

Intervento

Gianfredo Comazzi

Presidente

Comitato Malpensa

Seminario

**LE PROSPETTIVE DI
SVILUPPO DEL TRASPORTO
AEREO PASSEGGERI E MERCI
NEL NORD ITALIA**

Sala Falck

Assolombarda

10 febbraio 2009

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito **www.mobilityconference.it**



**IL RUOLO DI MALPENSA
PER LO SVILUPPO SOCIALE,
ECONOMICO ED INFRASTRUTTURALE
DEL NORD OVEST**

Comitato Malpensa



Camera di Commercio
Novara



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
AGRICOLTURA DI VARESE

***Ing. Gianfredo Comazzi, presidente Comitato Malpensa
Milano, 10 febbraio 2009***

LE CARATTERISTICHE DI UN HUB ED IL CASO MALPENSA

Perché Malpensa è centrale per lo sviluppo del Nord Ovest?

L'aeroporto di Malpensa è sempre stato al centro dei dibattiti che hanno coinvolto il Nord Ovest del Paese negli ultimi 15-20 anni, sia quando sono stati affrontati aspetti riguardanti il tema della necessità di dotare il nostro territorio di un adeguato sistema infrastrutturale, sia con riferimento all'impatto socio-economico che tali infrastrutture possono generare.

A questo ultimo riguardo, nel 1995, il primo studio condotto dall'Università Carlo Cattaneo, dall'Università Bocconi e dal gruppo CLAS, in uno scenario di lungo periodo, stimava pari a circa 95.000 unità (+184%) l'aumento di occupati diretti, indiretti ed indotti dovuti al progetto Malpensa 2000. Simili gli effetti, attualizzati, sul valore aggiunto (+186%) ed il valore della produzione (+187%).

In gran parte questo si è avverato, anche se l'impatto è stato poco localizzato in prossimità dell'aeroporto, ma ha riguardato un'area molto più vasta. E, in tal senso, abbiamo potuto focalizzare un tema molto importante: Malpensa è l'aeroporto di tutto il Nord Ovest.

L'indotto dell'aeroporto ha avuto per le nostre economie anche un forte impatto anticiclico. Negli anni in cui i settori manifatturieri più tradizionali arretravano, si sono sviluppate importanti filiere nel settore logistico e dei servizi di trasporto.

Ed ora che ne è di questo importante motore?

Non solo, quale danno determina per una comunità oggi fortemente interrelata internazionalmente il declassamento del proprio aeroporto di riferimento?

Negli ultimi mesi, a seguito delle note vicende di Alitalia, il comune discutere si è focalizzato sul declassamento di Malpensa, sull'abbandono del suo ruolo di hub, sulla perdita di competitività e di opportunità di sviluppo per il tessuto sociale ed economico, non solo del territorio limitrofo, ma per tutto il Nord Italia.

Alla luce di ciò, un primo rapido approfondimento deve essere fatto sul concetto di "hub".

Cosa si intende con il termine hub?

La definizione del ruolo e delle caratteristiche non è univoca, essendo questa applicabile a varie infrastrutture di tipo puntuale, quindi non solo aeroporti, ma anche stazioni ferroviarie e porti.

Secondo la dottrina prevalente un **hub intermodale** costituisce un'infrastruttura nella quale avviene lo scambio di merci o passeggeri tra diverse metodologie di trasporto.

Ovvero, per un aeroporto, il disporre di infrastrutture (integrate con le reti locali, nazionali ed internazionali) e di servizi che consentano a passeggeri e merci di giungere ad esso da un ampio bacino di utenza potenziale (*catchment area*), con tempi di percorrenza ragionevoli.

Un **hub intramodale** rappresenta, invece, un'infrastruttura nella quale avviene lo scambio di merci o passeggeri all'interno della stessa tipologia di trasporto.

Nello specifico del caso aeroportuale, è il luogo dove è possibile "scambiare" tra i vari aeromobili i passeggeri diretti alle loro destinazioni finali, se queste sono altri aeroporti, grazie all'ampio ventaglio di destinazioni raggiungibili dai voli aventi origine dall'aeroporto stesso.

Mantenendo valido questo ultimo approccio, viene dunque comunemente assunto che un aeroporto è definibile "hub" se consente di raggiungere direttamente un elevato numero di destinazioni intercontinentali ed internazionali, assicurando nel contempo un adeguato numero di voli cosiddetti di "feederaggio", che permettano, con agevoli coincidenze, il completamento del viaggio da e per tutte le destinazioni.

