

Allegato 3B

Aggiornamento delle Stime di Traffico



Gruppo CLAS



NOVEMBRE 2009

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
1.1 Le stime del 2006.....	3
1.2 I mutamenti occorsi nel settore del trasporto aereo.....	5
2. STIME DI TRAFFICO NEL MEDIO E LUNGO PERIODO	10
2.1 La crescita prevista per il Nord Italia.....	10
2.2 Stima del traffico per Malpensa	12
2.3 L'evoluzione del traffico merci a Malpensa.....	17

1. Premessa

Il presente rapporto si inquadra nell'attività di aggiornamento delle Analisi economiche a supporto del nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa condotte nel 2006. Come supporto all'analisi di sostenibilità finanziaria e socio-economica degli investimenti previsti allo stato attuale, e attesi i significativi mutamenti del trend di crescita intercorsi nel settore del trasporto aereo negli anni successivi allo studio citato, si è proceduto a una revisione delle stime di traffico dell'aeroporto, che – analogamente allo studio del 2006, cui si rimanda per le descrizioni metodologiche – sono effettuate utilizzando un *Traffic Allocation Model* che utilizza un approccio di tipo gravitazionale per stimare la domanda generata da una regione geografica e distribuirla tra gli aeroporti della regione stessa.

Al fine di presentare i risultati della revisione delle stime di traffico è opportuno in prima battuta menzionare, da un lato, le stime del 2006 e, dall'altro, i principali avvenimenti da allora occorsi nel settore.

1.1 LE STIME DEL 2006

Il modello di stima, basato sulla previsione del traffico regionale (Nord Italia), muoveva dalla considerazione dei seguenti tassi di crescita:

- per il breve-medio periodo, tassi Eurocontrol, con previsioni di crescita sostenuta che fino al 2011 facevano registrare un incremento medio annuo del:
 - 3,9% per il traffico nazionale
 - 4,8% sia per il traffico continentale che per quello intercontinentale.
- per gli anni successivi al 2011 e fino al 2025, una media dei tassi Airbus e Boeing, che per l'Europa sono sintetizzate nella figura di seguito. La crescita del traffico passeggeri complessivo europeo sarebbe avvenuta a un **tasso medio annuo di circa il 4,53%** (media tra i tassi Airbus e Boeing) per i successivi vent'anni, e in particolare:
 - il traffico interno in Europa avrà un tasso di crescita medio annuo tra il 3,4% (previsione Boeing) e il 5,0% (previsione Airbus)
 - il traffico intercontinentale da/per l'Europa crescerà a un tasso medio annuo tra il 5,0% (Boeing) e il 5,6% (Airbus)

In base a queste indicazioni, ed alla considerazione di una propensione alla crescita del traffico intercontinentale maggiore nel Nord Italia rispetto alla media europea, si era scelto di stimare il traffico del Nord Italia stesso secondo i seguenti tassi medi dal 2005 al 2025:

- 4,3% per il traffico continentale
- 6,0% per il traffico intercontinentale

Tab 1.1 Previsioni di sviluppo del 2006 per il traffico passeggeri del Nord Italia 2005-2025 (elaborazioni Gruppo CLAS)

Anno	Pax Nord Italia	Continentali	Intercontinentali
2005	45.345.753	40.229.578	5.116.175
2006	47.454.714	42.080.138	5.374.575
2007	49.961.144	44.307.790	5.653.354
2008	52.057.233	46.147.679	5.909.554
2009	53.812.606	47.665.017	6.147.589
2010	56.505.033	50.081.990	6.423.043
2011	59.246.109	52.550.200	6.695.909
2012	61.895.539	54.757.309	7.138.231
2013	64.667.346	57.057.116	7.610.231
2014	67.567.456	59.453.514	8.113.942
2015	70.602.104	61.950.562	8.651.542
2016	73.777.847	64.552.486	9.225.361
2017	77.101.587	67.263.690	9.837.897
2018	80.580.587	70.088.765	10.491.822
2019	84.222.494	73.032.493	11.190.001
2020	88.035.360	76.099.858	11.935.502
2021	92.027.667	79.296.052	12.731.615
2022	96.208.351	82.626.486	13.581.865
2023	100.586.829	86.096.798	14.490.030
2024	105.173.028	89.712.864	15.460.164
2025	109.977.417	93.480.804	16.496.613
AAGR	4,5%	4,3%	6,0%

Sulla base di questo volume di traffico per la regione, le stime per l'aeroporto di Malpensa davano i seguenti risultati.

Tab 1.2 Scenari di traffico per Malpensa (2006) (elaborazioni 2006 Gruppo CLAS)

MXP	2005	2010	2015	2020	2025
Linea continentali	12.799.833	16.391.347	19.287.971	24.340.472	30.972.915
mov	178.411	193.042	219.500	267.332	327.885
di cui: * Schengen	9.576.047	13.740.289	18.037.343	22.762.240	28.964.637
mov	133.476	161.821	205.267	249.998	306.625
* Non Schengen	3.223.786	2.651.057	1.250.628	1.578.232	2.008.278
mov	44.935	31.222	14.232	17.334	21.260
* Low Cost	895.988	2.130.875	2.894.624	4.216.934	6.194.583
mov	6.500	15.459	21.000	30.593	44.940
Linea intercontinentali	4.583.005	6.172.984	8.098.602	10.784.397	15.159.269
mov	33.685	40.292	46.943	59.515	79.647
di cui: * Nord America	1.128.939	1.441.470	1.814.313	2.316.386	3.119.849
mov	8.298	9.409	10.517	12.783	16.392
* Asia	818.861	1.098.428	1.470.487	1.996.840	2.860.547
mov	6.019	7.170	8.524	11.020	15.029
* Sud America	799.028	1.043.804	1.351.848	1.775.944	2.461.242
mov	5.873	6.813	7.836	9.801	12.931
* Medio Oriente	801.755	1.075.482	1.439.769	1.955.126	2.800.790
mov	5.893	7.020	8.346	10.790	14.715
* Africa	1.034.422	1.384.970	1.849.719	2.505.900	3.581.340
mov	7.603	9.040	10.722	13.829	18.816
* Oceania	-	128.830	172.467	234.201	335.501
mov	-	841	1.000	1.292	1.763
Transits	131.356	140.788	173.254	212.481	276.626
Tot Extra-Schengen	7.806.791	8.824.041	9.349.231	12.362.629	17.167.547
mov	78.620	71.514	61.176	76.848	100.907
Totale linea	17.514.194	22.705.118	27.559.828	35.337.349	46.408.810
mov	212.096	233.335	266.443	326.846	407.532
di cui Transfers	6.598.968	8.602.727	10.565.235	13.711.469	18.222.213
Charter	2.116.320	2.316.099	2.355.496	2.530.536	2.784.529
mov	15.622	17.097	17.388	18.680	20.555
Totale pax	19.630.514	25.021.217	29.915.324	37.867.886	49.193.339
mov	227.718	250.431	283.830	345.526	428.087

1.2 I MUTAMENTI OCCORSI NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

Esistono due ordini di elementi che, rispetto alle stime precedentemente effettuate, vanno tenuti in considerazione nella presente analisi:

