

ANALISI D'AREA MALPENSA

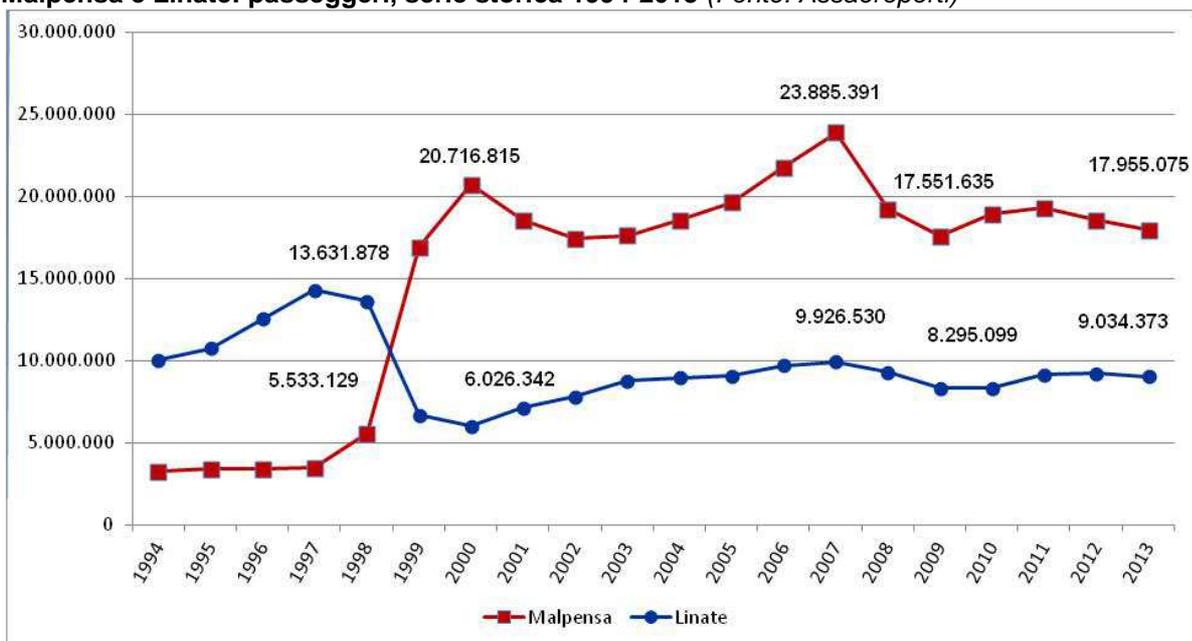
Aggiornamento su imprese e occupazione - gennaio 2014

1. Il quadro di riferimento

L'aeroporto di Malpensa rappresenta un importante fattore di attrazione e di sviluppo per il territorio varesino. Come è noto, a partire da marzo 2008 la compagnia di bandiera Alitalia ha avviato un processo definito di *de-hubbing* con la cancellazione di 891 voli settimanali su 1.238 totali, ovvero oltre il 70% di quelli operati dalla compagnia di bandiera ed oltre il 35% di quelli complessivi assicurati dall'aeroporto varesino. Si stimava che questa operazione avrebbe sottratto al traffico aereo su base annua intorno agli 8 milioni di passeggeri dei 24 milioni serviti nel 2007 con ripercussioni negative sull'occupazione aeroportuale e dell'area¹.

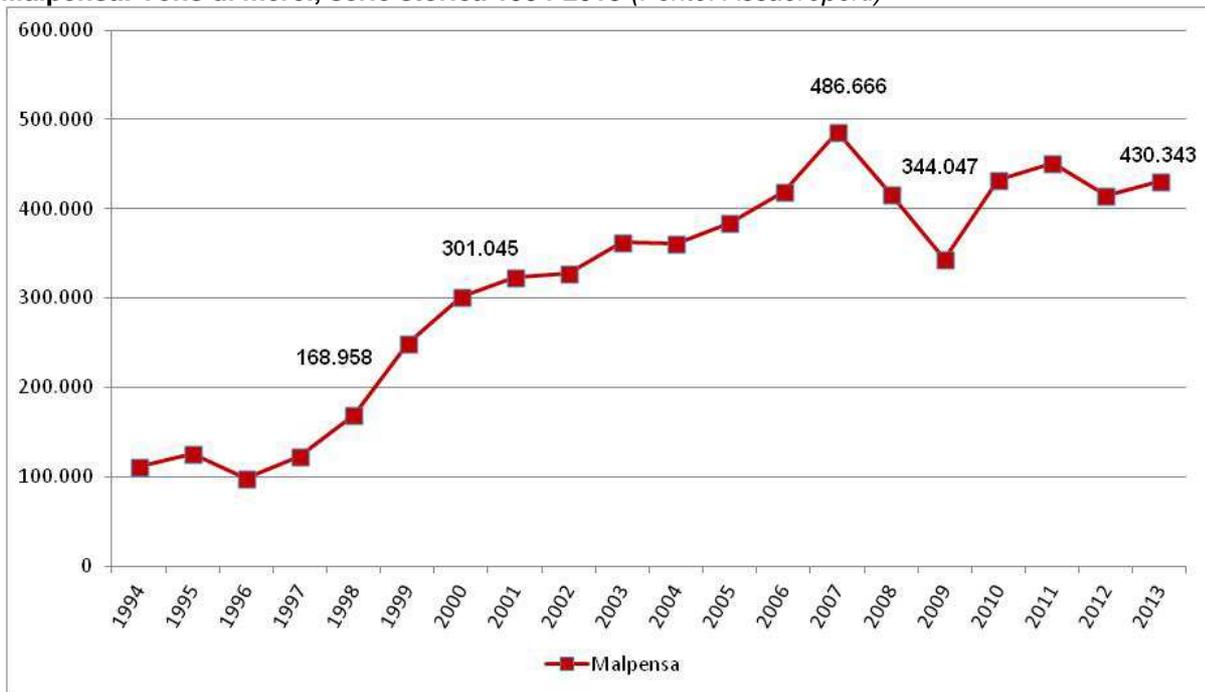
Malpensa ha saputo reagire a questo drastico cambiamento riuscendo a contenere la diminuzione dei passeggeri: l'ultimo dato annuale relativo al 2013 indica un traffico di passeggeri di quasi 18milioni, certo inferiore al picco positivo del 2007 ma superiore ai 16milioni previsti. In particolare, dopo il crollo dei volumi del 2008 dovuto all'effetto combinato del *de-hubbing* e della crisi, nel 2010 torna a crescere il numero di passeggeri, denotando una certa capacità di reazione dell'aeroporto anche in risposta alle scelte strategiche poste in atto da SEA. Tuttavia nel 2012 si evidenzia nuovamente una flessione.