Solitamente, in Europa, la definizione si applica a scali in cui la maggioranza dei voli che vi hanno origine e/o destinazione viene gestita da un unico carrier.

Dal punto di vista delle compagnie aeree, poi, un aeroporto costituisce un hub se su tale infrastruttura gravita una quota significativa dei voli effettuati dal medesimo vettore, e da esso è possibile raggiungere, mediante voli di coincidenza, effettuati anche attraverso code-sharing, la quasi totalità delle destinazioni servite dal carrier medesimo, col minimo disagio arrecabile ai passeggeri e razionalizzando nel contempo le rotte.

Per buona parte dei carrier, soprattutto quelli non nordamericani e le ex compagnie di bandiera, l'aeroporto hub corrisponde alla propria base d'armamento.

In termini di rapporto con il territorio, molti studi empirici hanno dimostrato che un hub genera forti impatti economici positivi e che è fondamentale per assicurare un elevato livello di competitività del territorio che serve.

E, nonostante le problematiche relative al sistema infrastrutturale di accesso ed ai servizi afferenti Malpensa, ritenuti inadeguati per un hub internazionale, eravamo arrivati ad un buon punto. Grazie al completamento tanto atteso di alcuni progetti, potevamo, pur con ritardo, dirci soddisfatti.

Malpensa potrebbe essere un hub?

Attualmente, Malpensa non è più un hub in quanto non ha più una singola compagnia aerea di riferimento e le destinazioni intercontinentali servite direttamente sono quantitativamente esigue. Inoltre la rete di voli di feederaggio non garantisce il precedente livello di coincidenze e di destinazioni potenziali.

L'aeroporto deve rafforzare il suo ruolo nel sistema internazionale. Ciò sarebbe possibile se fosse assicurato un numero adeguato di collegamenti internazionali ed intercontinentali, parallelamente all'attuazione nei tempi previsti degli interventi infrastrutturali previsti a sostegno della sua accessibilità ed integrazione nella rete di superficie del Nord Ovest. Tra questi, possiamo ricordare:

- a Nord (assi del Gottardo e del Sempione-Loetschberg);
- a Sud Ovest (rete Alta Velocità, Corridoio 5 e Corridoio dei Due Mari);
- a Sud Est (accessibilità Fiera/Expo 2015, rete Alta Velocità, corridoi TEN).

Malpensa dovrebbe inoltre diventare a breve, a seguito dell'accordo con SEA, la base di armamento di Lufthansa Italia (l'infrastruttura già lo consente a livello tecnico) ed ha, al tempo stesso, le potenzialità per attrarre nuovi vettori.

Sarà allora nuovamente un hub?

Deve essere evidenziato che non tutti i grandi aeroporti internazionali sono hub: l'aeroporto Kennedy di New York non ha una singola compagnia aerea di riferimento, bensì è aeroporto di riferimento per più carrier.

Probabilmente, il modello "classico" di hub non si adatta a tutti i contesti di riferimento, per cui Malpensa potrebbe affermarsi come aeroporto internazionale con un modello diverso, servendo comunque un numero adeguato di destinazioni intercontinentali ed avendo diversi vettori di riferimento.

Indipendentemente dal nome che gli si vuole dare, è dunque, possibile ipotizzare anche a Malpensa l'offerta di un servizio integrato soddisfacente per il territorio, anche alla luce della potenziale evoluzione organizzativa della rete di collegamenti delle principali compagnie aeree europee verso un modello definibile come "pluri-hub".

Il superamento delle barriere tra i singoli Stati, e la trasformazione delle ex compagnie di bandiera, da "campioni nazionali" ad operatori internazionali, pare infatti, come già avvenuto altrove, portare ad un superamento della relazione:

- una compagnia di bandiera;

- una base d'armamento;
- un aeroporto hub.

A questo punto è d'obbligo porsi una seconda domanda: solo un hub è in grado di produrre gli effetti attesi in termini di aumento di competitività del territorio di riferimento?

È difficile dare una risposta. Quello che è certo è che il Nord merita un grande aeroporto caratterizzato da numerosi collegamenti diretti intercontinentali ed internazionali. La piattaforma di Malpensa offre dal canto suo una considerevole domanda di servizio, essendo radicata in un bacino d'utenza che è uno dei più importanti motori di sviluppo economico d'Europa, ricco tra l'altro di una filiera logistica di qualità.

Il ruolo di Malpensa per lo sviluppo del Nord Ovest

Fino ad oggi (o forse sarebbe meglio dire, a ieri), come ho accennato all'inizio, la presenza di Malpensa ha consentito al territorio di risentire in misura meno evidente della crisi del settore manifatturiero, e tessile in particolare, attraverso un assorbimento dell'impatto negativo da essa generato.