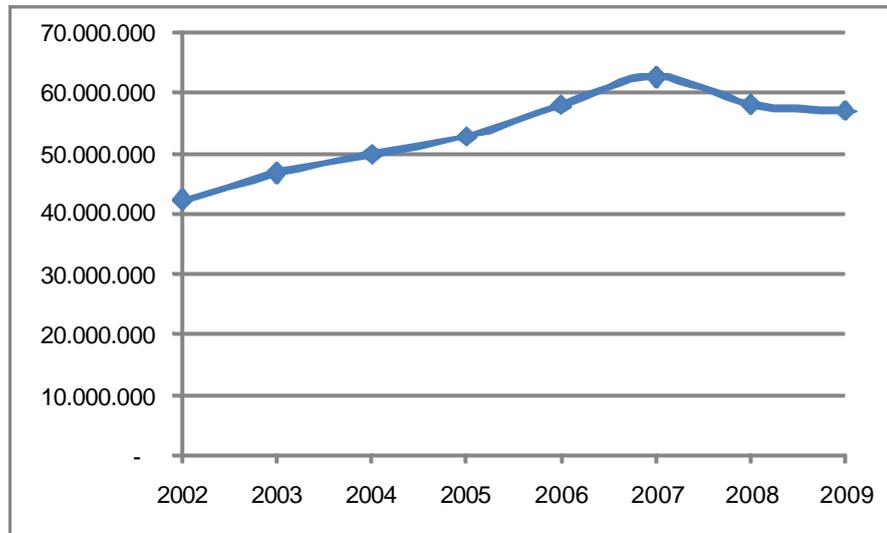
1) il primo ordine di elementi attiene a quanto avvenuto nel settore del trasporto aereo in generale;

2) il secondo attiene all'evoluzione del ruolo di Malpensa nel contesto del mercato.

In entrambi i casi infatti, negli ultimi anni, si è assistito ad eventi – congiunturali e non – che hanno influenzato in positivo o in negativo la crescita del traffico prevedibile per Malpensa.

(1) Rispetto alle stime effettuate sulla base delle indicazioni Eurocontrol e IATA, il traffico del Nord Italia ha avuto fino al 2007 e parte del 2008 un incremento ancor più marcato. Si veda la figura seguente.

Fig 1.1 Evoluzione del traffico del Nord Italia (elaborazioni Gruppo CLAS su dati Assaeroporti)

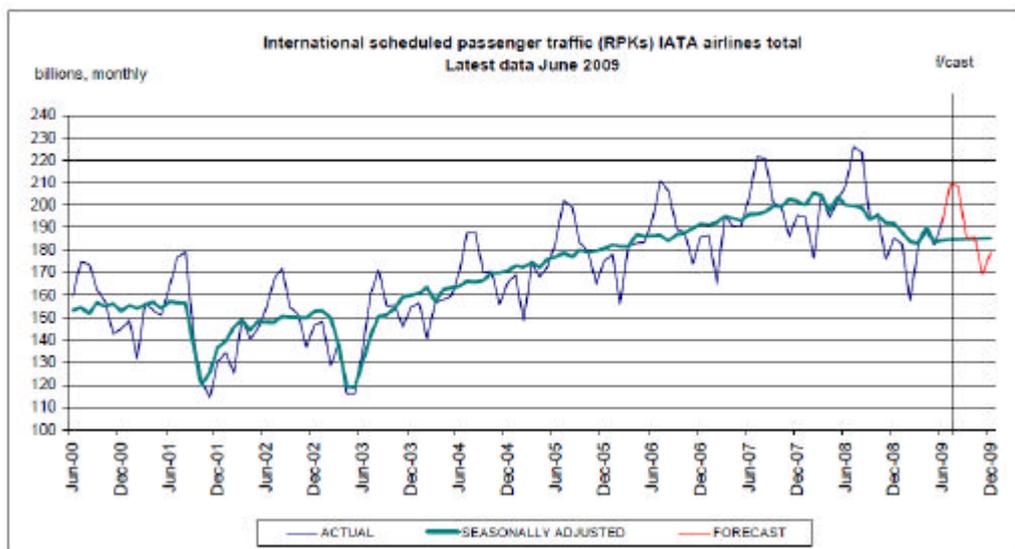


La crescita del traffico ha raggiunto tassi annui di crescita pari a un picco del 10% tra il 2005 e il 2006, all'indomani della produzione delle precedenti stime, e si è mantenuta ben superiore alle previsioni di Eurocontrol e IATA anche nel 2007 (8%).

Ciò ha determinato un innalzamento significativo della "base" di partenza delle stime aggiornate, che ha quasi compensato gli effetti rilevanti della crisi del trasporto aereo occorsa a partire dal 2008, quando il tasso di crescita del traffico del Nord Italia ha toccato il -7%, e che persiste tuttora (le proiezioni individuano a fine 2009 un declino del -2%).

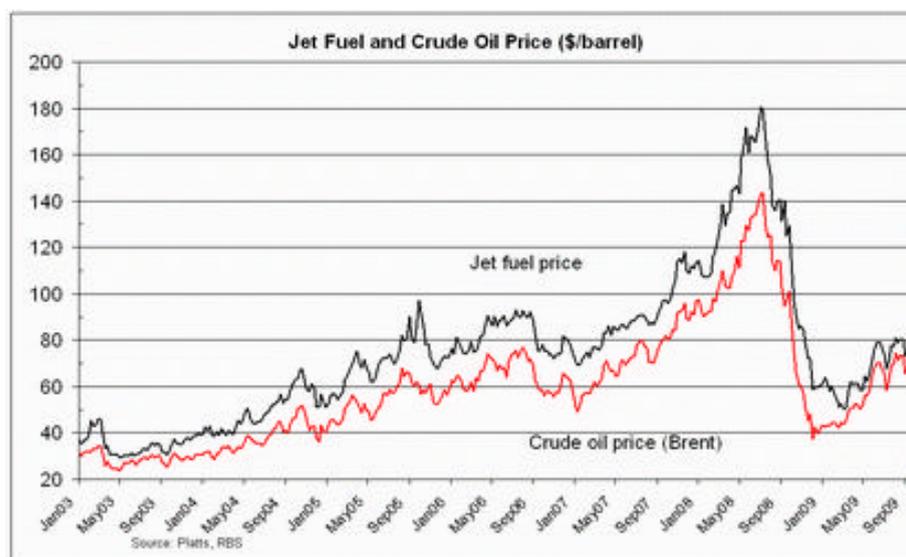
La crisi del trasporto aereo è iniziata nel 2008, alimentata dalla recessione economica globale.

Fig 1.1 Evoluzione del traffico internazionale (RPK) (IATA)



La crisi, favorita dalla debolezza finanziaria media delle compagnie aeree, è stata esacerbata in un primo tempo dall'aumento del costo del carburante, che nell'estate del 2008 ha raggiunto picchi di 180 dollari al barile.

Fig 1.2 Evoluzione del prezzo del petrolio e del carburante (dollari/barile) (IATA)



La IATA prevede a fine anno (2009) perdite per le compagnie aeree mondiali per oltre 4,7 miliardi di dollari e 170 miliardi di debiti; in Europa la domanda si ridurrà del 6,5% e l'offerta del 5,3%.

