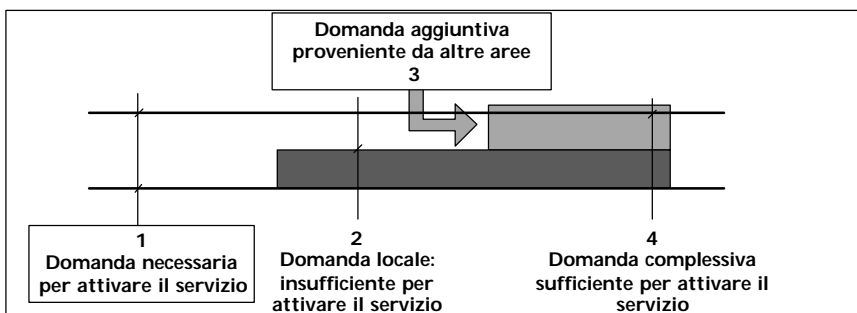
- infrastrutture e
- servizi

Milano e l'Italia settentrionale non disponevano, prima di Malpensa 2000, di un'infrastruttura capace di gestire grandi flussi di traffico e quindi un numero elevato di destinazioni.

## Accessibilità aerea (II)

Nel trasporto aereo sono determinati le economie di concentrazione

**Serve un grande aeroporto,  
capace di attrarre passeggeri da altre aree  
per attivare nuove rotte:  
"effetto dinamo"**



## Malpensa è un cantiere aperto

Investimenti fino al 2002	Opere realizzate (milioni di euro)
Infrastrutture di volo	120
Aerostazione passeggeri	274
Sistemi di accesso	100
Centrale tecnologica	40
Area merci (cargo city)	58
Opere complementari	28
<b>Totale</b>	<b>620</b>
<i>di cui finanziati dallo Stato</i>	<i>250</i>
<i>finanziati da SEA e terzi</i>	<i>370</i>

Fonte: bilanci SEA ed ENAC (dettaglio al 31.12.2002)

Nel 2003:

**Land side**

- ampliamento del corpo principale del terminal 1;
- hangar per manutenzione aeromobili
- nuova caserma dei Vigili del Fuoco;
- inizio riqualificazione impianto smistamento bagagli
- modifica degli spazi del terminal 2 area cargo.
- meccanizzazione due moduli Cargo City
- inizio costruzione edificio destinato spedizionieri, dogana, banche e posta;
- collegamento SS 336

Nel periodo 2004- 2009 previsti investimenti per 640 milioni di euro

- interventi sul sistema di smistamento bagagli
- completamento di Cargo City
- nuovo piazzale aeromobili e raccordi piste
- nuovo albergo con 400 camere.

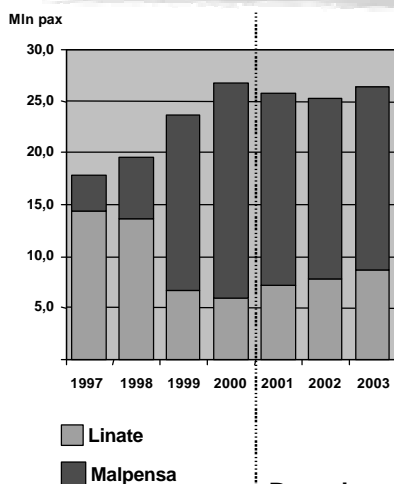
Gruppo CLAS



Fonte: semestrale SEA 2004

5

## Gli effetti dell'apertura di Malpensa



**Forte aumento del traffico: il sistema Linate + Malpensa è passato da 17,8 a 26,4 mln di pax (+48% in 4 anni) ma +89% in 9**

