

## La Porta aeroportuale milanese

Radicamento sul territorio e idoneità degli scali milanesi alla  
funzione di “hub”

Roberto Zucchetti

## Indice

Introduzione	103
Capitolo 1	
<i>Gli aeroporti</i>	105
1.1. Caratteristiche strutturali	105
1.2. La funzione “hub”	108
1.3. La governance	111
Capitolo 2	
<i>Il traffico aereo a servizio del territorio</i>	114
2.1. I flussi di traffico a Malpensa e il bacino di riferimento	114
2.2. I collegamenti con le principali destinazioni	115
2.3. L’evoluzione del traffico negli aeroporti milanesi	118
Capitolo 3	
<i>Le compagnie</i>	123
3.1. I servizi diretti sugli hub europei	123
3.2. Le compagnie a servizio di Milano	128

## Introduzione

Gli aeroporti, tra le porte infrastrutturali di cui l'area milanese è dotata, giocano un ruolo cruciale per la connettività del territorio, consentendo – in particolare per il traffico passeggeri – collegamenti di lungo raggio con i principali nodi della rete globale.

Il sistema aeroportuale Milanese è composto da un aeroporto “city” (Linate), un terminal dedicato al traffico aereo low cost (Bergamo - Orio al Serio), e un hub intercontinentale (Malpensa).

Da un lato, è opportuno analizzare la capacità di detti elementi di costituire una effettiva porta del network globale, sia in termini di dotazione infrastrutturale che di collegamenti offerti. D'altro canto, al fine di comprendere i fattori chiave che influiscono sullo sviluppo del sistema aeroportuale – e conseguentemente del territorio – è importante considerare le relazioni fra gli attori principali (aeroporti e compagnie aeree) e le principali forze espresse dal territorio stesso.

Riguardo all'idoneità del sistema aeroportuale milanese ad assolvere alla funzione di hub, il confronto tra Malpensa e i principali hub Europei mostra livelli di dotazioni e funzionalità adeguati, insieme tuttavia a performance decisamente inferiori a quelle dei competitor stranieri, in particolare in termini di operatività. Per quanto concerne la connettività, una misura sintetica dell'accessibilità intercontinentale degli aeroporti – basata sul numero delle destinazioni e sulla frequenza delle connessioni – mostra che Malpensa si trova significativamente al di sotto dei livelli di accessibilità dei maggiori hub europei, tra i quali Londra Heathrow risulta essere il migliore, nonché dietro i principali competitor diretti, quali ad esempio l'aeroporto di Monaco.

Per quanto concerne la governance dei principali attori del settore del trasporto aereo, per quanto riguarda gli aeroporti Malpensa è controllata – al pari di Amsterdam – quasi completamente dal settore pubblico, mentre per gli altri hub si riscontra una presenza più significativa di investitori privati (ed in alcuni casi esteri) nell'azionariato. In termini di “locus” gli aeroporti considerati – con l'eccezione significativa di Heathrow – risultano strettamente connessi con il territorio (percentuali di “locus” pubblico o privato tra il 54% e il 100%). Considerando poi le principali compagnie aeree che servono l'area milanese attraverso i suoi tre aeroporti – le cui strategie possono influire in maniera significativa sullo sviluppo del sistema milanese – le prime cinque compagnie in termini di numero di voli sono Alitalia (46%), AirOne (7%), Lufthansa e Ryanair (5%), e Meridiana (3%). Nessuna di queste ha connessioni con il “locus” milanese, essendo le ultime tre controllate da azionisti stranieri, e considerato che Alitalia e AirOne sono piuttosto espressione del “locus” romano.

In sintesi, Malpensa sembra possedere le caratteristiche tipiche di un hub intercontinentale di seconda fascia in termini di traffico e connessioni, e la compagnia di gestione (SEA) è un'espressione del "locus". Al contrario, le compagnie che operano la gran parte dei voli gravitanti sul sistema aeroportuale milanese non hanno alcuna connessione con il territorio in termini di governance, e tale dato potrebbe condizionare le strategie di sviluppo future.

