

The image is a composite graphic. The top portion features a dark blue background with the words 'MILANO MALPENSA' repeated in a light blue, semi-transparent font. Below this, a photograph of Malpensa Airport at night is shown. In the foreground, the tail and front section of a white Alitalia aircraft are visible. In the background, the airport terminal, a control tower, and various ground service equipment are illuminated by lights against a dark sky. The bottom portion of the image has a light blue background with the word 'STABILITÀ' faintly visible in a large, light blue font.

MALPENSA: ACCESSIBILITÀ AEREA E SVILUPPO REGIONALE

**STUDI E PROSPETTIVE AL CONVEGNO PROMOSSO
DALLE CAMERE DI COMMERCIO DI VARESE E DI MILANO**



MALPENSA: ACCESSIBILITÀ AEREA E SVILUPPO REGIONALE

STUDI E PROSPETTIVE AL CONVEGNO PROMOSSO
DALLE CAMERE DI COMMERCIO DI VARESE E DI MILANO

Un Comitato per fare di Malpensa un vero hub

I contributi pubblicati all'interno di questo supplemento speciale di "Lombardia Nord-Ovest" sono il frutto di due ricerche commissionate congiuntamente dalle Camere di Commercio di Varese e di Milano all'Università Carlo Cattaneo e al Gruppo Clas per analizzare in profondità quali siano i costi con cui il nostro sistema economico – quello lombardo e, più in generale, quello nazionale – deve fare i conti per il mancato sviluppo come hub dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa.

I risultati degli studi sono stati presentati in occasione del convegno *Malpensa: accessi-*



bilità e sviluppo regionale svoltosi il 13 dicembre scorso nelle sale del Centro Congressi ‘Ville Ponti’ di Varese alla presenza, tra gli altri, del presidente della Regione Roberto Formigoni, del sindaco e del presidente della Provincia di Varese, rispettivamente Aldo Fumagalli e Marco Reguzzoni, del presidente della Provincia di Novara Sergio Vedovato, dell’assessore ai Trasporti della Provincia di Milano Paolo Matteucci, del presidente di Sea Giovanni Bencini, oltre che di rappresentanti di Alitalia, di altri vettori aerei nonché del mondo economico e imprenditoriale.

Proprio in quella circostanza i presidenti dei due Enti camerali promotori dell’iniziativa – Angelo Belloli per la Camera di Commercio varesina e Carlo Sangalli per quella di Milano – hanno sottolineato la necessità di gestire al meglio la fase di sviluppo dell’hub che si sta dimostrando ben più difficoltosa e complicata del previsto. La modalità scelta è quella d’istituire un ‘Comitato Malpensa’ che riunisca le autonomie funzionali, gli enti locali e i soggetti comunque coinvolti nelle scelte strategiche per il futuro dello scalo.



Sopra, da sinistra: Roberto Formigoni presidente della Regione Lombardia, Marco Reguzzoni presidente della Provincia di Varese, Aldo Fumagalli sindaco di Varese, Angelo Belloli presidente della Camera di Commercio di Varese e Carlo Sangalli presidente della Camera di Commercio di Milano.

Tavolo di presidenza del convegno del 13 dicembre alle ‘Ville Ponti’.



Da sinistra: Sergio Vedovato presidente della Provincia di Novara, Giovanni Bencini presidente Sea, Paolo Matteucci assessore ai Trasporti della Provincia di Milano.

Sotto: la platea del convegno.



Del resto, già negli anni Novanta i due Enti si fecero promotori di un primo Comitato che condusse un'intensa attività con riunioni a cadenza pressoché mensile e con l'organizzazione di numerosi eventi di divulgazione e sensibilizzazione sui temi legati al nuovo aeroporto. Un compito di importanza strategica con forti risvolti di carattere operativo per un organismo che ha operato concretamente sul territorio per smorzare, con il supporto dell'analisi scientifica, le tensioni socio-economiche legate all'attivazione dell'hub (problemi di sostenibilità ambientale, impatto sulla viabilità, potenziamento delle infrastrutture ecc.), contribuendo altresì a offrire spunti progettuali per il pieno sviluppo dell'Area Malpensa. Basti pensare che un progetto di grande rilevanza quale il Polo espositivo Malpensafiere ha preso slancio proprio dal dibattito avviato in seno al Comitato fin dalle riunioni dei primi mesi del 1992. In coincidenza con la piena operatività dell'aeroporto, nel mese di ottobre 1998, l'attività del primo Comitato Malpensa fu interrotta.