**In Europa dietro solo a Barcellona (+119%) e Madrid (+90%)  
Davanti a sistema londinese (+53%) e parigino (+27%)**

**Malpensa è nettamente l'aeroporto principale: passa da 3,5 a 17,6 mln pax e gestisce il 67% del traffico**

**Dopo l'avvio si è però aperta una fase di incertezza: si possono riconoscere fattori interni ed esterni**

Gruppo CLAS



6

## Malpensa: superate le previsioni di progetto

Passeggeri gestiti

	1997	medio periodo	lungo periodo
Linate	14,2	5,3	5,9
Malpensa	3,4	16,7	26,4
SISTEMA	17,6	22,0	32,3

2003

17,6

26,4

Merchi gestite

	1997	medio periodo	lungo periodo
Linate	62	15	16
Malpensa	0	300	1.000
SISTEMA	62	315	1.016

Fonte: Comitato Malpensa 2000

Unità: milioni di passeggeri

2003

363

Fonte: Comitato Malpensa 2000

Unità: migliaia di tonnellate

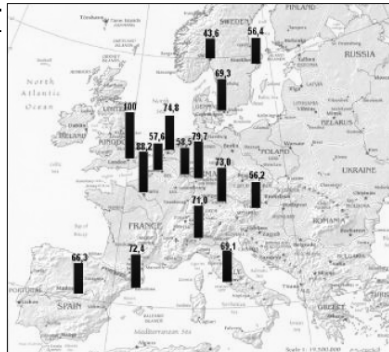
**Medio periodo:** aerostazione passeggeri con due "satelliti" e due moduli della "cargocity" a pieno utilizzo. Arco di 5-7 anni dall'entrata in funzione della nuova aerostazione (2005 circa).

**Lungo periodo:** terzo "satellite" dell'aerostazione e terzo modulo della "cargocity".

## L'accessibilità è cresciuta

Tav. 1: Indicatore CERTeT - Unioncamere Lombardia di accessibilità continentale

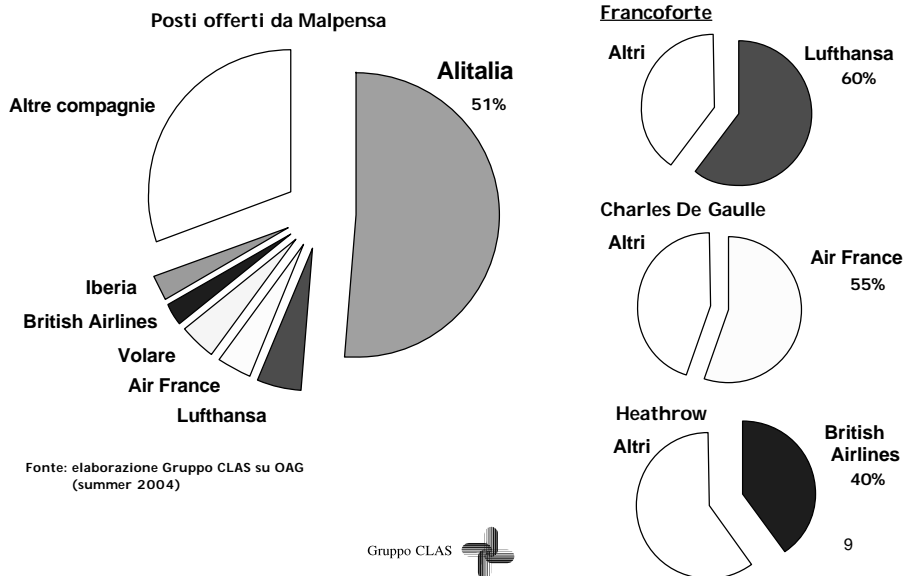
Città	giu-03 dic-03	giu-04
Londra	100	100
Parigi	93,6	88,2
Francoforte	81,7	79,7
Amsterdam	78,4	74,8
Monaco	74,6	73,0
Barcellona	71,4	72,4
Milano	77,1	70,7
Copenaghen	70,7	69,3
Roma	69,1	69,1
Madrid	70,6	66,5
Dusseldorf	n.d.	55,8
Brussels	65,2	57,6
Stoccolma	56,3	48,8
Vienna	57,4	53,7
Oslo	n.d.	36,0



	set-98	giu-01	giu-04
destinazioni intercontinentali	30	48	59
voli di lungo raggio (settimanali)	156	271	315
Paesi extra - Ue collegati direttamente	12	27	35