## Capitolo 1

### *Gli aeroporti*

Il presente capitolo si propone, attraverso un'analisi comparativa con le principali realtà europee, di analizzare le caratteristiche del sistema aeroportuale milanese – e in particolare dell'Aeroporto di Malpensa – mettendo in luce da un lato la capacità di integrazione con le reti globali, e dall'altro le dinamiche di governance che legano la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale al territorio.

Per perseguire tale duplice scopo dell'analisi sono state analizzate dapprima le caratteristiche strutturali dei tre scali che compongono il sistema aeroportuale milanese, ovvero Malpensa, Linate, e Bergamo – Orio al Serio, evidenziando la dimensione e le funzionalità infrastrutturali esistenti; successivamente è stato sviluppato un confronto tra Malpensa e le principali realtà aeroportuali europee con l'obiettivo di valutarne il grado di idoneità ad assolvere alla funzione di “hub” aeroportuale nel contesto europeo; il medesimo insieme di aeroporti è stato infine analizzato dal punto di vista della governance, al fine di evidenziare gli elementi di radicamento sul territorio e di relazione con le realtà locali.

#### 1.1. Caratteristiche strutturali

I sottoparagrafi che seguono riportano il raffronto tra le principali caratteristiche strutturali degli aeroporti che compongono il sistema aeroportuale milanese.

Le variabili considerate forniscono una indicazione della capacità infrastrutturale del sistema aeroportuale, prendendo in considerazione sia le strutture funzionali alle operazioni degli aeromobili (piste, piazzali) che gli spazi dedicati a passeggeri e merci trasportate.

Lo schema delle caratteristiche strutturali nel suo complesso restituisce, per quanto riguarda Malpensa, il ruolo di terminal maggiormente indicato ad ospitare uno schema di relazioni complesse, sia per quanto riguarda i servizi passeggeri e cargo, sia in virtù delle infrastrutture a servizio delle operazioni delle compagnie aeree che degli spazi a disposizione di attività complementari e collegate.

### 1.1.1. Le piste

*Malpensa.* Le infrastrutture di volo sono oggi costituite da:

- due piste parallele, distanti tra loro 808 m., la 17L/35R di 3.920 x 60 metri e la 17R/35L delle medesime dimensioni. Le piste, allungate e riqualificate, sono state inizialmente dedicate agli atterraggi la prima ed ai decolli la seconda, anche se motivi ambientali e di efficienza hanno portato ad una suddivisione meno rigida delle attività di volo;
- due piste di rullaggio anch'esse parallele alle piste principali.

*Linate.* Lo scalo dispone di due piste: la 18L/36/R (2440 x 60 m.) dedicata al traffico commerciale e la 18R/36L (640x32) dedicata ai movimenti per l'aviazione generale.

L'infrastruttura aeronautica comprende un eliporto di 10.800 mq.

*Orio al Serio.* Le piste di cui è dotato l'aeroporto sono: la RWY 11/29 e la RWY 12/30, quest'ultima utilizzata solo per attività di aviazione generale e dal locale Aero Club durante le ore diurne.

La pista 11/29 ha una lunghezza di 3.024 metri, sufficiente a garantire decolli ed atterraggi alla maggior parte degli aeromobili commerciali oggi esistenti.

### 1.1.2. I piazzali

*Malpensa.* Due piazzali distinti per i due terminal che hanno un'area di

- 1.020.000 mq. per il Terminal 1 e
- 350.000 mq. per il Terminal 2.

La superficie totale pavimentata è di 2.500.000 mq.

Le piazzole di sosta antistanti al Terminal 1 sono 87, mentre quelle circostanti al Terminal 2 sono 28. Un'area di 8.000 mq. è destinata al *deicing*. Al Terminal 1 vi sono 26 pontili d'imbarco o *finger* mentre al Terminal 2 ve ne sono 5.