Malpensa e Linate: passeggeri, serie storica 1994-2013 (Fonte: Assaeroporti)



¹ Camera di Commercio di Varese, "Crisi d'Area Malpensa. Approfondimento su imprese e occupazione".

Malpensa: Tons di merci, serie storica 1994-2013 (Fonte: Assaeroporti)



Stesso andamento per il settore cargo: dopo il crollo del 2008-2009 dovuto alla forte riduzione dell'attività di Alitalia Cargo, l'attività di trasporto merci riparte nel 2010 e rallenta però nel 2012.

L'aeroporto di Malpensa, dunque, ha risposto all'abbandono di Alitalia cercando di attrarre nuove compagnie e di aprire nuove rotte², ma a partire da ottobre 2011 si registra un nuovo calo del traffico su Malpensa legato all'effetto combinato del riaffacciarsi della crisi internazionale e allo spostamento di diversi voli da Malpensa a Linate³.

In un recente studio di The European House-Ambrosetti⁴ si sottolinea come la concorrenza con Linate e il nodo non risolto sulla visione strategica dei due aeroporti penalizzi Malpensa che rimane con un significativo potenziale inespresso. L'aeroporto di Linate, come evidenziato nella ricerca sopra citata, ha assunto un ruolo di aeroporto di transito verso i grandi hub europei attraverso i quali i passeggeri raggiungono poi le destinazioni intercontinentali finali disincentivando i vettori esteri a fare base a Malpensa e ad operare rotte di lungo raggio. Il grafico che segue evidenzia come Linate abbia incrementato il proprio traffico aereo, almeno fino ad settembre 2012, e come,

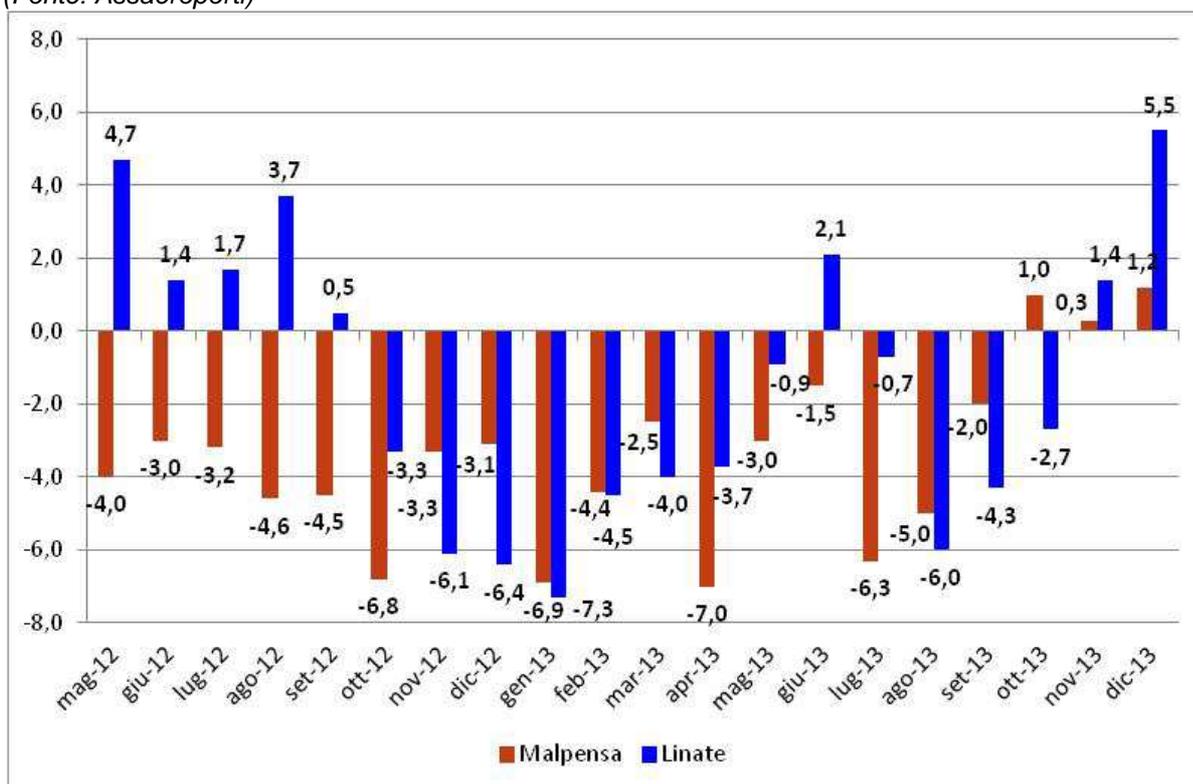
² Tra i più importanti cambiamenti ricordiamo l'arrivo di Easy Jet che è diventato un importante vettore dell'aeroporto con 57mila posti settimanali offerti, corrispondenti ad una quota del 24% (Certet su programmi operativi delle compagnie, dato febbraio 2010); il via libera di Enac al volo Malpensa-New York di Singapore Airlines; la scelta strategica di consolidare la posizione di Malpensa nei collegamenti con l'Oriente; l'arrivo a Malpensa di Wizz Air, il principale low cost dell'Europa dell'Est e i voli di Air Baltic verso Riga; infine, dal 1° ottobre 2013 inaugurato il volo Dubai-Malpensa-New York effettuato da Emirates.