Tuttavia, di fronte al manifestarsi dei problemi che in quest'avvio di terzo millennio hanno rallentato le attese di crescita dell'aeroporto, le Camere di Commercio di Varese e di Milano hanno deciso di farsi nuovamente carico di un'attività capace di creare le condizioni per il pieno sviluppo di Malpensa superando ogni forma di resistenza. ◆



MALPENSA COME MOTORE DI SVILUPPO

di Anna Gervasoni
Direttore del Centro di ricerca sui trasporti e le infrastrutture
dell'Università Carlo Cattaneo-Liuc, Castellanza.

L'accessibilità aerea è un fattore essenziale per lo sviluppo di una qualsiasi economia avanzata poiché il processo di globalizzazione in atto ha esteso a livello internazionale il contesto sociale ed economico con il quale è necessario mantenere significativi e stabili contatti.

In questo nuovo contesto economico e sociale le regioni competono per conservare e attrarre le funzioni direzionali e produttive aziendali a maggiore valore aggiunto. Con riferimento a tale competizione, proprio il differenziale di accessibilità aerea costituisce un elemento che pesa in maniera determinante sulle prospettive di sviluppo. In par-

ticolare, per la Regione Lombardia l'accessibilità aerea costituisce sia una leva su cui agire per ridurre i costi di accesso 'al mondo' da parte delle imprese, sia per attirare imprese multinazionali che scelgono la Lombardia come propria *location*.

Per questi motivi, accrescere e sviluppare l'accessibilità aerea è un obiettivo essenziale per le forze che hanno come compito il sostegno dello sviluppo e del sistema delle imprese. Rispetto ai principali *competitors* internazionali, la Lombardia si trova oggi fortemente penalizzata proprio per il ridotto livello di accessibilità aerea; inoltre, le pro-

spettive attuali mostrano una preoccupante accentuazione di questo punto di debolezza.

Lo studio condotto dal Crmt, Centro di ricerca sui trasporti e le infrastrutture, dell'Università Carlo Cattaneo di Castellanza, è finalizzato a documentare in modo rigoroso e scientifico sia gli effetti economici derivanti dall'aeroporto di Malpensa, sia gli effetti prodotti dal mancato sviluppo della sua funzione di hub intercontinentale. L'analisi condotta offre uno strumento su cui sviluppare un dialogo costruttivo tra le forze economiche e sociali delle diverse comunità locali coinvolte e gli operatori del trasporto aereo implicati nei programmi di sviluppo dell'aeroporto (Sea e Alitalia). Tale ricerca è il prosieguo di altri due studi condotti dal Crmt dell'Università Cattaneo-Liuc, dal Gruppo Clas e dall'Università Luigi Bocconi, svolti nel 1998 e nel 2001, i quali, sulla base di una comprovata metodologia internazionale, valutavano gli effetti diretti, indiretti e indotti riconducibili al ruolo dell'aeroporto di Malpensa se fosse diventato un hub intercontinentale.

La ricerca del Crmt si è focalizzata sull'analisi dei cambiamenti economico-produttivi intercorsi a seguito dell'apertura dell'aeroporto internazionale di Malpensa, sia dal punto di vista macroeconomico, sia dal punto di vista microeconomico. Successivamente si sono paragonati i risultati ottenuti con quelli relativi a casi di successo di hub internazionali appartenenti a contesti economico-territoriali simili a quelli di Malpensa. Infine, i ricercatori del Crmt hanno provato a stimare l'impatto economico sul territorio generato dall'aeroporto di Malpensa con riferimento sia al settore immobiliare, sia al settore dei servizi alle imprese e in particolare delle attività a servizio della logistica e del trasporto merci.