L'infrastruttura attuale ha una capacità di 70 movimenti/ora.

*Linate.* Il piazzale principale ha una superficie di 363.000 mq, mentre quello relativo all'aviazione generale ha una dimensione pari a 67.000 mq.

Le piazzole di sosta sono 35, delle quali 5 direttamente collegate al terminal tramite *finger*, una dedicata al *deicing* e 6 situate nel piazzale ovest dedicato all'aviazione generale.

*Orio al Serio.* L'aeroporto è dotato di piazzali di sosta per 176.000 mq.

### 1.1.3. Le aerostazioni

*Malpensa Terminal 1 (T1).* La nuova aerostazione del T1, operativa dal 25 ottobre 1999, ha una dimensione pari a 250.000 mq., ed è costituita da un edificio di 6

piani, due dei quali interrati. La struttura non è ancora completata definitivamente, manca infatti l'ultimo dei tre satelliti progettati. Oggi i due satelliti ospitano rispettivamente il traffico intra-Schengen (voli per la Norvegia e tutti i paesi UE tranne Regno Unito ed Irlanda) ed extra Schengen (tutte le altre destinazioni). La capacità del Terminal 1 è oggi di 12/16 milioni di passeggeri e dovrebbe passare a 18/24 con la costruzione del terzo satellite. Vi sono oggi 198 banchi di check-in (di cui 30 solo per bagaglio a mano) che diverranno 290 in futuro.

Il sistema di smistamento bagagli ha una capacità complessiva (T1 e T2) di 13.300 bagagli/ora; la media di bagagli trattati è di 50.000 al giorno, con punte di 79.000, dei quali il 50% in transito.

I parcheggi offerti sono 5.665, di cui 95 riservati a disabili e 640 di sosta breve (max 3h).

*Malpensa Terminal 2 (T2).* La vecchia aerostazione, il Terminal 2, è stata ristrutturata nel 1994; occupa un'area di 79.000 mq., ed ha una capacità di 6 milioni di passeggeri annui. All'interno vi sono 58 banchi per il check-in.

I parcheggi offerti sono 3.347, dei quali 56 riservati a disabili e 291 di sosta breve (max 3h).

*Linate.* L'aerostazione si sviluppa su 3 piani, gli arrivi al piano terreno, le partenze al primo piano (con 74 banchi di check-in) e gli uffici al terzo. La superficie occupa 75.000 mq.

I parcheggi offerti sono circa 4.500.

*Linate ATA.* L'area dedicata ai movimenti di Aviazione Generale occupa 130.000 mq., dei quali 65.000 per il piazzale di sosta, 12.360 per gli hangar e 735 per l'aerostazione.

*Orio al Serio.* L'aerostazione passeggeri, rinnovata completamente, ha una capacità di oltre 4 milioni di passeggeri, ed al suo interno, oltre all'area arrivi, partenze e check-in, trovano spazio gli uffici della SACBO e numerose attività commerciali.

Le aree di parcheggio in corrispondenza dell'aerostazione passeggeri hanno una capacità di circa 5.400 posti auto e comprendono le postazioni per soste a breve e lungo termine; ad esse si aggiungono gli spazi per i taxi, le auto a noleggio ed i mezzi pubblici che collegano l'aeroporto con Bergamo, Milano e Brescia.

#### *1.1.4. Le aree cargo*

*Malpensa.* Una descrizione a parte merita la Cargo City: questa è situata a sud del T1 ed avrà una capacità di movimentazione merci di 500.000 tonnellate l'anno nel breve periodo, per passare ad oltre 1.000.000 nel 2008.

Cargo City consta di due edifici per le attività di stoccaggio e per la preparazione dei carichi, di impianti meccanizzati per la movimentazione delle merci e di piazzole di sosta per gli aeromobili "all cargo". Si compone di diverse parti, l'Air

Cargo (40.000 mq.), la Logistica (30.000 mq.), il futuro terminal ferroviario merci (200.000 mq.) ed un'area destinata ai servizi.