## La crescita ha un partner strategico



## La compagnia di riferimento e il suo posizionamento

Compagnia	Passeggeri (mln RPK)	Posti (mln ASK)	Passeggeri (mln)	Numero di aerei	Fatturato (mln \$)	Hub di riferimento
British Airw.	103.092	141.273	36,1	229	12.857	Londra Heathrow
Air France	101.644	134.273	43,7	245	14.521	Parigi Charles de Gaulle
Lufthansa	90.708	124.027	45,4	224	18.156	Francoforte (primario) e Monaco (secondario)
KLM	57.784	72.099	19,0	100	6.917	Amsterdam
Iberia	42.100	56.145	26,6	149	5.256	Madrid
Alitalia	31.626	44.175	22,5	151	4.916	Milano Malpensa e Roma Fiumicino
Swiss	25.059	34.564	11,2	81	3.073	Zurigo
Austrian Air.	17.965	24.800	8,5	n.d	2.552	Vienna
Finnair	12.971	18.644	19.12	57	1.823	Helsinki

elaborazioni Gruppo CLAS su dati Airline Business

## L'accessibilità merci è cresciuta

### Quota destinazioni extracontinentali servite

Hub	1998	2004
Francoforte	59%	57%
Londra	63%	55%
Parigi	57%	53%
Amsterdam	48%	47%
Milano	11%	24%
Roma	31%	22%
Bruxelles	28%	17%
Zurigo	30%	17%
Madrid	18%	15%

Sul totale delle destinazioni servite dall'Europa

L'apertura di Malpensa 2000 ha consentito di togliere la Lombardia dalla marginalità.

La distanza rispetto ai competitori rimane però rilevante.

## L'Asia è la destinazione più sfavorita

### Importanti destinazioni non servite

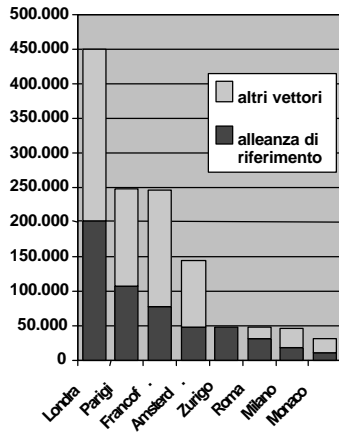
Memphis	via Francoforte
Singapore	via Francoforte
Los Angeles	via Francoforte
Nagoya	via Francoforte
Canton	via Parigi
Giacarta	via Francoforte

### Tariffe per il trasporto per alcune destinazioni

destinazioni	Franco- forte	Milano
Tokyo	1.792	3.508
Hong Kong	1.228	1.372
Seul	1.732	3.588
New York	891	848
Miami	988	960
Johannesburg	2.292	1.588
Shanghai	1.480	1.744

Prezzo per 400 Kg sottoposto  
General Commodities Rates

## Cercare maggiore accessibilità intercontinentale



**Il contesto europeo è dominato da Londra**

**Parigi e Francoforte si contendono il 2° e 3° posto**

**Amsterdam è saldamente collocata al 4° posto**

**L'offerta di Malpensa è 1/3 quella di Amsterdam e 1/5 di Parigi e Francoforte**

**Un obiettivo possibile ma impegnativo è dimezzare la distanza con Amsterdam**

## Il costo della mancanza di collegamenti diretti

Destinazione	viaggiatori	Perdita annuale per il tempo (€)
Mexico City	48.102	3.824.109
Hong Kong	51.606	3.405.997
Los Angeles	70.784	2.760.576
San Francisco	50.578	2.124.277
Seoul	33.514	2.010.840
Singapore	25.591	1.458.630
Detroit	17.120	847.440
Montreal	19.044	742.717
Philadelphia	11.591	643.245
Houston	10.818	632.853
Vancouver	9.912	624.456
Dallas	13.938	585.397
Denver	11.066	497.970
Sydney	11.618	453.102
Kuala Lumpur	11.502	241.542
<b>Totale</b>	<b>396.784</b>	<b>20.853.151</b>