³ Ricordiamo che Malpensa ha subito la chiusura di Lufthansa Italia con ripercussioni negative sui volumi del traffico aereo e che a seguire altre compagnie aeree hanno spostato su Linate molti dei propri collegamenti (Air France su Parigi, British Airways su Londra, KLM su Amsterdam). Tra le ultime compagnie a cancellare rotte su Malpensa, Air One che ha tagliato oltre il 50% dei suoi voli.

⁴ The European House-Ambrosetti "Dream country, Dream city, Dream present: la gestione intelligente delle infrastrutture di trasporto aereo. Il sistema aeroportuale italiano e il caso Malpensa-Linate.

nel medesimo periodo, Malpensa abbia risentito di variazioni negative. Naturalmente, il confronto tra i tassi di variazione deve essere fatto considerando che in valori assoluti i movimenti passeggeri annuali di Malpensa e di Linate sono molto diversi, in particolare Malpensa raggiunge i 18 milioni di passeggeri annui mentre Linate si ferma a 9 milioni circa.

Passeggeri: variazione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente - Malpensa e Linate
 (Fonte: Assaeroporti)



Passando a considerare il 2013, i dati evidenziano una riduzione del traffico passeggeri e merci per quasi tutto l'anno, con un miglioramento per entrambi gli aeroporti solo negli ultimi mesi. I dati esposti sicuramente risentono dell'effetto del riaffacciarsi della crisi internazionale, dal momento che l'industria del trasporto aereo è ciclica ed è correlata positivamente alle variazioni del Pil, in particolare la movimentazione delle merci è fortemente in calo nei periodi di congiuntura negativa. Parallelamente anche i dati relativi al trasporto su gomma evidenziano, nel confronto tra gennaio-novembre 2012 e gennaio-novembre 2013, una riduzione del 2% del traffico totale (si ricordi che già il 2012 aveva rilevato un -7,5% rispetto al 2011), un decremento simile può verosimilmente essere stimato per il traffico a livello provinciale⁵.

Malpensa, comunque, anche grazie a scelte strategiche innovative è riuscita a mantenere numeri significativi di traffico passeggeri e merci. Inoltre, nel Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'ENAC⁶ e nel recente annuncio del Ministro Lupi in merito a un nuovo piano⁷, viene

⁵ Fonte: Aiscat.

⁶ Cfr. ENAC, "Piano Nazionale degli Aeroporti", Febbraio 2012.

riconosciuta e ribadita l'importanza di Malpensa e l'aeroporto resta il riferimento principale per il bacino del Nord-Ovest, incluso dal Ministro nel novero degli 11 considerati strategici per il Paese. Anche per quanto riguarda il settore cargo, l'aeroporto di Malpensa è di rilevanza nazionale con il 47% delle merci movimentate e si posiziona come primo cargo hub nel panorama italiano. Nuove possibilità di sviluppo, inoltre, potrebbero aprirsi per il settore cargo considerando, tra gli altri, i seguenti fattori propulsivi:

- l'incremento della domanda di trasporto aereo internazionale dovuta alla continua crescita dell'export varesino e nazionale;
- l'aumento dei traffici sui confini interessati dall'apertura dei trafori dall'Alp Transit;
- l'eccezionale intensità dei flussi durante la preparazione, lo svolgimento e lo smantellamento di EXPO 2015.

Nelle linee di sviluppo sul sistema aeroportuale italiano, già individuate dall'ENAC a Malpensa viene riconosciuta una potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale e si suggerisce di consolidare il posizionamento dell'aeroporto come "hub multivettore" in grado di accogliere nel 2030 oltre 40milioni di passeggeri previsti⁸ e di implementare il traffico cargo⁹.

Per Malpensa si auspica uno sviluppo degli standard aeroportuali al fine di poter rispondere all'incremento di traffico previsto: terza pista, cargo city e nuovi servizi. Inoltre, si indicano come necessari a tal fine, interventi riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali sia su gomma che su ferro. Molti di questi interventi sono già stati pianificati e alcuni sono in fase di realizzazione, per altri, in particolare per la terza pista, si sono aperte valutazioni sull'impatto ambientale¹⁰.

Previsioni del numero di passeggeri negli aeroporti nel Nord-Ovest al 2030.

Fonte: Enac, Piano Nazionale degli Aeroporti - Previsioni minima, media e massima.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
MILANO MALPENSA	43,0	46,0	48,0
MILANO LINATE	9,0	11,0	11,0
BERGAMO	12,0	14,0	15,0
BRESCIA	0,5	1,0	1,5
TORINO	5,5	6,0	6,5
CUNEO	0,5	1,0	1,5
GENOVA	2,0	3,0	3,5
TOTALE	72,5	82,0	84

⁷ Notizia riportata dai quotidiani del 17/01/2014, dove si annuncia un nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti entro sei mesi.

⁸ Le previsioni si basano su un possibile raddoppio del traffico italiano entro il 2030 (circa 300 milioni di passeggeri), con un aumento soprattutto del traffico internazionale.

⁹ Anche per il traffico cargo, Enac prevede un raddoppio del traffico italiano entro il 2030 (circa 1.600 mila tonnellate).

¹⁰ Per il dettaglio degli interventi individuati dall'Enac si veda l'allegato 1.