Dall'analisi dei cambiamenti economico-produttivi intercorsi a seguito dell'apertura di Malpensa emerge come, nonostante il periodo di crisi a livello nazionale, le province di Varese e Milano mantengano un buon livello di sviluppo, mentre l'area del Novarese dimostra di possedere un elevato potenziale che, nell'ultimo quadriennio, è stato tramutato in un'opera di concreto sviluppo; questa situazione è favorita anche dal forte impatto generato dai cantieri aperti per la rete ad alta velocità Torino-Milano. Per quanto riguarda la provincia di Como, invece, le difficoltà registrate negli indicatori di sviluppo possono in gran parte essere attribuite alla pesante crisi in cui versa il settore tessile e serico in particolare.

1 - VARIAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO NEI DUE QUADRIENNI INDIVIDUATI NELLE PROVINCE DI RIFERIMENTO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

Province (variazione %)	1995-1998	1999-2002
Novara	11,83%	17,42%
Varese	15,60%	15,72%
Como	13,91%	11,30%
Milano	16,76%	12,67%
ITALIA	14,85%	14,87%

Fonte: Elaborazioni Liuc su dati Istituto Guglielmo Tagliacarne.

Pertanto, se è vero che la presenza di un aeroporto costituisce un motore di sviluppo per qualsiasi economia locale, questo si concretizza non solo nello sviluppo e nel consolidamento di alcuni settori già radicati, ma anche nella possibilità di recepire nuove tipologie di attività indotte dalla presenza dell'aeroporto, come accaduto in altre realtà europee (Francoforte, Madrid e Manchester). L'evoluzione della struttura produttiva verso attività a più elevato valore aggiunto non si è ancora pienamente completata nell'area di Malpensa, probabilmente anche a causa della scarsa integrazione dell'infrastruttura aeroportuale con il territorio, nonché della mancata costituzione di un polo di business nell'area circostante. In tale area, quindi, esistono notevoli opportunità di sviluppo, sia in termini di aggancio a nuovi settori a carattere innovativo, che anche di completamento dell'espansione di settori tradizionali o, comunque, già radicati nel territorio. In generale, non sembra emergere un chiaro effetto propulsivo sull'economia territoriale generato dal sistema aeroportuale di Malpensa tale da accelerare processi di sviluppo economici e produttivi come avvenuto in altre realtà simili.

2 - EVOLUZIONE DELLA SCOMPOSIZIONE SETTORIALE DEL VALORE AGGIUNTO NEL PERIODO 1995-2002

Province	Agricoltura	Industria	Servizi
Novara	-0,6%	-2,2%	+2,8%
Varese	0%	-5,2%	+5,2%
Como	+0,1%	-4,0%	+3,9%
LOMBARDIA	-0,1%	-3,7%	+4,5%

Fonte: Elaborazioni Liuc su dati Istituto Guglielmo Tagliacarne.

Ancora, dalle elaborazioni condotte dal Crmt emerge come, nonostante non vi sia stata una decisa accelerazione nei tassi di crescita e di sviluppo economico, un cambiamento nella struttura produttiva si è verificato ed è tutt'ora

in atto nelle province direttamente interessate dalla presenza dell'aeroporto, e in particolar modo nei comuni limitrofi al sedime aeroportuale. Tale cambiamento è riconducibile in gran parte alla presenza dell'aeroporto stesso senza il quale sarebbe risultato certamente più arduo l'assorbimento della crisi generata dalle difficoltà del settore manifatturiero causate dalla crescente concorrenza del Far East. Tale fenomeno recessivo ha avuto, tra l'altro, un impatto significativo sul territorio di Malpensa storicamente legato al settore manifatturiero e tessile. Da ciò si evince che l'impatto positivo generato dalla presenza dell'aeroporto è identificabile con l'assorbimento di parte degli effetti negativi prodotti dal suddetto fenomeno recessivo, per il tramite di alcuni settori particolarmente performanti del comparto dei servizi indotti proprio dallo sviluppo di Malpensa, quali ad esempio quello dei trasporti e della logistica.