*Linate.* Il cargo terminal si estende su 24.550 mq. dei quali 10.250 mq. per il magazzino export e 9.600 mq. per quello import; altri 3.800 mq. sono occupati dagli uffici e 900 mq dalla dogana merci.

*Orio al Serio.* L'area Cargo si estende attualmente ad est dell'aerostazione passeggeri, dove assieme ai capannoni merci si trovano gli uffici della Dogana, le strutture della DHL e della UPS.

L'aerostazione ha una capacità di 180.000 tonnellate l'anno, e magazzini per 8.100 mq.

## 1.2. La funzione "hub"

Nel presente paragrafo viene analizzata l'idoneità di una serie di aeroporti rilevanti nel contesto europeo ad assolvere alla funzione di "hub" nell'ambito di un sistema di relazioni "hub and spoke", ovvero costituite da un terminal principale di interscambio (l'"hub" appunto) al quale fanno riferimento relazioni sia di breve che di lungo raggio, generando un sistema ampio di destinazioni accessibili.

In particolare, attraverso il confronto tra Malpensa e i principali terminal che assolvono a questa funzione, l'obiettivo è quello di verificare il suo posizionamento relativo rispetto agli altri aeroporti in termini di idoneità.

Le variabili chiave selezionate per il confronto sono riconducibili a due insiemi principali:

- le caratteristiche infrastrutturali, quali la lunghezza delle piste, l'ampiezza dei piazzali, il numero di gate, che individuano la capacità di gestione di traffici rilevanti e complessi e
- le variabili di tipo operativo, quali la capacità oraria, la capacità di smistamento bagagli ed il tempo minimo di connessione, che forniscono indicazioni in merito all'efficienza delle operazioni di transito.

I sottoparagrafi seguenti riportano, rispetto a ciascuna variabile, i valori relativi agli aeroporti selezionati per l'analisi.

### 1.2.1. Piste lunghe

La disponibilità di piste sufficientemente lunghe è necessaria per consentire l'atterraggio di aeromobili che effettuano servizi di lungo raggio. La variabile di riferimento del limite inferiore è costituita dalla lunghezza minima per l'atterraggio di un B747 (2.800 m). Il valore massimo individuato come riferimento, pari a 4.250 metri, è individuato sulla base dei valori massimi



riscontrabili per i principali hub mondiali. Di seguito si riporta la lunghezza massima delle piste per ciascun hub europeo considerato:

- Milano MXP 3.920 m
- Francoforte FRA 4.000 m
- Parigi CDG 4.215 m
- Londra LHR 3.901 m
- Roma FCO 3.900 m

#### *1.2.2. Elevata capacità oraria*

Una elevata capacità oraria consente la gestione di livelli di traffico rilevanti, e di conseguenza un elevato numero di connessioni possibili. Il numero di movimenti orari massimi di riferimento che caratterizzano un hub è stato individuato in 150. Di seguito i movimenti orari massimi per ciascuno degli hub considerati:

- Milano MXP 70 movMAX/hr
- Francoforte FRA 120 movMAX/hr
- Parigi CDG 120 movMAX/hr
- Londra LHR 85 movMAX/hr
- Roma FCO 90 movMAX/hr

#### *1.2.3. Ampiezza dei piazzali*

L'ampiezza dei piazzali costituisce un ulteriore elemento utile per l'individuazione della caratteristica di hub. Essa infatti definisce la capacità di ospitare aeromobili in sosta ed è quindi funzionale alla gestione di traffici intensi. La variabile individuata per il confronto è in questo caso il numero di stand di sosta; il livello massimo considerato è 250 stand:

- Milano MXP 115 stand
- Francoforte FRA 187 stand
- Parigi CDG 212 stand
- Londra LHR 200 stand
- Roma FCO 132 stand