Infine, sulla base di questi dati e al fine di sviluppare appieno le potenzialità di Malpensa, lo studio di The European House-Ambrosetti individua alcune proposte per eliminare i fattori che nei fatti limitano l'aeroporto varesino, in particolare:

- un'ulteriore liberalizzazione dei diritti di traffico per assicurare a Malpensa una maggiore attrattività verso le grandi compagnie extraeuropee che operano sul lungo raggio;
- ridimensionamento del ruolo di Linate, riconducendolo al ruolo di city airport come originariamente previsto e ribadito nel Piano Nazionale Aeroporti.

Secondo la ricerca sopra citata solo la realizzazione di questi ulteriori interventi, unitamente a quelli individuati nel Piano Nazionale degli Aeroporti, permetterebbe a Malpensa di realizzare appieno le proprie potenzialità e raggiungere effettivamente gli oltre 40 milioni di passeggeri previsti con ripercussioni importanti a livello territoriale per occupazione e ricchezza che si potrebbero generare.

ALLEGATI: Interventi Aeroporto di Malpensa. Fonte: ENAC, Piano Nazionale degli Aeroporti (febbraio 2012)

Assi d'intervento		Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo, taxiway e piazzali	2012	2025	SEA	€ 237,00	SEA	100%	Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Cargo city	2014	2025	SEA	€ 277,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Acquisito area, delocalizzazioni e oneri vari	2014	2025	SEA	€ 187,70	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento Terminal 1, satellite e riconfigurazione Terminal 2	2017	2025	SEA	€ 877,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Tunnel di collegamento Terminal 1- satellite e people mover	2017	2020	SEA	€ 225,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Adeguamento accessibilità Terminal 1	2017	2020	SEA	€ 85,00	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Parcheggio multipiano Terminal 1	2020	2025	SEA	€ 41,40	SEA		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	"Linea Novara - Seregno- potenziamento e variante tratta di Galliate"	...	2013	Ferrovie Nord	€ 78,85	CIPE	100%	"P.P approvato dal CIPE PD elaborato"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
2.2	Riqualificazione Linea Saronno - Seregno- (FNME)	...	2012	Ferrovie Nord	€ 65,79		100%	"Lavori in corso"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.3	Raddoppio Milano Mortara, Cascina Bruciata-Parona	...	oltre 2015	RFI	€ 391,90		0%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.4	"Potenziamento linea Rho- Gallarate e collegamento raccordo Y Busto Arsizio 1° stralcio -realizzazione 2° stralcio"	...	oltre 2015	RFI	"€ 401,80 € 325,90"	CIPE	100%	PD approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico) -Opera connessa all'EXPO
	1° stralcio. progettazione, realizzazione	...	oltre 2015	RFI	€ 345,70	CIPE	6%	PP approvato dal CIPE	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.5	Collegamento ferroviario tra il terminal 1 e il terminal 2 di Malpensa	2013	2015	"FERROVIE NORD SEA"	...	"FERROVIE NORD SEA Contributi UE"	...	PD finanziato in corso	Master Plan
2.6	Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione)	RFI	€ 1.200,00	CIPE	0%	P.P in istruttoria MIT, stralciato collegamento T1-T2	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.7	Nuovo collegamento Arcisate Stabio (Lugano)	...	2014	RFI	€ 223,00	CIPE	100%	Lavori in corso	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.8	Bretella di collegamento alla linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo)	RFI		CIPE	0%	PP presentato per il parere degli enti	...
3. Accessibilità viaria									
3.1	Collegamento SS11 alla Tangenziale Ovest (prlungamento Malpensa Boffalora)	...	2015	ANAS SPA	€ 418,30	CIPE	66,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
3.2	Collegamento Malpensa - Boffalora con A8, attraverso la Variante SS341 Vanzaghella - Samarate	...	2015	ANAS SPA	€ 261,00	CIPE	51,00%	"P.P approvato dal CIPE PD in istruttoria M.I.T"	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.3	Variante Sempione bis, Rho - Gallarate	...		ANAS SPA		CIPE	10,00%	P.P. approvati dal CIPE	...

2. Le attività operanti nei comuni¹¹ dell'Area Malpensa (terzo cerchio)¹²

La situazione fotografata a marzo del 2013, relativamente alle attività operanti nei comuni dell'Area Malpensa, la cui economia è strettamente legata alla presenza dell'aeroporto, riporta 21.950 unità locali con 84.298 lavoratori. Questi dati confermano l'importanza economica dell'area che in soli 13 comuni concentra quasi 1/3 dell'occupazione totale provinciale.

L'osservazione della dinamica a partire da fine 2007 ci rivela: a) un aumento del numero delle unità locali più vivace nell'area aeroportuale (+0,6%) che nel resto della provincia (-0,7%); b) una diminuzione dell'occupazione in Malpensa inferiore, seppur di poco, alla media provinciale (-5,5% Malpensa e -6,2% totale provincia). Ciò significa che: a) le stime sul declino occupazionale previste dal *de-hubbing* in poi si sono avverate solo in parte, grazie sia all'azione degli ammortizzatori sociali sia alle scelte strategiche attuate; b) la crisi ha colpito duramente sia la provincia sia l'Area Malpensa; c) complessivamente l'aeroporto ha vissuto una mancata crescita, ma ha anche dimostrato di aver saputo reggere l'impatto del *de-hubbing*; d) dall'analisi dei numeri risulta chiaro che alcune azioni di ristrutturazione e riorganizzazione della grande "impresa Malpensa" sono state compiute e che hanno avuto come effetto principale la riduzione degli addetti impiegati nell'area, mentre si è mantenuta una certa vivacità imprenditoriale; e) al di là dei numeri di passeggeri e dell'andamento degli occupati diretti dell'aeroporto, Malpensa si conferma come asset strategico in grado offrire economie di localizzazione per l'apertura di nuove attività nell'area piuttosto che in altri comuni.