**Volare da Milano costa fino al 12% in più di biglietto.**

**Tenendo conto del tempo perso il maggior costo sale al 14%**

	Tariffa Media	Costo Generalizzato medio
Malpensa	4.012,27	5.077,63
Zurigo	4.047,29	4.978,62
Amsterdam	3.969,64	4.840,66
Monaco	3.713,06	4.739,88
Francoforte	3.596,01	4.442,66

**Il tempo perso dai passeggeri vale ogni anno oltre 20 milioni di euro**

## Debole la rete di fideraggio

### Destinazione nella rete di fideraggio

Aeroporto	N°
Francoforte	60
Parigi Charles De Gaulle	51
Amsterdam	50
Monaco	49
Madrid	40
London Heathrow	36
Barcellona	24
Roma	24
Zurigo	24
Vienna	22
London Gatwick	18
Milano Malpensa	17
Dusseldorf	13

### Partner commerciali di Alitalia

Air Alps	Croatia Airlines
Air France	CSA Czech Airways
Air Malta	Malev,
Alitalia Express	SN Brussels Airlines
Bulgaria Air	Tarom

## Una prima conclusione

**Porre la questione dello sviluppo dell'accessibilità al livello adeguato**

**A partire da una solida alleanza tra gestore aeroportuale  
Vettore di riferimento  
E la sua alleanza**

**Superare il clima di incertezza che ha caratterizzato gli ultimi anni**



UNIVERSITÀ  
CATTANEO  
CASTELLANZA

## **CRMT**

**CENTRO DI RICERCA SUI TRASPORTI E LE  
INFRASTRUTTURE**

# **ACCESSIBILITA' AEREA E SVILUPPO REGIONALE**

Anna Gervasoni  
Varese, 13 dicembre 2004

1



UNIVERSITÀ  
CATTANEO  
CASTELLANZA

## Indice

- Analisi dei cambiamenti economico-produttivi intersorsi dopo la creazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa
- Analisi dei cambiamenti intersorsi dopo l'apertura di altri hub europei
- Una valutazione dell'impatto economico sul territorio con riferimento ad alcuni ambiti settoriali

2

## Indice

- Analisi dei cambiamenti economico-produttivi intercorsi dopo la creazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa
- Analisi dei cambiamenti intercorsi dopo l'apertura di altri hub europei
- Una valutazione dell'impatto economico sul territorio con riferimento ad alcuni ambiti settoriali

## La variazione del valore aggiunto

<i>Province</i>	<i>Variazione 1995-02</i>	<i>Crescita media annua 1995-2002</i>
<b>Novara</b>	35,11%	4,39%
<b>Varese</b>	34,67%	4,33%
<b>Como</b>	23,80%	2,98%
<b>Milano</b>	35,83%	4,48%
<b>ITALIA</b>	35,48%	4,43%

## L'evoluzione della scomposizione settoriale del valore aggiunto nel periodo 1995-2002

<i>Province</i>	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Servizi</i>
<b>Novara</b>	-0,6%	-2,2%	+2,8%
<b>Varese</b>	0%	-5,2%	+5,2%
<b>Como</b>	+0,1%	-4,0%	+3,9%
<b>Milano</b>	0%	-4,6%	+4,6%
<b>LOMBARDIA</b>	-0,1%	-3,7%	+4,5%