I tassi di crescita del traffico previsti da enti quali Eurocontrol, IATA, Boeing ed Airbus per gli anni successivi alla crisi sono quindi stati aggiornati. Come si vedrà nel prossimo paragrafo, è diffusa la previsione di un "effetto *bouncing*", per il quale, in seguito ad anni di declino del traffico, si registra negli anni successivi (il cui numero varia a seconda delle diverse fonti) un ritorno sul percorso di crescita precedente con dei tassi di crescita superiori alla media. Tale effetto è tuttavia più sensibile laddove la crisi di traffico sia dovuta a cause interne al settore, mentre è meno marcato quando la crisi – come in questo caso – è dovuta al rallentamento generale dell'economia.

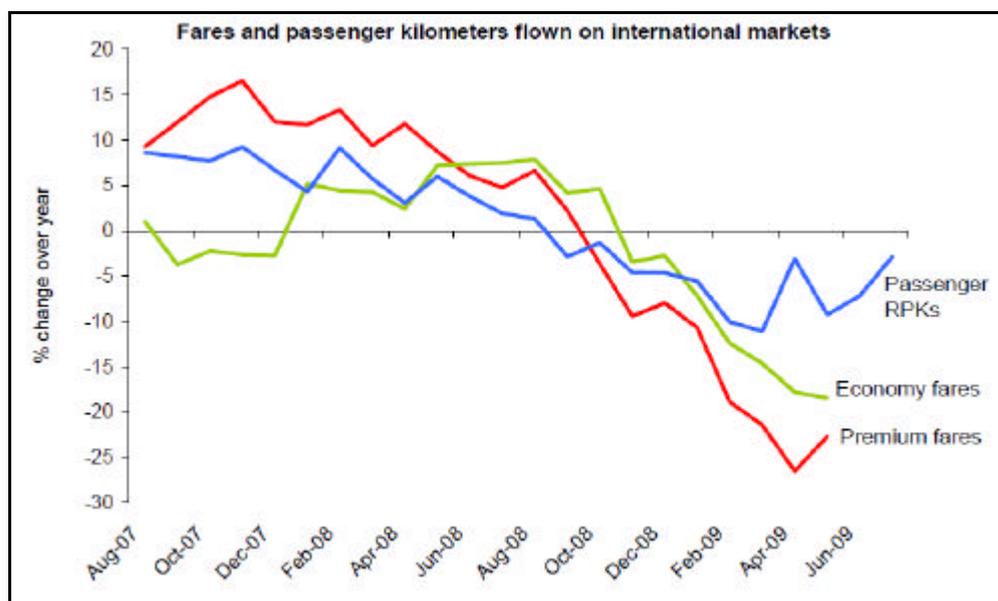
I primi segnali di ripresa sono comunque già presenti:

- In agosto 2009 si è verificato un miglioramento del confronto anno su anno: a livello globale il numero di passeggeri*km sui mercati internazionali ad agosto è stato del 1,1% inferiore al 2008, rispetto al -2,9% del luglio 2009 vs luglio 2008, e al -7,6% del primo semestre 2009 vs primo semestre 2008.
- Il punto più grave della crisi è registrato alla fine del primo trimestre 2009 : da allora il pax*km sono cresciuti del 6% fino ai livelli attuali. Ciò è avvenuto come conseguenza di un miglioramento delle condizioni economiche mondiali, in particolare della fiducia dei consumatori, in corrispondenza dei primi risultati delle politiche di supporto da parte di governi e banche centrali.
- I load factor sono aumentati, raggiungendo ad agosto 2009 livelli equiparabili a quelli pre-crisi: tale positivo risultato è dovuto principalmente al fatto che le compagnie nel

corso del 2009 hanno mantenuto in media la capacità del 2008 (quando la avevano ridotta), mentre la domanda è cresciuta rispetto all'anno precedente.

- Dal punto di vista finanziario, le compagnie aeree fronteggiano tuttora il problema di livelli di yield molto ridotti. A monte di questo problema risiede il significativo calo della domanda "premium", che è diminuita del 21% a fronte di un declino del 5% della fascia "economy". Le tariffe medie sono comunque diminuite per tutte le classi di domanda, e – poiché in genere le crisi di yield sono strutturali e non congiunturali – è difficile che si verifichi un ritorno delle tariffe medie ai livelli pre-crisi prima del 2015.

Fig 1.3 Evoluzione del traffico internazionale (RPK) e delle tariffe medie "economy" e "premium" (IATA)

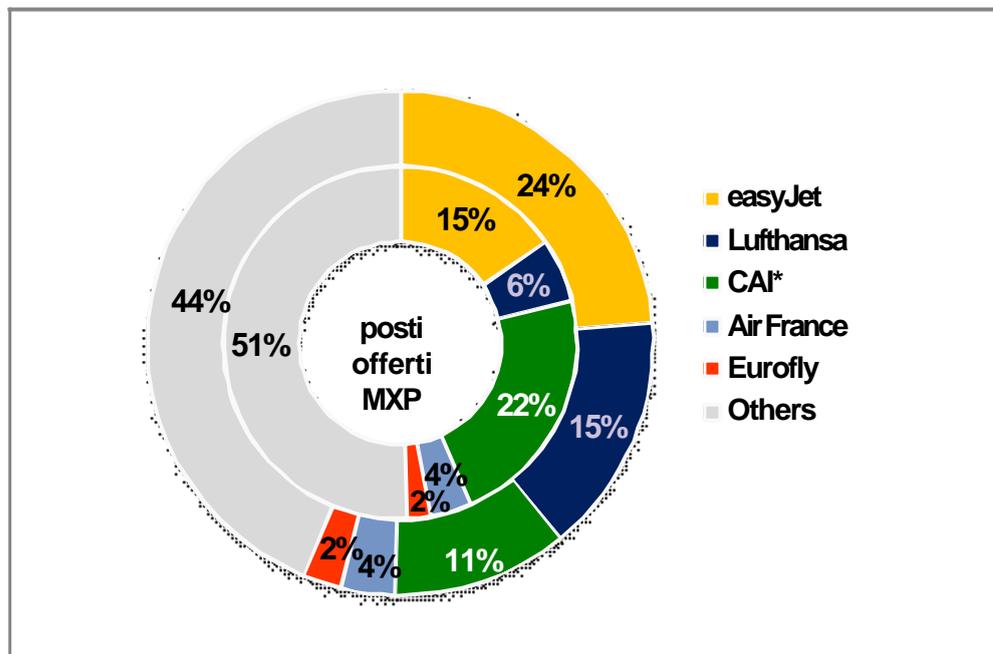


(2) Il ruolo di Malpensa ha subito un mutamento significativo durante il 2008. L'aeroporto ha totalizzato nel 2008 19 milioni di passeggeri, raggiungendo 134 destinazioni grazie all'offerta operata da 79 vettori – principalmente dalla low cost easyJet col 22% del mercato¹. Tali valori segnano una netta decrescita rispetto all'anno 2007, quando i passeggeri transitati erano quasi 24 milioni, e quando su 74 compagnie aeree Alitalia dominava l'offerta con il 47% del mercato², raggiungendo da sola 85 delle 146 destinazioni del network di Malpensa. La quota di mercato delle compagnie a Malpensa si è evoluta in linea con quanto raffigurato nella figura sottostante (l'anello interno mostra le quote 2008, quello esterno le quote 2009). Mentre Alitalia, che aveva il 22% del mercato a Malpensa un anno fa si, si riduce a un ruolo di comprimario sullo scalo con attualmente l'11% del mercato, la low cost britannica easyJet afferma il proprio primato a Malpensa passando da una quota del 15% ad una del 24%. Contemporaneamente Lufthansa passa dal 6% al 15%.