Da alcune interviste effettuate a importanti *opinion leaders* del territorio, nel periodo compreso fra maggio e giugno 2004 è emerso come il livello di dotazione infrastrutturale di un territorio costituisca un fattore chiave che orienta le decisioni di investimento degli attori nazionali e internazionali. La disponibilità di un adeguato sistema infrastrutturale rappresenta la *conditio sine qua non* per la competitività di un territorio, e in tale contesto la 'variabile aeroporto' assume un'importanza essenziale per le scelte logistico-strategiche delle imprese. Inoltre, l'elaborazione di un piano di sviluppo condiviso fra gli enti interessati permetterebbe di superare l'incertezza legata al futuro sviluppo aeroportuale, che costituisce un grosso ostacolo per le scelte decisive di medio-lungo termine delle imprese.

L'analisi del Crmt non si è limitata a prendere in considerazione solamente l'aeroporto di Malpensa, bensì, dopo aver esaminato singolarmente i sistemi aeroportuali di Francoforte, Madrid e Manchester, ha operato un confronto fra quest'ultimi e il sistema aeroportuale di Malpensa, al fine di evidenziare caratteristiche distintive e comuni tra le quattro infrastrutture. Il confronto si è reso possibile grazie al fatto che l'area geografica di riferimento per questi aeroporti presenta elementi simili tra loro e in particolare riconducibili a un livello di popolazione compreso fra i cinque e mezzo e i nove milioni di abitanti, in grado di produrre una ricchezza compresa fra i 123.000 milioni e i 241.000 milioni di euro.

3 - CARATTERISTICHE DELL'AREA DI RIFERIMENTO DEGLI AEROPORTI OGGETTO D'ANALISI (2003)

	Malpensa	Francoforte	Madrid	Manchester
Popolazione	9.000.000	6.000.000	5.500.000	7.000.000
Pil (mln di euro)	241.200	185.000	123.700	145.000
Pil pro-capite (euro)	27.000	30.800	22.500	20.700

Fonte: Istituti Nazionali di Statistica dei singoli paesi.



Tale confronto ha interessato la struttura aeroportuale e le sue caratteristiche, l'accessibilità aeroportuale, considerando i collegamenti autostradali, ferroviari e di altro tipo, la dinamica del traffico passeggeri, merci e movimentazioni e l'impatto economico generato sul territorio.

4 - ACCESSIBILITÀ AEROPORTUALE

	Malpensa	Francoforte	Madrid	Manchester
Distanza dal centro abitato di riferimento (km)	48	15	12	15
Numero di collegamenti autostradali	1	4	3	5
Presenza di collegamenti ferroviari	sì	sì	no	sì
Metropolitana	no	no	sì	sì

Fonte: Società di gestione dei singoli aeroporti.

In merito all'accessibilità aeroportuale, importante è il dato sulla distanza dell'aeroporto dalla principale città di riferimento. Infatti, lo scalo milanese di Malpensa risulta ubicato a 48 chilometri dal capoluogo lombardo e a 39 da quello varesino, una distanza, cioè, pari a circa tre volte quella media riscontrata per gli altri tre aeroporti europei. Questa situazione risulta aggravata anche dall'ormai evidente carenza di efficienti infrastrutture di collegamento

viario da e per Malpensa: un solo collegamento autostradale diretto rispetto ai 5 di Manchester, ai 4 di Francoforte e ai 3 di Madrid.

Sul lato delle previsioni di traffico passeggeri, merci e movimentazioni di aeromobili, non è stato possibile procedere al confronto causa l'assenza di dati previsionali relativi allo scalo milanese. Tuttavia nella ricerca condotta dal Crmt, è emerso come negli aeroporti di Francoforte, Madrid e Manchester esistano piani di sviluppo formalizzati, approvati e condivisi dalle autorità competenti a differenza dello scalo di Malpensa. Tali piani prevedono pressoché di raddoppiare nel giro dei prossimi 10-20 anni il traffico passeggeri, garantendo la conservazione ambientale, giustificando gli importanti investimenti in programma e dando certezza alle imprese che volessero ubicarsi nelle immediate vicinanze dell'aeroporto.