Fonte: Elaborazione LIUC su dati Unioncamere

5

## L'evoluzione degli occupati per macrosettori dal 1995 al 2003

<b>1995</b>			
<i>Provincia</i>	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Servizi</i>
<b>Varese</b>	1%	47%	52%
<b>Como</b>	1%	51%	48%
<b>Milano</b>	1%	38%	61%
<b>Lombardia</b>	2%	44%	54%

<b>2003</b>			
<i>Provincia</i>	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Servizi</i>
<b>Varese</b>	1%	45%	54%
<b>Como</b>	2%	49%	49%
<b>Milano</b>	1%	36%	63%
<b>Lombardia</b>	2%	40%	58%

Fonte: Elaborazione LIUC su dati ISTAT

6

## I risultati delle interviste effettuate

Sulla base di alcune interviste effettuate con riferimento alle scelte strategiche di location delle imprese, ed in particolare delle grandi imprese multinazionali, sono emerse le seguenti considerazioni:

- ◆ la rilevanza della "variabile-aeroporto" per le scelte logistico-strategiche delle imprese;
- ◆ l'accessibilità quale parametro principale da valutare con riferimento all'aeroporto, sia in termini di accessibilità aerea (collegamenti aeronautici) che di accessibilità all'infrastruttura aeroportuale;
- ◆ la situazione specifica dell'aeroporto di Malpensa: è utile focalizzarsi sulle opportunità non sfruttate e da recuperare, obiettivo raggiungibile solo attraverso un piano di sviluppo condiviso dalla totalità degli attori in gioco; proprio l'incertezza legata al futuro costituisce, infatti, un grosso ostacolo per le scelte decisive di medio-lungo termine;
- ◆ a livello infrastrutturale, particolare attenzione da dedicare alla realizzazione dei recenti investimenti programmati, nonché all'ulteriore sviluppo dell'area Cargo.

## Indice

- ◆ Analisi dei cambiamenti economico-produttivi interscambi dopo la creazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa
- ◆ Analisi dei cambiamenti interscambi dopo l'apertura di altri hub europei
- ◆ Una valutazione dell'impatto economico sul territorio con riferimento ad alcuni ambiti settoriali



## Alcuni casi di successo internazionale: un confronto

I sistemi aeroportuali scelti come termini di confronto sono stati...

- Manchester
- Madrid/Barajas
- Francoforte

## Caratteristiche dell'area di riferimento degli aeroporti oggetto d'analisi

	<b>Malpensa</b>	<b>Francoforte</b>	<b>Madrid</b>	<b>Manchester</b>
<b>Popolazione (Unità)</b>	9.000.000	6.000.000	5.500.000	7.000.000
<b>PIL (Mln di Euro)</b>	241.234	185.000	123.752	145.000
<b>PIL Pro Capite (Euro)</b>	27.000	30.833	22.500	20.714

## Accessibilità aeroportuale

	Malpensa	Francoforte	Madrid	Manchester
<b>Distanza dal centro abitato (Km)</b>	48 da Milano; 39 da Varese	15	12	15
<b>Numero di collegamenti autostradali</b>	1 (*)	4	3	5
<b>Presenza di collegamenti ferroviari</b>	sì	sì	no	sì
<b>Metropolitana</b>	no	no	sì	sì

(\*) Si tratta, in realtà, di un collegamento per il tramite di una superstrada

Fonte: Società di gestione dei singoli aeroporti

11

## Dinamica del traffico passeggeri, merci e movimentazione degli aeromobili

	Malpensa		Francoforte		Madrid		Manchester	
	2003	Prev.	2003	Prev. <sup>2</sup>	2003	Prev.	2003	Prev. <sup>2</sup>
<b>Passeggeri (Mln)</b>	17,6	n.d.	48,4	81,0	35,3	70,0 <sup>3</sup>	19,9	40,0
<b>Movimenti (x 1.000)</b>	213,6	n.d.	459,0	656,0	379,3	647,0	195,0	300,0
<b>Merci (Mln Ton.)</b>	0,4	n.d.	1,7	2,7	0,3	0,5 <sup>1</sup>	0,1	0,3

<sup>1</sup> Previsioni al 2007. <sup>2</sup> Previsioni al 2015. <sup>3</sup> Previsioni al 2025.