Unità locali e addetti Area Malpensa e provincia di Varese. Serie 2007-2013.

Unità locali con addetti	dic-07	dic-08	dic-09	dic-10	dic-11	dic-12	mar-13
Comuni area Malpensa	21.818	22.219	22.057	22.058	22.114	22.028	21.950
Altri comuni	50.979	51.631	50.934	50.979	50.868	50.641	50.340
Totale provincia di Varese	72.797	73.850	72.991	73.037	72.982	72.669	72.290
T. VAR. %		Dic 07-08	Dic 08-09	Dic 09-10	Dic 10-11	Dic 11-12	Mar 12-13
Comuni area Malpensa	..	1,8%	-0,7%	0,0%	0,3%	-0,4%	-0,7%
Altri comuni	..	1,3%	-1,3%	0,1%	-0,2%	-0,4%	-0,9%
Totale provincia di Varese	..	1,4%	-1,2%	0,1%	-0,1%	-0,4%	-0,8%
Addetti	dic-07	dic-08	dic-09	dic-10	dic-11	dic-12	mar-13
Comuni area Malpensa	89.216	89.550	87.613	86.360	86.069	85.164	84.298
Altri comuni	191.541	190.319	184.965	182.854	182.344	180.815	179.149
Totale provincia di Varese	280.757	279.869	272.578	269.214	268.413	265.979	263.447
T. VAR. %		Dic 07-08	Dic 08-09	Dic 09-10	Dic 10-11	Dic 11-12	Mar 12-13

¹¹ L'Area Malpensa come definita dalla L.R. 10/1999 comprende i comuni di: Arsago Seprio, Busto Arsizio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Sesto Calende, Somma Lombardo, Vergiate, Vizzola Ticino appartenenti alla provincia di Varese; Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo appartenenti alla provincia di Milano.

¹² Si precisa che nel precedente lavoro, "Crisi d'Area Malpensa. Approfondimento su imprese e occupazione", il terzo cerchio si riferiva alle province di Varese, Novara e Milano, il secondo cerchio riguardava i settori legati all'operatività dell'aeroporto situati nei 13 comuni e il primo corrispondeva con il sedime aeroportuale (indirizzo c/o Malpensa). Nel presente elaborato è stato modificato il concetto di terzo cerchio limitandolo alla economia totale dei 13 comuni.

Comuni area Malpensa	..	0,4%	-2,2%	-1,4%	-0,3%	-1,1%	-1,8%
Altri comuni	..	-0,6%	-2,8%	-1,1%	-0,3%	-0,8%	-1,5%
Totale provincia di Varese	..	-0,3%	-2,6%	-1,2%	-0,3%	-0,9%	-1,6%

Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

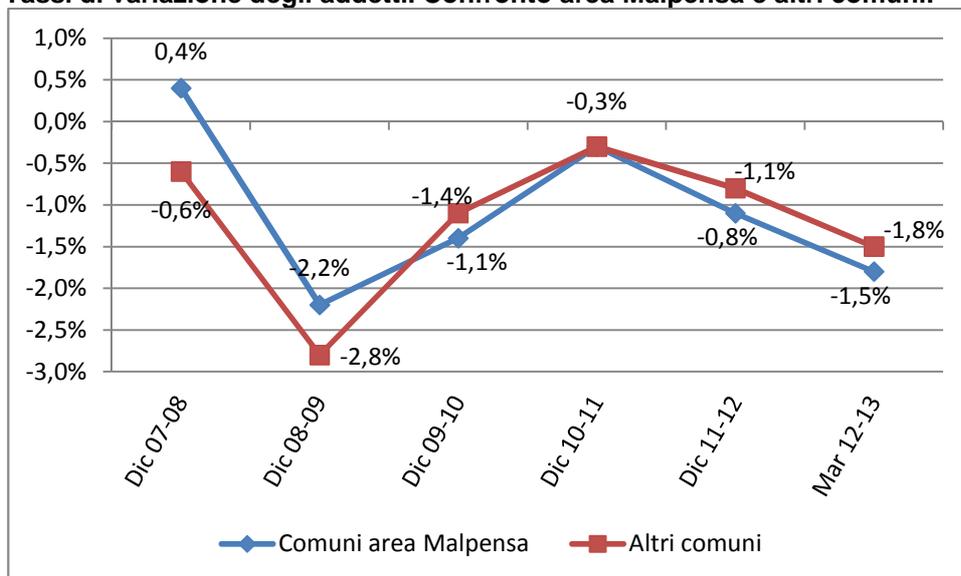
Entrando più nel dettaglio, come mostra il grafico che segue, i comuni dell'area Malpensa da fine 2007 ad oggi mostrano una performance migliore degli altri comuni della provincia in termini di unità locali.

Guardando al numero di addetti, se nel precedente documento sull'area Malpensa erano stati previsti quasi 6mila esuberi¹³ legati al *de-hubbing*, si rileva che effettivamente c'è stato un consistente calo degli addetti dell'area, inferiore a quanto stimato, dagli 89mila del periodo precedente all'addio di Alitalia, agli attuali 84mila ma questa riduzione non può essere imputata interamente alle vicissitudini dell'aeroporto quanto, piuttosto, all'effetto combinato con la crisi del 2009 e le più recenti difficoltà iniziate a fine 2011.

Il risultato è comunque quello che, da area che creava lavoro (+0,4% addetti da dicembre 2007 a dicembre 2008), con un ruolo propulsivo per l'intera provincia, la performance in termini occupazionali dei comuni dell'area Malpensa si è appiattita attorno ai valori degli altri comuni, registrando nel periodo di piena crisi un picco negativo del -2,2% (dicembre 2009).

Tali numeri sembrano indicare che la via per una ripresa dell'occupazione dell'area, con effetti positivi su tutta la provincia, debba passare per un rilancio dell'aeroporto varesino.