5 - DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI, MERCI E MOVIMENTAZIONE DEGLI AEROMOBILI (2003 E PREVISIONALI)

	Malpensa		Francoforte		Madrid		Manchester	
	2003	Prev.	2003	Prev. ¹	2003	Prev.	2003	Prev. ¹
Passeggeri (mln)	17,6	n.d.	48,4	81,0	35,3	70,03	19,9	40,0
Movimenti x 1000	213,6	n.d.	459,0	656,0	379,3	647,0	195,0	300,0
Merci (mln. tonnellate)	0,4	n.d.	1,7	2,7	0,3	0,51	0,1	0,3

¹ Previsioni al 2015.

Fonte: Istituti Nazionali di Statistica dei singoli paesi.

Segnali positivi emergono da un punto di vista dell'attività cargo dato che l'area logistica milanese, nonostante l'elevato gap con l'aeroporto di Francoforte, a fronte della sua giovane età, risulta essere dimensionalmente già in linea, se non superiore, rispetto a Madrid e Manchester.

Se si considera, inoltre, la recente apertura di Cargocity Malpensa e le nuove infrastrutture che nei prossimi anni dovrebbero finalmente diventare operative come il Sistema viabilistico pedemontano, la Malpensa-Boffalora, l'Alta Velocità ferroviaria Torino-Milano, la variante del Sempione, e fra pochi mesi il Nuovo Polo fieristico di Rho-Pero, risulta evidente come il settore dei trasporti e della logistica potrà beneficiare della messa in opera delle suddette infrastrutture potenziando l'attività cargo dell'aeroporto di Malpensa. Pertanto, a fronte di un tessuto economico e produttivo fra i più floridi d'Europa e delle nuove infrastrutture in programma, l'aeroporto di Malpensa nel trasporto cargo ha molte possibilità di recupero rispetto ad altri *competitors* europei come Francoforte.

Infine, a livello di impatto economico, stante la difficoltà nel reperire in via omogenea i dati ad esso relativi (anche in virtù del diverso orizzonte temporale dei piani di sviluppo in essere dalle società di gestione aeroportuale), le principali informazioni raccolte dai ricercatori del Crmt hanno dimostrato come l'insediamento di un'infrastruttura aeroportuale all'interno di un'area geografica abbia in qualche modo generato effetti positivi sia sull'occupazione sia sulla ricchezza prodotta.

6 - IMPATTO ECONOMICO GENERATO DAGLI AEROPORTI

	Occupazione	Pil
Francoforte	100.000 nuovi posti di lavoro alla fine dei piani di sviluppo	Perdita del 2,5% in caso di mancato sviluppo dello scalo
Madrid	Aumento dell'occupazione diretta pari al 180% dal 1997 al 2025	Aumento del Pil pari al 180% dal 1997 al 2025
Manchester	30.000 nuovi posti di lavoro diretti entro il 2015 e 100.000 in UK	Incremento in UK pari a 3000 mln di euro anno
Malpensa	140.000 nuovi posti di lavoro attivati nel lungo periodo (2015)	Attivazione di un valore aggiunto pari a circa 5000 mln di euro nel lungo periodo (2015)

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

Per l'aeroporto di Francoforte è emerso che per ogni posto di lavoro generato *on-site*, se ne generano tre nuovi in Germania. Inoltre, se i piani di sviluppo aeroportuali in programma venissero completati nei tempi e con le modalità previste, entro il 2015 ulteriori 100.000 posti di lavoro verrebbero a crearsi *on e off-site*, i quali scenderebbero a 10.000 unità nel caso in cui tali piani non vedessero la luce. Inoltre, questo scenario negativo produrrebbe una perdita di competitività pari al 2,5% del Pil. Per l'aeroporto di Madrid, l'impatto sull'occupazione e sul Prodotto interno lordo risulta essere pari a una crescita di circa tre volte i valori registrati nel 1997. Le previsioni, infatti, parlano di un incremento occupazionale a partire dal 1997 e fino al 2025 pari al 180% in entrambi i casi. Infine, Manchester prevede entro il 2015 un ulteriore aumento di circa 30.000 nuovi posti di lavoro totali nell'area nord-occidentale della Gran Bretagna e 100.000 in tutto lo Stato, oltre che un aumento annuale della ricchezza prodotta, sempre nel Nord-Ovest della Gran Bretagna, di circa 3000 milioni di euro.