¹ In termini di posti offerti – elaborazioni sui programmi operativi delle compagnie aeree per la stagione invernale 2008.

² In termini di posti offerti – elaborazioni sui programmi operativi delle compagnie aeree per la stagione invernale 2007.

Fig 1.4 Quote di mercato delle compagnie a Malpensa: giugno 2008-luglio 2009
(elaborazioni su programmi operativi delle compagnie aeree)



2. Stime di traffico nel medio e lungo periodo

2.1 LA CRESCITA PREVISTA PER IL NORD ITALIA

Come di consueto, al fine di stimare la crescita di Malpensa si utilizza come base la domanda generata dal territorio. A tale scopo il primo passo della previsione consiste nell'applicare le previsioni di crescita del trasporto aereo elaborate da organismi quali Airbus, Boeing, Eurocontrol e IATA alla regione di riferimento (il Nord Italia), differenziandoli tra mercato continentale e intercontinentale.

Airbus

- Tasso di crescita 2007-2026 per mercati domestici europei: 3,5%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato intraeuropeo: 3,8%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa Occidentale- Europa Orientale: 6,9%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-USA: 4,5%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-Asia: 4,8%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-Cina: 6,6%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-SudAmerica: 6,2%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-Medio Oriente: 3,5%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-Africa: 3,5%
- Tasso di crescita 2007-2026 per il mercato Europa-Subcontinente Indiano: 6,5%

Boeing

- Tasso di crescita 2008-2028 per il mercato continentale: 3,4%
- Tasso di crescita 2008-2028 per il mercato intercontinentale: 4,9%

Eurocontrol

- Tassi di crescita per i mercati da/per l'Italia nel breve.medio periodo (anno per anno)

Anno	Totale	Continentale	Intercontinentale
2009	-2,90%	-2,90%	-2,90%
2010	3,80%	3,1%	4,5%
2011	5,40%	4,4%	6,4%
2012	5,60%	4,6%	6,6%
2013	4,70%	3,85%	5,55%
2014	4,90%	4,01%	5,79%
2015	4,80%	3,93%	5,67%

IATA

- Tassi di crescita di breve periodo (anno per anno) per i mercati europei

To/from Europe	2009	2010	2011	2012
Western Europe	2,7%	3,3%	3,6%	3,6%
Eastern/Central Europe	6,0%	6,2%	5,7%	5,5%
Central America	7,7%	8,5%	8,4%	8,4%
Central Asia	6,8%	5,9%	5,3%	4,8%
Central/Western Africa	3,7%	4,0%	4,2%	4,2%
Eastern Africa	3,3%	3,4%	3,1%	3,1%
Lower South America	2,7%	2,5%	3,2%	3,5%
Middle East	4,3%	5,0%	4,7%	4,7%
North America	1,8%	2,6%	2,9%	3,4%
Northeast Asia	3,1%	3,2%	4,1%	4,8%
Northern Africa	5,2%	5,1%	4,9%	4,9%
South Asia	3,8%	3,5%	2,5%	2,5%
Southeast Asia	4,7%	4,6%	4,5%	4,4%
Upper South America	-0,3%	1,0%	1,8%	2,6%

Nell'esaminare i tassi su esposti³ ed applicarli in maniera unitaria alla realtà del Nord Italia, nello studio del 2006 si era definito un *plus* per la regione in esame, dovuto alla considerazione della potenzialità dell'area in termini di generazione di domanda nel lungo periodo, che nella situazione presente, attese le vicende che hanno contribuito a mantenere "bloccata" tale potenzialità (*in primis* le scelte strategiche di Alitalia, ma anche la liberalizzazione ancora incompleta dei diritti di traffico intercontinentale), si ritiene quanto mai valido riapplicare.

Pertanto, i tassi utilizzati per stimare il traffico del Nord Italia sono, in media dal 2008 al 2030, pari al 3,9% per il traffico continentale e al 5,5% per quello intercontinentale. La tabella dettaglia i tassi anno per anno.

Tab 2.1 Tassi di crescita del traffico passeggeri del Nord Italia
(elaborazioni Gruppo CLAS su dati Eurocontrol, Airbus, Boeing e IATA)

Anno	Continentale	Intercontinentale
2009	-1,7%	-1,7%
2010	3,9%	5,3%
2011	4,8%	6,4%
2012	4,8%	6,7%
2013	4,5%	6,8%
2014	4,6%	7,1%
2015	4,5%	6,9%
2016-2030	4,1%	5,6%

³ E opportuno specificare che le previsioni Eurocontrol sono le uniche, tra quelle presentate, a riguardare l'evoluzione del traffico in termini di movimenti aerei anziché di passeggeri; poiché tuttavia si tratta di stime di breve termine, periodo nel quale non è verosimile un'alterazione sostanziale dell'attuale rapporto pax/mov, è lecito utilizzare questi tassi in modo equivalente agli altri.

Applicando questi tassi al traffico 2008 si ottengono per il Nord Italia le stime seguenti.

Tab 2.2 Crescita del traffico passeggeri del Nord Italia (elaborazioni Gruppo CLAS)

Anno	Pax totali	Var %	Continentali	Var %	Intercontinentali	Var %
2008	58.003.287		52.390.982		5.612.305	
2009	57.007.374	-1,7%	51.491.432	-1,7%	5.515.942	-1,7%
2010	59.313.826	4,0%	53.504.244	3,9%	5.809.583	5,3%
2011	62.237.328	4,9%	56.054.218	4,8%	6.183.110	6,4%
2012	65.359.454	5,0%	58.762.917	4,8%	6.596.537	6,7%
2013	68.426.720	4,7%	61.380.636	4,5%	7.046.084	6,8%
2014	71.768.495	4,9%	64.224.228	4,6%	7.544.267	7,1%
2015	75.210.613	4,8%	67.142.524	4,5%	8.068.089	6,9%
2016	78.387.888	4,2%	69.871.699	4,1%	8.516.189	5,6%
2017	81.700.985	4,2%	72.711.807	4,1%	8.989.178	5,6%
2018	85.155.795	4,2%	75.667.359	4,1%	9.488.436	5,6%
2019	88.758.470	4,2%	78.743.047	4,1%	10.015.423	5,6%
2020	92.515.432	4,2%	81.943.753	4,1%	10.571.678	5,6%
2021	96.433.389	4,2%	85.274.561	4,1%	11.158.828	5,6%
2022	100.519.346	4,2%	88.740.757	4,1%	11.778.589	5,6%
2023	104.780.616	4,2%	92.347.845	4,1%	12.432.770	5,6%
2024	109.224.838	4,2%	96.101.553	4,1%	13.123.285	5,6%
2025	113.859.990	4,2%	100.007.839	4,1%	13.852.151	5,6%
2026	118.694.404	4,2%	104.072.906	4,1%	14.621.499	5,6%
2027	123.736.782	4,2%	108.303.207	4,1%	15.433.575	5,6%
2028	128.996.214	4,3%	112.705.460	4,1%	16.290.755	5,6%
2029	134.482.194	4,3%	117.286.653	4,1%	17.195.541	5,6%
2030	140.204.640	4,3%	122.054.060	4,1%	18.150.580	5,6%

2.2 STIMA DEL TRAFFICO PER MALPENSA

Lo **schema metodologico** del modello⁴ è il seguente:

- Assegnazione del dato esogeno dei passeggeri totali alle province di origine/destinazione nel Nord Italia, in base agli attributi socio-economici delle aree: BSP, Pil e Arrivi turistici stranieri
- Distribuzione dei passeggeri generati da ogni area ai nodi esistenti nella regione (in questo caso gli aeroporti del Nord Italia); l'approccio in questa fase è gravitazionale e si articola nelle seguenti sottofasi:
 - misurazione del servizio offerto da ciascun aeroporto;

⁴ Per la descrizione puntuale della metodologia si rinvia allo studio del 2006.