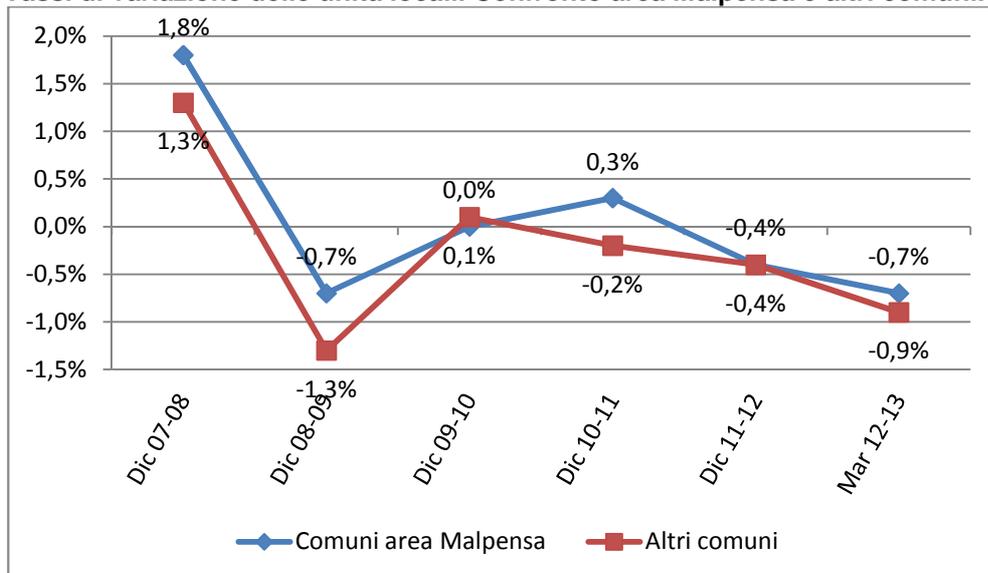
Tassi di variazione degli addetti. Confronto area Malpensa e altri comuni.



Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

¹³ Cfr. Camera di Commercio di Varese, "Crisi d'Area Malpensa. Approfondimento su imprese e occupazione".

Tassi di variazione delle unità locali. Confronto area Malpensa e altri comuni.



Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

Per quanto riguarda le attività collegate all'aeroporto si evidenziano le principali specializzazioni¹⁴ dell'Area, in primo luogo, trasporto aereo e magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti che occupano rispettivamente il 98% e il 81% del totale provinciale, a seguire: i servizi veterinari (73% del totale degli addetti provinciali), le attività di ricerca e selezione del personale (72%), le attività di noleggio e leasing operativo (54%), i servizi di vigilanza e investigazione (52%), gli studi di architettura e ingegneria, collaudi e analisi tecniche (44%) e altre attività professionali, scientifiche e tecniche (41%).

Le specializzazioni nell'Area Malpensa – marzo 2013

ATTIVITA' ECONOMICA	UL con addetti MXP	Addetti MXP	Addetti in provincia	Indice di specializ. >32%
H051 - Trasporto aereo	56	4.382	4.466	98,1
H052 - Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	327	6.293	7.759	81,1
M075 - Servizi veterinari	1	11	15	73,3
N078 - Attiv.di ricerca, selezione, fornitura di person.	42	337	471	71,5
N077 - Attività di noleggio e leasing operativo	91	317	583	54,4
N080 - Servizi di vigilanza e investigazione	30	591	1.147	51,5
M071 - Studi di archit. e ingegn., collaudi e an.tecniche	131	473	1.065	44,4
M074 - Altre attiv.professionali, scientifiche e tecniche	310	638	1.558	40,9
J063 - Serv. di inform. e altri serv. informatici	215	665	1.671	39,8
I055 - Alloggio	89	577	1.549	37,2
M070 - Attiv. di direz. aziend. e di consul. gestionale	273	534	1.487	35,9
H049 - Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	573	1.964	5.483	35,8

¹⁴ L'indice di specializzazione è calcolato come rapporto percentuale tra il numero di addetti dell'area in una specifica attività sul corrispondente totale provinciale, nella tabella sono state considerate le attività con indice > del 32% ovvero superiori al peso medio degli addetti dell'Area rispetto al totale degli addetti provinciali. Abbiamo però escluso Q088 - Assistenza sociale non residenziale con il 41%, H050 - Trasporto marittimo e per vie d'acqua con il 44% e R090 - Attività creative, artistiche e di intrattenimento con il 35%, in quanto evidentemente non connesse con l'operatività dell'aeroporto.

K064 - Serv. finanziari.(escl. assic. e fondi pens.)	198	1.536	4.369	35,2
H053 - Servizi postali e attività di corriere	52	662	1.896	34,9
J062 - Pr. software, cons. informat., e attiv. connesse	248	759	2.208	34,4
L068 - Attività immobiliari	742	916	2.680	34,2
N081 - Attività di servizi per edifici e paesaggio ¹⁵	360	1.800	5.455	33,0
I056 - Attività dei servizi di ristorazione	1.407	5.497	16.700	32,9
K066 - Attiv. ausil. di serv. finanz. e attiv. assic.	515	822	2.571	32,0
Totale attività specializzate nell'area	5.660	28.774	63.133	45,6
Totale Area 13 comuni e peso% addetti su tot provinciale	21.950	84.298	263.447	32,0

Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

Concludendo, sembra trovare conferma, dunque, l'idea che l'asset Malpensa è risultato comunque fondamentale per frenare gli effetti negativi della crisi sull'occupazione dell'Area che insiste sui 13 comuni, che complessivamente ha mostrato performance migliori degli altri comuni della provincia, attirando nuove attività produttive sul territorio.