Fonte: Istituti Nazionali di Statistica dei singoli paesi

12

## L'impatto economico: alcuni studi effettuati

	<b>Occupazione</b>	<b>PIL</b>
<b>Francoforte</b> (avvio del piano di sviluppo nel 2000)	100.000 nuovi posti di lavoro alla fine dei piani di sviluppo (2015)	Perdita del 2,5% in caso di mancato sviluppo dello scalo
<b>Madrid</b> (avvio del piano di sviluppo all'inizio degli anni Novanta)	Aumento dell'occupazione diretta pari al 180% dal 1997 al 2025	Aumento del PIL pari al 180% dal 1997 al 2025
<b>Manchester</b> (avvio del piano di sviluppo nel 2000)	30.000 nuovi posti di lavoro diretti entro il 2015 e 100.000 in UK	Incremento in UK pari a 3.000 mln di euro annui
<b>Malpensa</b> (avvio del progetto di sviluppo "Malpensa 2000")	140.000 nuovi posti di lavoro attivati nel lungo periodo (2015)	Attivazione di un valore aggiunto pari a circa 5.000 mln di euro nel lungo periodo (2015)

Fonte: Società di gestione dei singoli aeroporti, ACI Europe, Stime LIUC e Gruppo Clas 1995

13

## Alcune evidenze

- ◆ Presenza di rilevanti e formalizzati progetti di sviluppo che interessano le piste di atterraggio/decollo, i terminal e le strutture cargo
- ◆ A livello di accessibilità, i tre scali aeroportuali oggetto di studio dispongono di un sistema infrastrutturale di supporto molto efficiente
- ◆ Nelle tre aree indagate, si registra un deciso impatto a livello di occupazione e di PIL attivato
- ◆ Le tre infrastrutture aeroportuali manifestano una precisa caratterizzazione e specializzazione

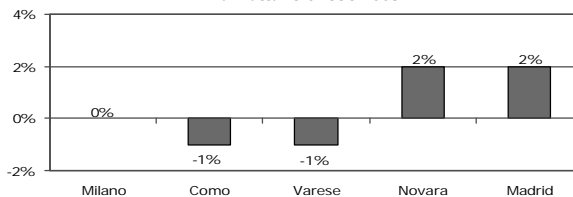
14

## Indice

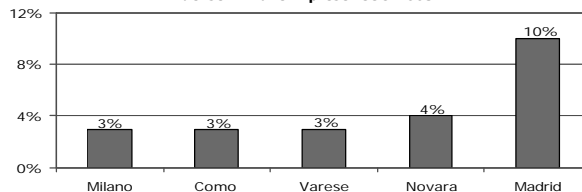
- Analisi dei cambiamenti economico-produttivi intercorsi dopo la creazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa
- Analisi dei cambiamenti intercorsi dopo l'apertura di altri hub europei
- Una valutazione dell'impatto economico sul territorio con riferimento ad alcuni ambiti settoriali