- misurazione delle condizioni di accessibilità agli aeroporti;
- costruzione di coefficienti di attrattività relativi per aeroporto;
- applicazione del vettore di attrattività al numero di passeggeri generati da ogni area. Queste fasi vengono ripetute sia per la categoria “passeggeri continentali” che per i “passeggeri intercontinentali”. L’output della procedura è quindi il numero di passeggeri continentali e intercontinentali che per ogni provincia utilizza ogni aeroporto, e conseguentemente il numero di passeggeri complessivo per ogni aeroporto. Tale struttura consente di gestire il modello ed effettuare simulazioni agendo su:
 - il dato di partenza (numero totale di passeggeri nella regione interessata – può essere fatto variare a seconda dell’orizzonte temporale di interesse), tramite le previsioni esogene già illustrate;
 - gli attributi socio-economici delle province (ipotesi sugli scenari futuri)
 - le variabili “servizi aerei offerti” e “condizioni di accessibilità” secondo le ipotesi definite in base alle esigenze dell’analisi; in tal modo si perviene a un diverso vettore di attrattività degli aeroporti.

Le **ipotesi** effettuate per le simulazioni sono le seguenti:

Anni di riferimento: 2015 e 2025 (anche per gli anni precedenti e successivi a tali riferimenti vengono comunque prodotte le stime per fornire input alle analisi economiche)

Capacità del sistema nel lungo periodo

Si assume che nel lungo periodo tutti gli aeroporti possano aver realizzato investimenti che consentano loro di superare i vincoli attuali di capacità. Eccezione: Linate (per questioni normative di regolamentazione del sistema milanese).

Accessibilità

Si assume un rilevante miglioramento infrastrutturale e dei servizi non prima del 2015, eccezion fatta per il completamento della Pedemontana e della BreBeMi, che determina un risparmio di 20 minuti sul tempo di percorrenza delle tratte che includono il segmento Milano-Brescia.

Al 2025 si assume che anche l’AV/AC sia completa, e il collegamento ferroviario tra Malpensa e Milano migliorato con un servizio tra l’aeroporto e la stazione Centrale, di 40’ di durata con cadenza di 4 corse/ora, sostitutivo a quello attuale su Cadorna che non consente l’interscambio con altri collegamenti ferroviari di medio raggio. Tale ipotesi corrisponde a un “servizio ottimale” per il collegamento tra l’area urbana e lo scalo.

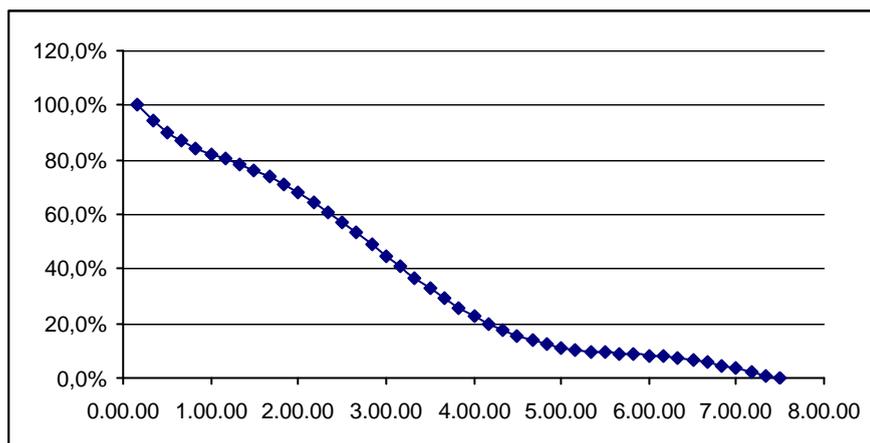
Inoltre, per quanto riguarda gli effetti erosivi dell’AV/AC – quelli cioè relativi al traffico che il treno sottrae all’aereo nelle tratte di medio raggio in virtù della concorrenza data dai tempi di percorrenza e dalle tariffe comparabili – i calcoli per pervenire al numero di passeggeri sottratti per singola tratta⁵ al 2025 si basano sulla relazione tra tempo di percorrenza del treno e quota di mercato del treno stesso illustrata nella figura seguente⁶.

Fig. 2.1 Relazione tra tempo di percorrenza dell’AV/AC e sua quota di mercato vs l’aereo (elaborazioni Gruppo CLAS)

⁵ Le tratte in cui si verifica la concorrenza tra le due modalità sono: Bologna-Roma, Bologna-Napoli, Genova-Roma, Milano-Roma, Milano-Napoli, Milano-Venezia, Milano-Trieste, Torino-Roma, Trieste-Roma, Venezia-Roma, Verona-Roma.

⁶ La relazione illustrata incorpora le indicazioni derivanti dagli studi in merito effettuati da Eurocontrol, dall’ITA, dal MVA Group e dalla DLR per conto della Commissione Europea, nonché dallo studio dei casi più recenti illustrati nel par. 1.1.3.

AGGIORNAMENTO DELLE STIME DI TRAFFICO



La tabella seguente mostra per ciascuno degli aeroporti del Nord Italia il numero di passeggeri perduti (si considera come anno di riferimento il 2025) come effetto della concorrenza dell'AV/AC.

Tab 2.3 Mercato eroso dall'AV/AC per aeroporto del Nord Italia all'anno 2025 (elaborazioni Gruppo CLAS)

Aeroporto	Anno 2025	Passeggeri
AOT	Aosta	-
BGY	Orio al Serio	-
BLQ	Bologna	86.667
BZO	Bolzano	-
CUF	Cuneo	-
FRL	Forlì	-
GOA	Genova	12.013
LIN	Milano LIN	1.669.028
MLA	Milano MXP	543.563
PMF	Parma	-
RMI	Rimini	-
TRN	Torino	275.330
TRS	Ronchi dei L.	118.194
TSF	Treviso	-
VBS	Brescia	-
VCE	Venezia	221.961
VRN	Verona	52.217

Le simulazioni condotte tramite l'applicazione di tale modello sulla base delle ipotesi descritte danno i seguenti **risultati**, suddivisi per tipologie di traffico e tenendo conto del vincolo di capacità di Linate.