3. L'evoluzione dell'occupazione nel sedime aeroportuale e in alcuni settori situati nei comuni limitrofi (primo e secondo cerchio)

Passando a studiare più da vicino l'aeroporto e utilizzando le informazioni che provengono dalla banca dati SMAIL della Camera di Commercio è possibile provare a ricostruire, tassello per tassello, il quadro produttivo e occupazionale che gravita intorno a Malpensa, con la possibilità di elaborare qualche riflessione anche sulla dinamica intervenuta in questi cinque anni:

- 1) a fine 2007 si contano 255 unità locali iscritte al Registro Imprese della Camera di Commercio, con indirizzo presso l'aeroporto (escluse le compagnie aeree) che occupano 7.720 addetti. Per effetto combinato della crisi e del *de-hubbing* le unità locali a fine marzo 2013 scendono a 241 (-5,5%) e i lavoratori a 6.991 (-9,4%), con 110 unità locali contemporaneamente presenti nel 2007 e nel 2013. Le unità locali presenti in aeroporto si concentrano, a marzo 2013, nei seguenti settori: magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (4.518 addetti, -6,9% rispetto al 2007), attività dei servizi alla ristorazione (1.248 addetti, -30% rispetto al 2007) e commercio (493 addetti, -1% rispetto al 2007) e complessivamente occupano il 92% degli addetti impiegati in aeroporto;
- 2) a marzo 2013 le compagnie aeree (Ateco 51.10 e 51.21) operanti nell'aeroporto di Malpensa, compreso il comparto cargo, sono 58 e occupano 4.282 addetti, rispetto a cinque anni prima gli occupati sono cresciuti dello 0,1%, mentre le unità locali sono aumentate di 10 (erano 48 nel 2007). Il peso di Alitalia sul totale degli occupati nel comparto aereo civile e cargo era, nel 2007, del 31% per scendere al 22% nel marzo 2013, facendo registrare un tasso di variazione pari al -29%, al netto di questa situazione gli

¹⁵ I servizi di pulizia sono inclusi nelle attività di servizi per edifici e paesaggio.

addetti, nei cinque anni considerati, sono quindi aumentati del 13%, probabilmente per effetto di un riuscito sforzo di diversificazione dell'offerta;

- 3) le attività di supporto ai trasporti aerei (Ateco 52.23, 52.24 e 52.29) situate a Lonate Pozzolo, Cardano al Campo, Somma Lombardo, Gallarate, Busto Arsizio, Ferno, Vizzola Ticino e Marnate contano, a fine marzo 2013, 57 unità locali per un totale di 437 addetti;
- 4) il settore alberghiero a marzo 2013 evidenzia 30 realtà con 256 dipendenti che con elevata probabilità presentano un'attività collegata all'aeroporto, in quanto situate nei comuni limitrofi (Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino);
- 5) proseguendo nella ricostruzione del quadro i parcheggi e gli autonoleggi (Ateco 52.21.50 e 77.11.00 riferiti sempre all'area di Ferno, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo, Cardano al Campo, Somma Lombardo) sono 53 ed impiegano a fine marzo 2013 circa 271 addetti;
- 6) infine un insieme residuale, che ricomprende magazzinaggio, preparazione pasti, vigilanza e agenzie viaggio raggiunge circa le 120 unità di lavoro.

Sintetizzando, a marzo 2013, l'area vasta di Malpensa, quella che insiste sui 13 comuni (esclusi quindi i 4 della provincia di Milano), conta oltre 84mila addetti e 22mila unità locali (terzo cerchio) di cui circa 12.500 addetti e 470 unità locali strettamente legate all'operatività dell'aeroporto (primo e secondo cerchio). Osservando i dati si evincono alcune conclusioni:

- a) le perdite occupazionali nel sedime aeroportuale (cioè dentro l'aeroporto, il cosiddetto primo cerchio) sono state più importate che nell'intera area dei 13 comuni Malpensa, si tocca infatti un -9,4% contro il -5,5% dell'area. In particolare hanno visto diminuire i propri addetti le attività che all'interno dell'aeroporto si occupavano di magazzinaggio, supporto ai trasporti, ristorazione e commercio probabilmente maggiormente legate all'attività di Alitalia (che fa segnare nei cinque anni un -29% di addetti), ma anche connesse all'idea di un aeroporto attrattivo e ricco di opportunità commerciali da rivolgere ai viaggiatori in transito;
- b) l'attività *core* dell'aeroporto (inserita nel secondo cerchio), ovvero il trasporto aereo, ha perso Alitalia, ma ha saputo rispondere diversificando l'offerta ed incrementando la presenza di altri vettori, con il risultato di far registrare tra il 2007 e il 2012 un incremento - scorporata Alitalia - del numero di addetti (+0,1%);
- c) le altre attività (sempre secondo cerchio), situate nei comuni vicini all'aeroporto e strettamente connesse ad esso, hanno fatto registrare variazioni prevalentemente positive, come nel caso dell'incremento del numero di alberghi, parcheggi e autonoleggi, vigilanza e attività di supporto al trasporto aereo, pertanto l'occupazione complessiva presente nel primo e secondo cerchio, tra il 2007 e il 2013, fa segnare una riduzione del 2,3%, inferiore a quella registrata nel sedime ma anche a quella evidenziata nei 13 comuni dell'Area. Ciò lascia presupporre che, tra le varie strategie messe in atto, possa esserci stata anche la scelta dell'outsourcing rispetto ad alcune attività prima svolte all'interno dell'aeroporto.