#### *1.2.4. Smistamento bagagli*

La capacità di smistamento dei bagagli costituisce un elemento cruciale per l'efficienza di un sistema hub, con particolare riferimento ai passeggeri in transito. La variabile considerata è il numero massimo di bagagli che possono essere processati in un'ora, e il livello massimo di riferimento considerato è pari a 25.000:

- Milano MXP 13.300 bagMAX/hr
- Francoforte FRA dato non disponibile

- Parigi CDG                      18.220 bagMAX/hr
- Londra LHR                    dato non disponibile
- Roma FCO                      dato non disponibile

#### *1.2.5. MCT (minimum connecting time)*

Il tempo minimo di connessione individua lo scarto orario minimo entro il quale può essere realizzata una connessione tra due voli. Il valore che caratterizza la massima performance di un hub rispetto a questa variabile è individuato in 30 minuti. Di seguito i tempi minimi di connessione (MCT) per ciascun aeroporto considerato:

- Milano MXP                    50 min
- Francoforte FRA            45 min
- Parigi CDG                    45 min
- Londra LHR                    45 min
- Roma FCO                      60 min

#### *1.2.6. Gate per imbarchi/sbarchi*

Un ultimo utile elemento per l'individuazione delle caratteristiche di hub è costituito dal numero di gate per gli imbarchi/sbarchi. Un hub infatti, in virtù del cosiddetto funzionamento "a onde", necessita di un numero elevato di tali strutture, per far fronte ai flussi di passeggeri che si sommano negli orari di punta. A parità di traffico riscontrato, un grande aeroporto non hub necessita mediamente di un numero di gate minore in quanto generalmente caratterizzato da traffico più uniformemente distribuito nell'arco della giornata. Il valore massimo di riferimento individuato è pari a 150 gate. Di seguito si riporta il numero di gate per ciascun aeroporto:

- Milano MXP                    83
- Francoforte FRA            147
- Parigi CDG                    95
- Londra LHR                    105
- Roma FCO                      70

#### *1.2.7. L'idoneità alla funzione "hub" degli scali selezionati*

In base agli elementi di dotazione infrastrutturale e di gestione delle operazioni esposti in precedenza è possibile attribuire a ciascuno scalo un valore sintetico che individua l'idoneità ad assolvere alla funzione di hub.

Il valore elaborato è derivato da una combinazione degli elementi descritti e da una loro comparazione con valori ottimali di riferimento che definiscono un ipotetico "hub ideale", il quale otterrebbe una valutazione pari a 10. è opportuno premettere che la classificazione proposta prescinde dai livelli di traffico

riscontrati, che definiscono in taluni casi un intensivo sfruttamento dei terminal, focalizzando l'attenzione sulla capacità di assolvere alla funzione di "hub" in condizioni di normale congestione.

- Francoforte FRA 8,3
- Parigi CDG 7,9
- Londra LHR 7,3
- Milano MXP 6,0
- Roma FCO 6,0

Osservando i risultati dell'elaborazione si nota come Malpensa e Fiumicino- pur manifestando un livello di idoneità alla funzione di "hub" sufficiente - si posizionino alle spalle dei principali terminal considerati. In particolare, dalla lettura dei dati riportati in precedenza si desume come le variabili in cui lo scarto si manifesta più rilevante siano quelle operative (capacità oraria e *minimum connecting time*), insieme alla dimensione dei piazzali.

Prendendo in esame gli aeroporti che risultano maggiormente idonei si nota come le variabili maggiormente qualificanti ai fini dell'analisi risultino essere la capacità oraria (per la quale a Francoforte si riscontra il valore più elevato) e il *minimum connecting time* (minore sia a Francoforte che a Parigi).

L'osservazione suggerisce quindi come, oltre il livello di dotazione infrastrutturale minimo per assolvere alla funzione di "hub", di particolare rilevanza risultano essere gli elementi di carattere tecnico ed operativo che consentono di aumentare le opportunità di connessione e di ottimizzare le operazioni di traffico.