L'esposizione di alcuni indicatori economici e sociali può aiutare a comprendere meglio l'effetto prodotto.

Nel periodo compreso tra il 1995 e il 2006, prendendo in esame la scomposizione settoriale del valore aggiunto, a fronte di un calo del settore industriale, quantificabile per la Lombardia pari a circa il -5,3% e per la province di Varese e Milano valutabile in circa il -7,4% e -5,2% rispettivamente, si è registrato un consistente incremento del settore dei servizi, ovvero del 6,0% a livello regionale, del 7,5% per la provincia di Varese e del 5,3% per la provincia di Milano.

Di fatto, l'analisi dei dati evidenzia una riallocazione, a livello di valore aggiunto, sul macrosettore dei servizi; tale fenomeno descritto risulta particolarmente accentuato nella provincia di Varese, area nella quale si è maggiormente attivato l'effetto della presenza dell'infrastruttura aeroportuale, rappresentato in primis dalla marcata espansione del settore della logistica.

A titolo esemplificativo, le imprese attive nel settore dei trasporti sono passate, tra il 1995 ed il 2007, dal 5,6% al 10,9% se raffrontate alla totalità delle imprese attive in Lombardia.

L'esperienza di casi internazionali comparabili evidenzia, inoltre, come siano ancora molte le leve di sviluppo non attivate.

Spostandoci sul fronte dell'occupazione, anche a livello di addetti è possibile notare nel corso degli anni una significativa riallocazione della forza lavoro verso i settori del comparto servizi, dunque quelli più strettamente legati alla presenza sul territorio di una infrastruttura aeroportuale.

Il peso degli addetti del settore industriale, nell'arco di tempo che va dal 1995 al 2005, è sceso dal 47% al 42% in provincia di Varese, dal 38% al 33% in quella di Milano e dal 44% al 37% a livello regionale.

Contestualmente a questo calo, il peso del settore dei servizi sull'occupazione è salito dal 52% al 57% in provincia di Varese, dal 61% a quasi il 67% in quella di Milano, e dal 54% al 61% con riferimento alla Lombardia nel suo insieme.

In tal senso, dunque, a livello sociale, la presenza di Malpensa ha contribuito ad "ammortizzare" l'effetto della crisi del macrosettore dell'industria, garantendo una "valvola di sfogo" agli esuberanti generati dal comparto industriale.

Settore trainante di tale processo di riconversione è certamente quello della logistica, sviluppatosi parallelamente al potenziamento di Malpensa, che da solo ha attivato 6.000 nuovi occupati tra il 1998 ed il 2006.

Questi primi effetti sono quelli generati pur nell'incertezza di un continuo "stop and go" circa il ruolo, il posizionamento ed il nome che l'aeroporto doveva assumere all'interno del contesto nazionale ed internazionale.

Arriviamo dunque al tema centrale: quali sono le reali potenzialità dell'aeroporto?

Limitiamoci ad analizzare quelle relative all'impatto sul territorio di riferimento.

Lo sviluppo delle infrastrutture e l'evoluzione del bacino di utenza (*catchment area*) di Malpensa

Come in parte già evidenziato, è innanzitutto importante sottolineare come sia essenziale alle prospettive future di sviluppo del traffico aereo gravitante su Malpensa, e quindi alla crescita economica e sociale del territorio, la sua integrazione nella rete delle grandi infrastrutture che stanno plasmando l'Europa del XXI secolo.

Questi numerosi progetti di sviluppo infrastrutturale, dai Corridoi Europei alle opere minori, impongono una visione di "sistema", di ampio respiro, sia geografico che temporale.

Lo sviluppo della dotazione infrastrutturale è elemento chiave di competitività in quanto determina la riduzione dei tempi di percorrenza e, quindi, delle distanze spazio-temporali, con benefici che non sono solo quelli delle maggiori possibilità di spostamento.

La realizzazione dei progetti infrastrutturali previsti ridefinisce la *catchment area* (ossia, il bacino di utenza potenziale) di riferimento dell'Aeroporto di Malpensa.

A questo proposito, se si analizza il totale della popolazione in grado di raggiungere l'aeroporto nell'arco di 1 ora nel 2006 e lo si raffronta con il valore previsto per il 2012/2015 (ovvero al completamento degli imminenti progetti di sviluppo infrastrutturali), si osserva che tale valore passa da circa 3.204.000 a circa 5.712.000: un incremento del 78%.