I ricercatori del Crmt, infine, hanno provato a stimare l'impatto economico sul territorio generato dall'aeroporto di Malpensa con riferimento al settore immobiliare, al settore dei servizi alle imprese e in particolare delle attività a servizio della logistica e del trasporto merci. Dalle elaborazioni è emerso come dei circa 7500 nuovi posti attivabili a seguito dell'apertura di Malpensa in un periodo compreso fra il 1996 e il 2005, stimati nelle precedenti ricerche condotte dal Crmt e dal Gruppo Clas, una stima prudenziale



porta a identificare ben 6000 nuovi posti di lavoro attivati direttamente dalla presenza dell'aeroporto fra il 1998 e il 2003. Quindi, considerando anche il potenziale sviluppo futuro connesso a Cargo City, il settore in esame è destinato a rispettare le previsioni. Con riferimento al settore immobiliare, si evince come i prezzi e i canoni di locazione non risultino 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 ridi-

mensionamento a causa del mancato pieno sviluppo 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 a un recupero in tal senso. L'eccessivo frazionamento delle proprietà fondiarie 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. ◆



RIPARTIRE DA MALPENSA: ACCESSIBILITÀ E SVILUPPO

di Roberto Zucchetti e Oliviero Baccelli
Presidente e ricercatore del Gruppo Clas

L'accessibilità porta uno sviluppo selettivo

Sembra importante iniziare questa breve presentazione della ricerca evidenziando lo stretto legame che unisce l'accessibilità con lo sviluppo regionale. Migliorare la possibilità di muoversi e di trasportare merci, cioè aumentare l'accessibilità, dilata lo spazio con il quale una regione può intrattenere significativi rapporti di interscambio. Diventa più facile esportare: gli attori più forti (le imprese, le organizzazioni culturali o anche semplicemente i settori produttivi più dinamici) trovano quindi maggiori occasioni per espandere la loro influenza e per

vendere le proprie produzioni. Queste attività ricevono da una maggiore accessibilità un forte impulso alla crescita.

Diviene però anche più facile importare: i settori più deboli e statici, che sopravvivono grazie al relativo isolamento, vengono messi in crisi da nuovi competitori, che possono affacciarsi sui mercati proprio per effetto del più facile accesso.

Lo sviluppo che consegue all'aumento dell'accessibilità e all'apertura di nuove relazioni è quindi selettivo: senza raccogliere questa sfida, però, si perde ruolo e si arretra nella 'gerarchia' regionale del globo.

Accessibilità aerea: serve un grande e funzionale aeroporto

Se passiamo a osservare la situazione della Lombardia e più in generale dell'Italia settentrionale, possiamo notare che l'accessibilità aerea è determinante per sviluppare stabili relazioni sia con Roma e l'Italia meridionale sia con il resto del mondo: infatti il livello dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, che fino a 600-1000 chilometri possono costituire una valida alternativa al mezzo aereo, è ancora del tutto carente, nonostante lo sforzo di costruzione finalmente in atto.

Per avere una adeguata accessibilità è necessario disporre sia di infrastrutture sia di 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.

Un'ultima premessa è necessario sviluppare prima di entrare nel merito della evoluzione e delle prospettive di Malpensa: nel trasporto aereo sono determinanti le economie di concentrazione. Solo un grande aeroporto, capace di attrarre passeggeri da altre aree, riesce a concentrare flussi di passeggeri di tale consistenza e stabilità da convincere le compagnie aeree ad attivare nuove rotte: lo schema seguente mostra che solo con l'apporto di una domanda aggiuntiva e proveniente da altre aree si raggiunge un flusso sufficiente per stabilire nuove connessioni. Tale è proprio la funzione di un aeroporto che funziona come un hub, cioè come il perno (questo è il significato della parola).

nel periodo 2004-2009 sono previsti ulteriori investimenti per 640 milioni di euro, più di quanto speso per la prima fase di costruzione dell'aeroporto.