DINAMICA ADDETTI	Dicembre 2007	Marzo 2013	T.var%
1° cerchio: occupazione nel sedime <i>(U.L con indirizzo c/o aeroporto + compagnie aeree anche fuori dal sedime)</i>	7.720	6.991	-9,4%
2° cerchio: occupazione legata all'aeroporto <i>(1° cerchio + compagnie aeree + alberghi + parcheggi + noleggi + attività connesse al trasporto aereo + preparazione pasti + vigilanza + agenzie viaggi)</i>	12.861	12.569	-2,3%
3° cerchio: occupazione nell'area Malpensa <i>(13 Comuni dell'area Malpensa, già compresi 1° e 2° cerchio)</i>	89.216	84.298	-5,5%

Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

Nota metodologica 1° cerchio: dall'archivio anagrafico Smail della Camera di Commercio di Varese sono state estratte tutte le unità locali con indirizzo c/o l'aeroporto utilizzando la presenza di parole chiave presenti nel campo "indirizzo" precedentemente censite. Con questo metodo sono apparse anche unità locali che avevano indirizzo in aeroporto pur essendo classificate in un comune differente da quelli sui quali insiste Malpensa (Cardano al Campo, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino), ma avendo ragione sociale e indirizzo inequivocabilmente riferiti a Malpensa sono stati incluse comunque nel conteggio. Infine, per esaminare i dati riferiti ai due diversi anni sono stati applicati, rispettivamente i filtri "Attiva dicembre 2007" e "Attiva marzo 2013".

DINAMICA UNITA' LOCALI	Dicembre 2007	Marzo 2013	T.var%
1° cerchio: unità locali nel sedime <i>(U.L con indirizzo c/o aeroporto + compagnie aeree anche fuori dal sedime)</i>	255	241	-5,5%
2° cerchio: unità locali legata all'aeroporto <i>(1° cerchio + compagnie aeree + alberghi + parcheggi + noleggi + attività connesse al trasporto aereo + preparazione pasti + vigilanza + agenzie viaggi)</i>	411	469	+14,1%
3° cerchio: unità locali nell'area Malpensa <i>(13 Comuni dell'area Malpensa, già compresi 1° e 2° cerchio)</i>	21.818	21.950	+0,6%

Fonte: Smail, Camera di Commercio di Varese

Nota metodologica 2° cerchio: dall'archivio anagrafico Smail della Camera di Commercio di Varese sono state estratte le unità locali utilizzando come chiave di ricerca il codice Ateco, scendendo se necessario fino alla 6^a cifra di classificazione (nel testo sono riportati i codici utilizzati), la ricerca è stata effettuata quasi sempre solo nei comuni sui quali insiste Malpensa (Cardano al Campo, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino) anche se in alcuni casi è stata ampliata, come nel caso delle compagnie aeree dal momento che presentano sedi in tutta la provincia e operatività c/o l'aeroporto. Infine, per esaminare i dati riferiti ai due diversi anni sono stati applicati, rispettivamente i filtri "Attiva dicembre 2007" e "Attiva marzo 2013".

Nota metodologica 3° cerchio: dall'archivio anagrafico Smail della Camera di Commercio di Varese sono state estratte tutte le unità locali "Attive dicembre 2007" e "Attive marzo 2013" appartenenti ai 13 comuni individuati dalla L.R. 10/99 senza utilizzare chiavi di ricerca.

4. Il destino di Malpensa nella ricerca Varese 2020

Gli attori economici del territorio - Camera di Commercio, Provincia di Varese, insieme al Tavolo di concertazione provinciale - nell'intento di approfondire la comprensione dell'evoluzione del sistema economico e degli scenari di sviluppo del territorio da qui al 2020, hanno promosso la ricerca "Varese 2020", realizzata congiuntamente dall'Università dell'Insubria e dall'Università Carlo Cattaneo LIUC. Lo studio ricostruisce lo scenario inerziale di sviluppo della provincia in assenza d'interventi e propone alcuni correttivi (declinati in specifiche azioni di policies) al fine di migliorare le traiettorie di crescita.

La ricerca approfondisce, tra gli altri temi, anche quello relativo alle dotazioni infrastrutturali del territorio pervenendo alla seguente conclusione "è' abitudine del territorio ritenere che vi sia una presunta carenza di infrastrutture: un'analisi disaggregata per tipologia rivela in realtà un quadro meno negativo. Il fabbisogno territoriale riguarda non tanto le infrastrutture di accesso dall'esterno, semmai il potenziamento dell'intermodalità, lo sviluppo delle reti di trasporto interne al territorio e la gestione più efficiente dei flussi di pendolarismo. Le infrastrutture viarie (quelle a corto-medio raggio interne al territorio e non quelle di accesso dall'esterno), oggi più deboli che altrove, evidenziano prospettive di miglioramento; quelle ferroviarie, oggi valide, sembrano crescere in senso assoluto, ma più lentamente (indebolimento relativo) rispetto all'aggregato regionale. In questo contesto Malpensa resta invece ancora un nodo irrisolto".

In proposito la ricerca sottolinea che l'argomento è strettamente connesso al tema della *governance* locale alla quale si suggerisce di assumere una posizione più decisa rispetto al futuro dell'aeroporto e si raccomanda di sollecitare i referenti istituzionali competenti al fine di definire il ruolo di Malpensa, anche precisando il rapporto con Linate, con l'obiettivo di contrastare i segni evidenti di un ridimensionamento strategico dell'aeroporto e le conseguenze negative che ne deriverebbero sia per l'occupazione, sia per l'indotto che da Malpensa dipende.

Un tema frequentemente posto al centro di numerosi dibattiti è la quantificazione economica degli effetti diretti e indiretti della presenza sul territorio dell'"impresa Malpensa". Uno studio effettuato dal gruppo Clas, ha stimato che il valore economico generato da ogni passeggero si pone tra i 466 e i 590 euro, considerato che l'aeroporto di Malpensa - eventualmente potenziato e reso maggiormente attrattivo per i vettori extra europei, come suggerito dal Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'ENAC - sarebbe in grado di esprimere volumi di traffico nel 2030 superiori a 40 milioni di passeggeri, si quantifica in oltre 9 miliardi di euro il valore economico aggiuntivo (diretto e indiretto) derivante dell'operatività dell'aeroporto.