Maggiore è l'effetto sulla popolazione compresa in un arco di 2 ore, che passa dai 6.365.000 del 2006, ai 17.450.000 del 2012/15, ovvero un incremento del 174%.

Analogamente, nel medesimo intervallo temporale, è marcato l'effetto sul numero di imprese attive raggiungibili in circa 2 ore da Malpensa: si passa da circa 552.000 a circa 1.622.000: un incremento del 194%.

Dall'analisi dei dati risulta evidente che questi progetti renderanno dunque possibile, nel giro di alcuni anni, di quasi triplicare la popolazione compresa in un tempo di percorrenza ragionevole da Malpensa, e sono quindi da considerare a tutti gli effetti componenti fondamentali del suo rilancio.

Focalizzando l'attenzione sulle imprese, l'ampliamento del bacino di utenza potenziale e, di conseguenza, del raggio di interazione economica, è in grado di determinare:

- nuove potenzialità;
- efficienza ed accelerazione dei processi;
- incremento della domanda di trasporto.

A logica, la competitività del territorio dovrebbe passare attraverso il potenziamento del ruolo di Malpensa grazie all'allargamento della sua *catchment area*, quindi:

- migliori collegamenti;
- più domanda passeggeri;
- più domanda cargo e servizi logistici alle imprese.

Il ruolo del Comitato Malpensa ed il nuovo “Osservatorio Malpensa”

All'interno di tale contesto caratterizzato da una totale incertezza e da continui cambiamenti di *policy*, un ulteriore grande deficit per il decisore politico e per tutti i *stakeholder* è determinato dall'assenza o frammentarietà delle informazioni. Nel corso degli ultimi anni, è divenuta sempre più evidente l'esigenza delle Istituzioni, soprattutto quelle locali, di disporre di informazioni periodiche relative a Malpensa ed al suo territorio di riferimento.

Di fronte poi ai recenti sviluppi, quali:

- l'affidamento dell'Expo 2015 a Milano,
- la “questione Alitalia”,
- l'affacciarsi di nuovi potenziali carrier,
- l'avvio della fase realizzativa di numerose infrastrutture di rilievo,

le Camere di Commercio, già promotrici dei più significativi studi sul tema, hanno preso atto dell'esigenza di un monitoraggio relativo all'integrazione dell'aeroporto con il territorio, agli effetti derivanti dalla sua presenza sull'area geografica di riferimento, all'evoluzione del rapporto esistente tra sistema aeroportuale e nuove realtà emergenti a livello infrastrutturale, alle dinamiche relative ai passeggeri ed alle merci ed all'accessibilità dell'infrastruttura aeroportuale.

Non esiste, infatti ad oggi, una fonte “ufficiale” in grado di costituire il punto di riferimento per quanto attiene l'impatto dell'infrastruttura aeroportuale di Malpensa sul territorio sotto il profilo sociale, economico, trasportistico e delle attività indotte.

Sorge, quindi, la necessità di una “cabina di monitoraggio”, finalizzata in prima istanza, ad un periodico aggiornamento di una serie di indicatori, nonché di valori, afferenti l'impatto diretto, indiretto ed indotto di Malpensa sul territorio.

È necessario poter disporre di dati che non siano né sporadici né velleitari, ma raccolti ed organizzati secondo una metodologia razionale, ovvero con regolarità e continuità, per poter avanzare delle proposte che siano al contempo concrete, utili all'ambito territoriale e realizzabili.

Al fine di perseguire l'obiettivo sopra esposto, le Camere di Commercio componenti il Comitato Malpensa hanno deciso di istituire un Osservatorio Malpensa a carattere permanente, i cui partner di ricerca sono:

- l'Università Carlo Cattaneo – LIUC;
- l'Università Commerciale Luigi Bocconi;
- l'Università del Piemonte Orientale Amedeo Avogadro.

L'Osservatorio dedicherà la sua attività ad alcune specifiche aree di approfondimento, quali:

- la struttura economica locale, con particolare attenzione ai livelli occupazionali;
- il sistema delle imprese, sia a livello generale che con particolare attenzione a due settori critici, quali quello turistico-alberghiero e quello logistico;
- le attività *on airport*, ovvero quelle direttamente insistenti sul sedime aeroportuale;
- le attività *off airport*, ovvero gli effetti indotti dalla presenza della infrastruttura aeroportuale;
- le infrastrutture, il traffico, l'accessibilità, l'allineamento ai calendari realizzativi, l'interdipendenza di Malpensa con le altre grandi infrastrutture puntuali e lineari.

In questo modo speriamo di fornire un concreto contributo alla discussione in corso ed a quelle che continueranno ad accendersi sull'argomento.