Gli effetti dell'apertura di Malpensa

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

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
Totale	620
di cui finanziati dallo Stato	250
finanziati da Sea e terzi	370

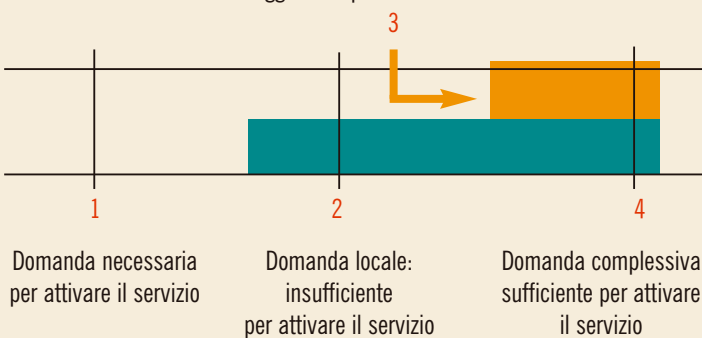
Fonte: Bilanci Sea ed Enac
(dettaglio al 31 dicembre 2002).

modo particolarmente elevato (+89% nei 9 anni considerati), posizionandosi in Europa dietro solo a Barcellona (+119%) e Madrid (+90%) e molto davanti al sistema londinese (+53% e di Parigi +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 interconti-

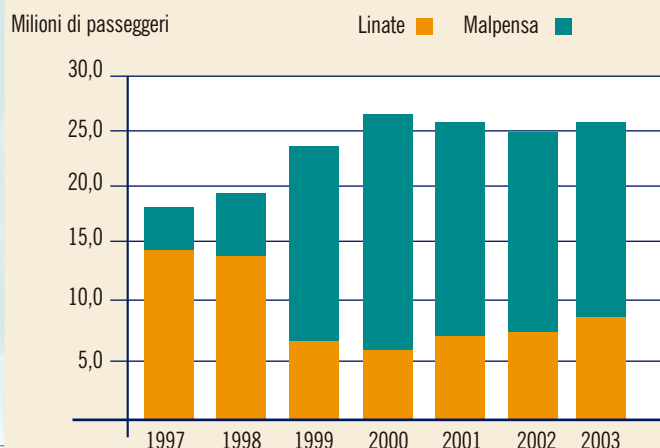
Domanda aggiuntiva proveniente da altre aree



Malpensa: un aeroporto in crescita ma anche un cantiere aperto

L'investimento per il nuovo aeroporto di Malpensa 2000 è stato molto rilevante: 620 milioni di euro fino al 2002, come mostra la figura 2. Nel 2003 i lavori sono stati concentrati sia sul *land side* che sull'area cargo.

Dalla relazione semestrale della Sea si apprende che



mentali 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, a una progressiva specializzazione dell'hub nel servizio ai territori centro-sudamericano e asiatico.

Lo sviluppo registrato è stato superiore a quanto previsto in fase di progettazione: nel rapporto del Comitato Malpensa 2000 del 1996 si legge che per la fase intermedia di sviluppo (quella in cui siamo ora) gli obiettivi per Malpensa erano: 16,7 milioni di passeggeri, e siamo a 17,6, e 300.000 tonnellate di merci, e siamo a 363.

Malpensa ha un partner strategico: Alitalia

Ogni grande aeroporto avente caratteristiche di hub possiede una compagnia aerea di riferimento che concentra su di esso il proprio traffico. Analizzando i dati relativi ai posti offerti da e per l'aeroporto emerge con chiarezza che la compagnia che utilizza Malpensa come hub è Alitalia che svolge nell'aeroporto lo stesso ruolo svolto dalle principali compagnie aeree nei propri aeroporti di riferimento.