Tab 2.4 Stima del traffico passeggeri negli aeroporti del Nord Italia al 2015 (elaborazioni Gruppo CLAS)

Aeroporto	Continentali	Intercontinentali	Pax linea	Charter + aerotaxi	Pax potenziali	Pax eff.	AAGR su 2008
Aosta	3.870	-	3.870	48	3.918	3.918	3,6%
Orio al Serio	7.925.753	121.718	8.047.470	909.904	8.957.375	9.194.089	5,2%
Bologna	4.181.948	284.066	4.466.015	818.399	5.284.414	5.284.414	3,6%
Bolzano	60.076	-	60.076	11.654	71.730	71.730	1,5%
Cuneo	86.524	-	86.524	2.975	89.499	89.499	1,7%
Forlì	877.355	-	877.355	37.901	915.256	915.256	2,5%
Genova	1.198.392	-	1.198.392	69.086	1.267.479	1.267.479	1,1%
Milano LIN	13.402.938	-	13.402.938	5.770	13.408.708	10.559.635	1,9%
Milano MXP	16.228.932	4.938.116	21.167.048	1.618.623	22.785.672	25.282.967	4,2%
Parma	313.732	-	313.732	15.707	329.438	329.438	2,1%
Rimini	169.528	-	169.528	303.160	472.688	472.688	1,8%
Torino	3.708.423	64.262	3.772.685	276.937	4.049.622	4.164.686	2,9%
Ronchi dei L.	824.119	-	824.119	71.937	896.056	896.056	2,1%
Treviso	1.941.639	-	1.941.639	65.301	2.006.940	2.006.940	2,4%
Brescia	776.261	42.335	818.596	307.377	1.125.973	1.125.973	23,7%
Venezia	8.109.541	690.926	8.800.467	430.587	9.231.055	9.231.055	4,4%
Verona	2.749.147	69.970	2.819.117	1.495.674	4.314.791	4.314.791	3,6%
Nord Italia	62.558.177	6.211.394	68.769.571	6.441.042	75.210.613	75.210.613	3,8%

Tab 2.5 Stima del traffico passeggeri negli aeroporti del Nord Italia al 2025 (elaborazioni Gruppo CLAS)

AGGIORNAMENTO DELLE STIME DI TRAFFICO

Aeroporto	Continentali	Intercontinentali	Pax linea	Charter + aerotaxi	Pax potenziali	Pax eff.	AAGR su 2008
Aosta	5.439	-	5.439	46	5.485	5.485	3,5%
Orio al Serio	11.716.028	292.776	12.008.804	921.220	12.930.024	13.339.544	4,4%
Bologna	6.936.014	432.458	7.368.472	916.115	8.284.587	8.284.587	4,2%
Bolzano	96.242	-	96.242	12.667	108.909	108.909	3,1%
Cuneo	128.401	-	128.401	2.996	131.397	131.397	3,0%
Forlì	1.322.776	-	1.322.776	38.770	1.361.545	1.361.545	3,4%
Genova	1.690.098	-	1.690.098	66.105	1.756.202	1.756.202	2,4%
Milano LIN	15.420.114	-	15.420.114	4.504	15.424.618	10.559.635	0,8%
Milano MXP	27.045.614	10.040.681	37.086.294	1.210.045	38.296.339	42.415.834	4,8%
Parma	453.343	-	453.343	15.399	468.742	468.742	3,0%
Rimini	305.649	-	305.649	370.836	676.485	676.485	2,9%
Torino	5.178.037	102.693	5.280.730	262.997	5.543.727	5.685.696	3,1%
Ronchi dei L.	1.191.026	-	1.191.026	70.536	1.261.561	1.261.561	2,9%
Treviso	3.053.304	-	3.053.304	69.671	3.122.975	3.122.975	3,7%
Brescia	4.452.427	640.131	5.092.558	1.297.372	6.389.930	6.512.938	21,0%
Venezia	11.822.530	1.060.051	12.882.581	427.648	13.310.228	13.310.228	4,0%
Verona	3.476.592	43.544	3.520.136	1.267.099	4.787.235	4.858.229	2,2%
Nord Italia	94.293.633	12.612.333	106.905.965	6.954.025	113.859.990	113.859.990	4,0%

Per lo scenario al 2010, 2015, 2020, 2025 e 2030, si presenta di seguito un'analisi di focus relativa allo scalo di Malpensa al fine di dettagliare la stima del traffico passeggeri nelle sue diverse componenti.

Tab 2.6. Scenari di sviluppo del traffico a Malpensa (elaborazioni Gruppo CLAS)

MXP	2010	2015	2020	2025	2030
Linea continentali	13.160.843	18.726.227	23.691.850	31.165.108	35.955.260
mov	151.307	180.818	227.560	297.585	341.500
di cui: Low Cost	5.154.314	6.715.437	8.924.077	12.361.737	14.909.179
mov	40.451	52.703	70.037	97.016	117.008
Linea intercontinentali	3.928.316	4.938.116	6.893.452	10.040.681	12.403.975
mov	33.016	32.730	42.385	57.425	70.941
Totale linea	17.089.159	23.664.343	30.585.302	41.205.789	48.359.235
mov	184.323	213.549	269.944	355.010	412.441
di cui: Transits	204.759	283.541	366.466	493.719	579.430
Transfers	1.058.626	3.360.269	6.745.358	12.609.340	16.925.732
di cui: Cont	711.135	2.203.428	4.309.772	7.834.159	10.515.925
Intercont	347.491	1.156.841	2.435.586	4.775.181	6.409.807
Non di linea	1.585.891	1.618.623	1.501.665	1.210.045	1.197.944
mov	11.621	11.861	11.004	8.867	8.778
Totale pax	18.675.050	25.282.967	32.086.967	42.415.834	49.557.179
mov	195.944	225.410	280.948	363.877	421.219

- Il recente declino dei risultati di traffico di Malpensa è certamente dovuto alla strategia di **de-hubbing** messa in opera dall'ex compagnia di bandiera, ed è amplificato dalla congiuntura negativa in cui versa l'intero settore del trasporto aereo. Con la stagione estiva 2009, tuttavia, i dati di offerta di Malpensa fanno registrare una prima ripresa dalla crisi, almeno se paragonati a quelli degli altri aeroporti europei, grazie al continuo consolidamento dell'offerta dei vettori low cost, e segnatamente di easyJet che non interrompe i suoi investimenti sullo scalo basandovi nuovi velivoli, e grazie a Lufthansa Italia, primo caso di *legacy carrier* che inaugura un brand interamente dedicato a un mercato domestico estero: ciò che consente di sottolineare come l'esistenza di una

domanda sempre elevata nel territorio lombardo possa costituire la base da cui rilanciare le sorti dello scalo.