### 1.3. La governance

Come detto in precedenza, quest'ultima sezione del capitolo dedicato agli aeroporti pone l'attenzione sulla governance delle società di gestione aeroportuale e dei vettori di riferimento, al fine di trarre indicazioni in merito alle modalità di relazione degli aeroporti con il territorio, con particolare attenzione alla rilevanza delle istanze del "locus" nella gestione e nello sviluppo degli aeroporti e dell'offerta di trasporto aereo. Di seguito vengono espone nel dettaglio le caratteristiche rilevanti della governance di riferimento per ciascun aeroporto europeo tra quelli analizzati in precedenza.

#### 1.3.1. Malpensa (MXP)

La SEA è posseduta dal Comune di Milano (84,6%), dalla Provincia di Milano (14,6%) e altri piccoli azionisti (0,8%).

Il "locus" dunque controlla quasi interamente la gestione di Malpensa.

Il vettore di riferimento, Alitalia (54% dei voli), ha una struttura proprietaria (a gennaio 2006) così articolata:

- Ministero del Tesoro: 49,9%
- Altri azionisti (compresi dipendenti): 35,7%

- Walter Capital Management (UK): 8,2%
- Newton Investment Management (UK): 4,2%
- Gruppo Air France-KLM: 2,0%

Non esiste pertanto nessuna relazione tra il “locus” lombardo e la proprietà del vettore di riferimento di Malpensa.

È nota comunque l'intenzione del Tesoro di vendere una quota pari ad almeno il 30,1% della propria quota. A fine gennaio, tra le manifestazioni d'interesse pervenute, particolarmente rilevanti appaiono quelle di AirOne con Banca Intesa e del fondo M&C di Carlo De Benedetti.

### *1.3.2. Francoforte (FRA)*

Fraport AG è posseduta da:

- Land di Hesse (31,7%)
- Città di Francoforte (attraverso “Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH”) (20,3%)
- Repubblica Federale di Germania (6,6%)
- Julius Baer Investment Management LLC (5,4%)
- Deutsch Lufthansa AG (5,0%)
- Azionariato diffuso (31,0%)

Il “locus” possiede dunque la gran parte delle azioni: tra Land, Comune, e Lufthansa (che ha sede a Colonia ma base a Francoforte), il controllo del locus equivale al 57%.

Lufthansa è il vettore di riferimento (59% dei voli in partenza da FRA), e come visto possiede direttamente il 5% di Fraport. A sua volta Lufthansa è una società privatizzata; la quota maggiore di azioni è quella detenuta da AXA Group (10,56%), società finanziaria francese; il top management proviene da una lunga militanza nella società stessa.

### *1.3.3. Amsterdam (AMS)*

Lo Schiphol Group è interamente in mani pubbliche e in particolare:

- Governo olandese: 75,8%
- Città di Amsterdam: 21,8%
- Città di Rotterdam: 2,4%

Le amministrazioni di Amsterdam e Rotterdam (che congiuntamente totalizzano il 24,2% del controllo) sono espressione più diretta del “locus”.

Il vettore di riferimento (KLM con il 53% dei voli in partenza) è parte del gruppo Air France-KLM, società privatizzata e con una quota del 19% posseduta dal governo francese.

#### *1.3.4. Parigi (CDG)*

AdP è stata recentemente oggetto di un'operazione di privatizzazione per la quale le quote azionarie, in mano al governo francese per il 100%, sono state vendute tramite offerta pubblica. A giugno 2006, la quota del governo era ridotta al 67,5%, e la quota dei dipendenti è pari al 3,2%.

Il vettore di riferimento (57% dei voli) è Air France, parte anch'esso del gruppo Air France-KLM.