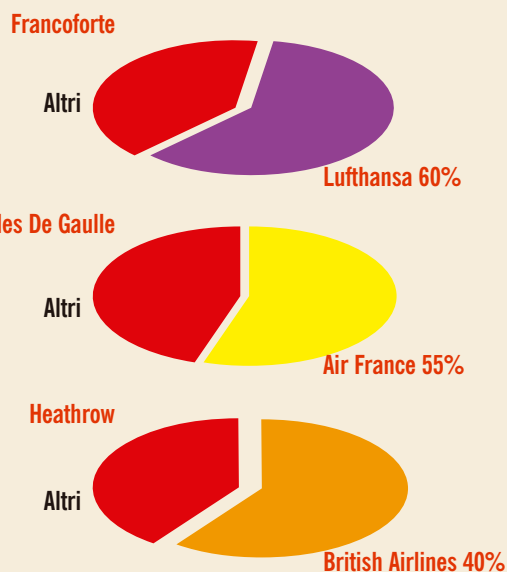
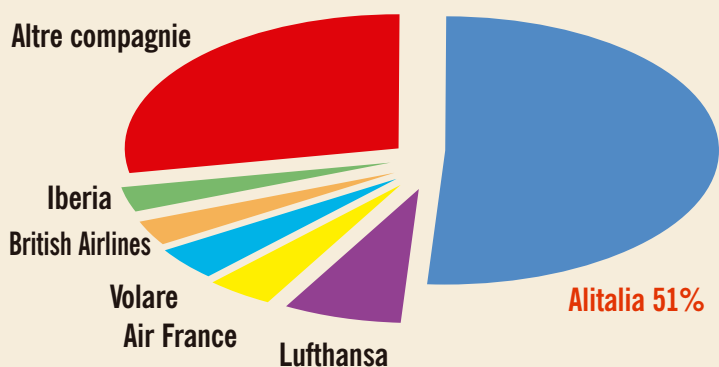
Il ruolo di Alitalia a Malpensa è fondamentale, in quanto gestisce il 51% dell'offerta complessiva di posti sui velivoli in partenza per tutte le destinazioni. Questa percentuale è nettamente superiore alla media dei principali venti aeroporti italiani, che risulta essere il 32,5%, e superiore a quella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

I fattori di freno di Malpensa

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

POSTI OFFERTI DA MALPENSA



Fonte: Elaborazione Gruppo Clas su Oag (summer 2004)



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 a 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.



Destinazione	Viaggiatori	Perdita annuale per il tempo (euro)
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
Totale	396.784	20.853.151

Maggiori tempi di percorrenza sono un costo elevato

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 può crescere

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 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 appaiono importanti sia il completamento in tempi rapidi 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 e intercontinentale del Nord Italia è rappresentato dal rafforzamento e dal 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

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: le previsioni di crescita sono infatti del 5% fino al 2010, con tassi superiori per i voli verso il Mediterraneo e i voli intercontinentali. È 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. ◆

DEFINIZIONI DI HUB

Un aeroporto può essere definito hub quando diventa un nodo di interscambio in grado di massimizzare tempi e possibilità di connessione in un unico punto, catalizzando verso di sé un network di una o più compagnie che concentrano su di esso le proprie attività¹.

Queste le caratteristiche peculiari di un hub:

- la presenza di una o più compagnie aeree di riferimento in grado di assicurare un numero elevato di interconnessioni fra i collegamenti di medio e lungo raggio;
- un aeroporto in grado di smistare un elevato numero di passeggeri in archi temporali ridotti, con una sovracapacità importante, un'efficienza elevatissima nella gestione dei bagagli e dei movimenti aerei/ora;
- una rete intermodale di accesso allo scalo capillare e di alta qualità che permette di ampliare il bacino di riferimento in modo importante al fine di raggiungere le economie di scala necessarie per lo sviluppo del network aereo.

¹ A. Sinatra (a cura di), *Aeroporti e sviluppo regionale: rassegna di studi*, Milano, Guerini e Associati, 2001.