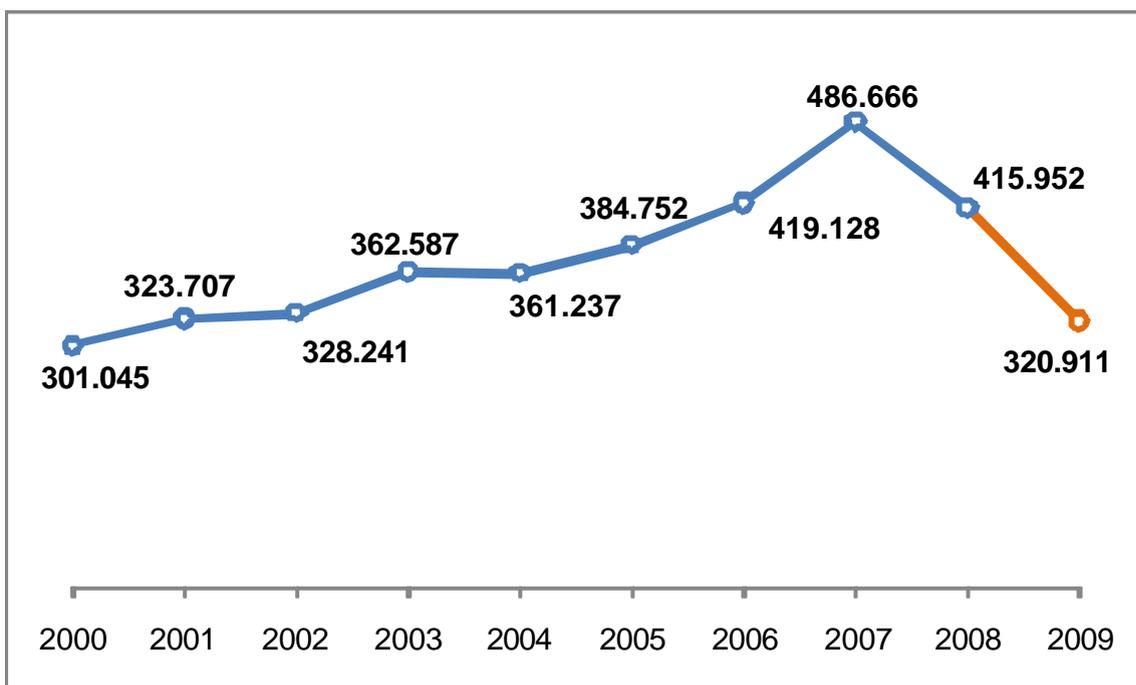
- Per tale motivo, si considera come **congiunturale** e non **strutturale** la “crisi” dell’aeroporto. La consistente decrescita dei volumi di traffico del 2008 e 2009, ha tuttavia due tipi di conseguenze:
 - In primo luogo, si assiste oggi, e si continuerà ad assistere in futuro, a un “ritardo” di circa 48 mesi nel percorso evolutivo dello scalo.
 - In secondo luogo, il percorso evolutivo avverrà con declinazioni differenti in termini di ruolo dell’aeroporto. Quello che figurava come un hub “di seconda fascia” in ambito europeo, al pari di aeroporti come Monaco, Zurigo, Roma e Madrid, e con una percentuale di transfer pari al 34% (dato 2005), adesso risulta uno scalo point-to-point medio-grande, in cui il vettore principale è una compagnia low cost, e la percentuale di passeggeri transfer è sceso all’11% nel 2008 ed al 5% nel 2009. Questa ri-caratterizzazione dell’aeroporto viene considerata invece strutturale, nel senso che il recupero di una percentuale significativa di transfer (indice dell’importanza dello scalo in quanto hub) avverrà tramite un percorso lento, in corrispondenza della mancanza – nei primi anni – di un singolo vettore di riferimento (hub carrier) con un ruolo assimilabile a quello di Alitalia fino al 2007. Infatti si assume che un livello pre-crisi del 34% si raggiunga di nuovo solo nel 2025, anche se comunque già dal 2010 ci si aspetta che tale quota torni a crescere, raggiungendo nel il 16% nel 2015. Il numero di passeggeri transfer incrementerà negli anni, e in particolare nel quinquennio 2020-2025.
 - La previsione di crescita del traffico di Malpensa comprende comunque anche l’incremento del traffico di lungo raggio. Come si vede, nel 2030, quando il traffico a Malpensa si assesta poco sotto i 50 milioni, la quota di traffico intercontinentali sarà pari a 12,4 milioni, cioè circa il 25%, quota paragonabile a quella attuale di uno scalo quale Parigi Orly, e a quella che si può stimare avrebbe l’aeroporto di Monaco – tradizionalmente considerato il principale “concorrente” di Malpensa non solo in termini aeronautici ma anche per le caratteristiche geografiche e socio-economiche del territorio di riferimento – riproponendo la sua quota di traffico intercontinentale attuale (19% di 35 milioni) su un volume pari a 50 milioni. Il mercato italiano è il secondo per rilevanza economica per tutte le principali compagnie che adotteranno le migliori strategie industriali per gestire meglio gli effetti della crisi. Non c’è dubbio pertanto che lo scenario di sviluppo presentato poggia sull’ipotesi del rafforzamento del posizionamento strategico di vettori esteri (sia quelli point-to-point a basso costo, che – anche se non nel breve periodo – quelli che disegnano il proprio network di lungo raggio in base a logiche hub and spoke).

2.3 L’EVOLUZIONE DEL TRAFFICO MERCI A MALPENSA

Milano Malpensa era nel 2007 il decimo scalo merci in Europa per tonnellate di merci movimentate (486.666), mentre nel 2008, in un panorama europeo dominato – così come quello passeggeri – da Parigi CDG e Francoforte (2,0 milioni di tonnellate), Amsterdam (1,6 milioni) e Londra Heathrow (1,4 milioni), la crisi dell’economia, del settore, e soprattutto l’abbandono dello scalo da parte di Alitalia Cargo hanno determinato un declino marcato del traffico merci di Malpensa, pari al -15% (415.952 ton).

La figura evidenzia come la portata della crisi sia ben più significativa che quella del 2001, quando per il traffico air cargo si registrò un rallentamento della crescita nel 2002, ma non un declino. Per il settore merci infatti l'effetto "11 settembre" fu molto più ridotto che per quello passeggeri (dove il traffico si ridusse del 10,4% già nel 2001, e del 6,1% nel 2002). La proiezione per il 2009 rivela che la crisi di traffico merci è adesso nella fase piena, mentre per i passeggeri, come abbiamo visto in precedenza il 2009 segna un affievolimento del declino.

*Fig 2.2 Evoluzione del traffico merci a Malpensa 2000-2008 e proiezione 2009
(elaborazioni Gruppo CLAS su dati Assaeroporti e SEA)*



A questi elementi si accompagna il fatto che l'effetto "bouncing" prevedibile per il traffico passeggeri, e che storicamente avviene anche nel caso del traffico merci, appare oggi poco verosimile.

Un presto ritorno sul percorso di crescita precedente la crisi, infatti, avviene usualmente perché le imprese, alla fine di una recessione, rilevano livelli di inventario bassi e ricorrono al trasporto aereo per ristabilirli in breve tempo, generando una domanda di ripresa superiore alla media della crescita degli anni pre-crisi.

In questo caso, tuttavia, anche nel periodo in cui la fine della recessione è prossima, e in cui esistono già sintomi a livello globale di ristabilimento dei livelli di inventario, il settore è ancora bloccato. La ragione di ciò risiede in un fenomeno che si può definire "irrational capacity": gli operatori cargo non sono riusciti a ridurre la capacità in tempo in corrispondenza del grave declino della domanda, anche per il fatto che la crisi del settore cargo è iniziata sei mesi dopo quella del settore passeggeri, e pertanto si è mantenuta per tutto quel periodo una sovra-capacità della capacità "belly" che ha compromesso la redditività del business cargo.