## Il settore dei servizi alle imprese: l'evoluzione del numero delle imprese dal 1998 al 2003

**Cagr di crescita del numero di imprese attive nel settore manifatturiero 1998-2003**



**Cagr di crescita del numero di imprese attive nel settore dei servizi alle imprese 1998-2003**



## Il settore dei servizi alle imprese: l'evoluzione del valore aggiunto dal 1998 al 2003 (Mln Euro)

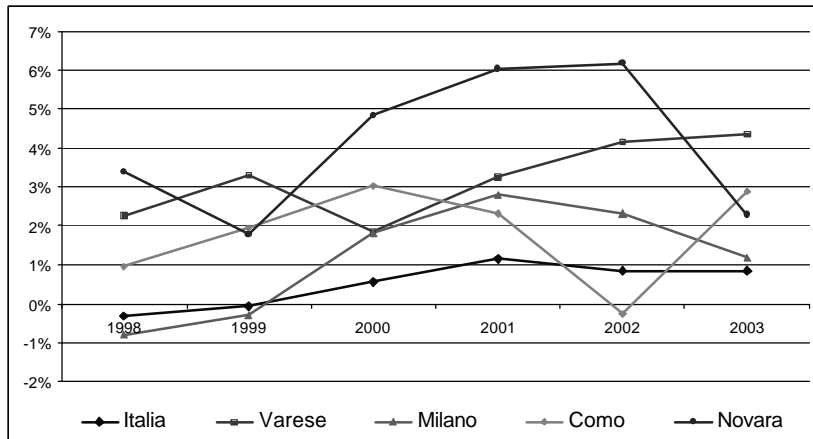
	1998	1999	2000	2001	2002	Cagr
<b>Area MXP</b>	87.673	91.478	97.856	103.011	105.897	4,8%
<b>Nord Italia</b>	349.236	362.100	386.785	407.531	422.476	4,9%
<b>Italia</b>	681.490	705.297	750.611	793.283	824.806	4,9%
<b>Madrid</b>	78.341	84.065	91.623	100.503	n.d.	8,7%

Fonte: Elaborazione LIUC su dati Annuari Statistici delle Province della Lombardia e Piemonte  
 Directorio de Unidades de Actividad Económica de la Comunidad de Madrid e Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

## L'evoluzione dell'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica

- ◆ L'analisi è focalizzata sulla provincia di Varese. Nelle precedenti ricerche effettuate sull'impatto economico generato da Malpensa (LIUC – Gruppo Clas, 1995), l'attivazione complessiva era stata stimata, nell'ambito della stessa provincia di Varese, in circa 7.600 nuovi posti di lavoro nel periodo compreso tra il 1996 ed il 2005.
- ◆ Considerando la recente dinamica dell'occupazione nel settore dei trasporti e della logistica, la stima dei posti di lavoro attivati è cautelativamente pari a circa oltre 6.000 unità dal 1998 al 2003.
- ◆ Quindi, considerando anche il potenziale sviluppo futuro connesso a Cargo City, il settore in esame è destinato a rispettare le previsioni.

## Il settore dei trasporti e della logistica: tassi di crescita del numero delle sedi di imprese dal 1998 al 2003



Fonte: Elaborazione LIUC su dati Infocamere

19

## Il mercato immobiliare nell'area di Malpensa: alcune considerazioni tratte dalle interviste

- I prezzi immobiliari ed i canoni di locazione non risultano essere aumentati in modo differenziale rispetto alla media lombarda, ossia non si è assistito all'apprezzamento che solitamente si registra in contesti analoghi quale effetto della presenza di una infrastruttura aeroportuale di tipo hub.
- Talune categorie di prezzi hanno addirittura subito, immediatamente dopo l'anno 2000, un ridimensionamento a causa della mancata piena evoluzione di Malpensa e del non sufficiente sviluppo territoriale in termini di infrastrutture viarie, ferroviarie e accessorie all'aeroporto; il recente "sblocco" di alcune situazioni (Cargo City, Trade Center, Logistic Park) ha contribuito ad un recupero in tal senso.
- L'eccessivo frazionamento delle proprietà fondiari e degli operatori locali e la frequente incertezza sulle possibili destinazioni dei terreni e sulle possibilità edificatorie hanno costituito, unitamente all'ancora attuale arretratezza dei collegamenti infrastrutturali all'aeroporto, le principali cause del mancato pieno sviluppo del mercato immobiliare.

20