Per il traffico merci, pertanto, il rientro nel percorso di crescita precedente risulta attualmente e per i prossimi anni – è una considerazione, questa, che vale a livello generale e non soltanto per Malpensa – più lento che nel caso del trasporto passeggeri.

Il 2009 sarà un anno di declino, quasi ovunque a due cifre; per gli anni successivi, i tassi di crescita indicati da IATA per il breve periodo e da Airbus per il lungo periodo, sono presentati di seguito:

- **IATA**

Tassi da/per l'Italia per direttrice (breve periodo)

IATA (Italy)	Europe	America Latina	Middle East	Asia	China	Africa
2010	2,75%	2,05%	3,09%	4,16%	7,17%	3,42%
2011	2,68%	1,94%	3,04%	4,36%	6,86%	2,57%
2012	2,72%	1,94%	3,06%	4,27%	6,85%	2,58%

- **Airbus**

Tassi da/per l'Europa Occidentale per direttrice (lungo periodo: dal 2008 al 2026)

Intra-Europa	4,7%
Nord America	4,4%
Asia	4,2%
China	7,0%
SudAmerica	5,2%
Africa	4,3%
Medio Oriente	7,0%

Per quanto riguarda più specificamente Malpensa, vale la pena sottolineare come l'aeroporto rappresenti comunque oggi (ancor più in conseguenza dell'accresciuta disponibile capacità, esito delle recenti vicende di Alitalia) il maggior polo di attrazione per tutte le tipologie di traffico che gravitano sul sistema aeroportuale lombardo e, più in generale, sul Nord Italia, anche per un livello, varietà, qualità dei servizi agli operatori che appare non aggredibile da parte di altri scali a servizio della regione, il che consente di applicare tassi di crescita più ottimistici sia per il breve che per il medio-lungo periodo.

I tassi di crescita scelti per Malpensa, peraltro, tengono conto di un elemento aggiuntivo, relativo all'avio camionato – il traffico merci che è generato dal bacino di Malpensa ma che al momento viene trasferito via strada tra il territorio lombardo e hub merci più rilevanti, quali quelli tedeschi in particolare. L'avio camionato conta per un 40% aggiuntivo del traffico aeromercati attuale

Si assume che a partire dal 2015, con l'apertura della Pedemontana e col picco di traffico legato all'Expo 2015, l'impulso al miglioramento dei servizi dell'aeroporto e alla riorganizzazione aziendale degli spedizionieri consentirà l'avvio un percorso di recupero della quota di avio camionato, che nel giro di 5 anni consenta di recuperare il 15% dell'avio camionato (incrementando quindi di un ulteriore 6%, dal 2019 in poi, il traffico merci complessivo di Malpensa).

I tassi applicati per stimare l'evoluzione del traffico merci a Malpensa sono i seguenti⁷:

Tab 2.7 Tassi di crescita del traffico merci a Malpensa (elaborazioni Gruppo CLAS)

	Europa	Africa	America Latina	NordAmerica	Medio Oriente	Asia	Cina
2011	2,96%	2,84%	2,14%	3,43%	3,35%	4,82%	7,58%
2012	3,00%	2,84%	2,14%	3,37%	3,37%	4,71%	7,56%
2013	3,42%	3,20%	2,91%	3,63%	4,28%	4,57%	7,41%
2014	3,85%	3,55%	3,67%	3,88%	5,19%	4,43%	7,26%
2015	4,27%	5,15%	5,69%	5,39%	7,37%	5,54%	8,39%
2016-2030	4,70%	6,72%	7,69%	6,88%	9,54%	6,62%	9,49%

⁷ Per il 2010 si utilizza la proiezione SEA.

**Tab 2.8 Scenari di traffico merci per Malpensa per macroarea geografica – ton 2009-2030
(elaborazioni Gruppo CLAS)**

	Totale	Europa	Intercontinentale	Africa	America Latina	NordAmerica	Medio Oriente	Asia	Cina
2010	352.129	92.610	259.519	10.121	10.900	59.170	34.776	97.390	47.162
2011	366.855	95.354	271.501	10.409	11.134	61.202	35.942	102.079	50.735
2012	382.168	98.213	283.955	10.705	11.372	63.264	37.155	106.886	54.573
2013	399.017	101.576	297.441	11.047	11.702	65.559	38.745	111.771	58.617
2014	417.510	105.486	312.024	11.439	12.132	68.106	40.755	116.722	62.872
2015	441.714	109.995	331.719	12.027	12.822	71.778	43.757	123.189	68.146
2016	472.408	115.165	357.243	12.836	13.809	76.713	47.930	131.344	74.610
2017	509.512	120.578	388.934	13.846	15.031	82.872	53.067	141.549	82.569
2018	553.849	126.245	427.604	15.081	16.521	90.392	59.325	154.024	92.261
2019	606.326	132.179	474.147	16.564	18.311	99.425	66.878	169.010	103.959
2020	662.868	138.391	524.477	18.146	20.243	109.077	75.198	184.974	116.838
2021	723.773	144.895	578.878	19.833	22.326	119.387	84.355	201.972	131.005
2022	789.364	151.705	637.658	21.630	24.571	130.393	94.426	220.063	146.576
2023	859.983	158.836	701.148	23.544	26.989	142.136	105.493	239.307	163.679
2024	936.002	166.301	769.701	25.582	29.592	154.659	117.647	259.769	182.451
2025	1.017.817	174.117	843.700	27.750	32.393	168.010	130.986	281.518	203.043
2026	1.089.781	186.428	903.353	29.712	34.683	179.889	140.247	301.423	217.399
2027	1.148.629	196.495	952.134	31.317	36.556	189.603	147.820	317.699	229.138
2028	1.210.655	207.106	1.003.549	33.008	38.530	199.842	155.803	334.855	241.512
2029	1.276.031	218.289	1.057.741	34.790	40.611	210.634	164.216	352.937	254.553
2030	1.344.936	230.077	1.114.859	36.669	42.804	222.008	173.084	371.996	268.299

A questo traffico in termini di tonnellate corrisponde una crescita dei **movimenti all-cargo** dai **5.586 del 2005 ai 22.456 del 2030**.

Le previsioni di Boeing mostrano infatti che nel lungo periodo (2028, estendibile al 2030) la composizione delle flotte cargo muta lievemente in quanto aumenta la quota dei velivoli widebody (WB) (dal 25% al 32%) rispetto a quella dei medium (MB) (dal 35% al 28%), mentre la quota dei narrowbody (NB, tipologia di aeromobili tipicamente utilizzata dagli express courier) rimane costante al 40%. Considerando che:

- A Malpensa la composizione delle flotte cargo nel 2005 vede per l'85,0% WB (106 tonn. medie per movimento), per l'8,9% MB (47 tonn. medie per movimento) e per il 5,2% NB (17 tonn. medie per movimento)
- La composizione delle flotte a Malpensa al 2030, estendendo le variazioni di lungo periodo Boeing, vedrebbe per 89,9% la percentuale di tonnellate trasportate con WB, per il 5,8% MB e per il 4,2% NB
- Si ipotizza un aumento nel lungo periodo del cargo load factor medio dal 69% al 75%

Si può stimare che i movimenti all cargo equivarranno nel 2030 a 5236 per i NB, 2.291 per i MB, 14.938 per i WB, per un totale, come visto, di 22.456 movimenti.