#### *1.3.5. Londra (LHR)*

BAA è posseduta all'83,4% dalla spagnola Ferrovial, che ha acquistato la quota insieme a partner canadesi e australiani, la restante quota è azionariato diffuso.

British Airways è il vettore di riferimento con il 42% dei voli in partenza. La compagnia è interamente posseduta da investitori privati, banche, assicurazioni, fondi pensione e fondi d'investimento.

#### *1.3.6. Roma (FCO)*

AdR è posseduta al 51% dal Consorzio Leonardo (controllato al 100% da Gemina) e al 3% da Enti Locali. Gemina ha partecipazioni azionarie anche in Impregilo (11%), Rcs (1%) ed i suoi maggiori azionisti sono Investimenti Infrastrutture Spa (22%), Mediobanca Spa (13%) mentre Save-Aeroporto di Venezia ha recentemente (gennaio 2007) ceduto la propria quota del 10%.

Alitalia è il vettore di riferimento (43% dei voli), la cui struttura proprietaria abbiamo visto in precedenza (cfr. Milano MXP).

Le relazioni tra la gestione di Fiumicino e quella di Alitalia a livello di "locus" è pertanto rappresentata per lo più dalla localizzazione a Roma del Ministero, che di Alitalia è tuttora il maggiore azionista.

## Capitolo 2

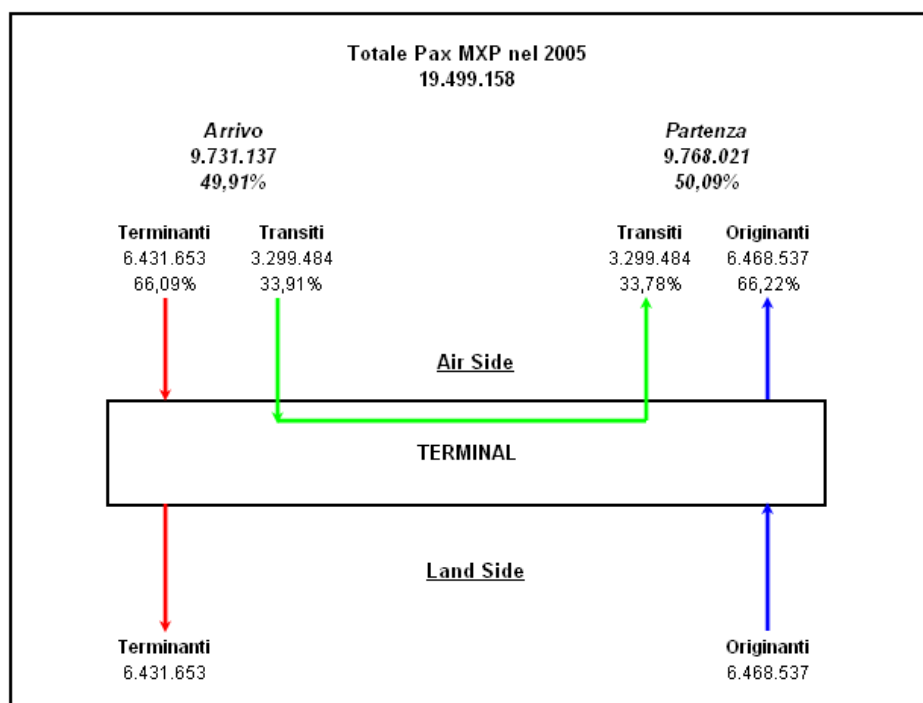
### *Il traffico aereo a servizio del territorio*

#### 2.1. I flussi di traffico a Malpensa e il bacino di riferimento

Il traffico dell'aeroporto di Malpensa (dati 2005) ammonta a 19.499.158 passeggeri<sup>1</sup> e 368.976 tonnellate di merci. La figura mostra la ripartizione dei passeggeri tra flussi in arrivo, in partenza e in transito "indiretto" (coloro cioè che accedono all'aerostazione solo per effettuare la connessione fra due voli).

Il flusso di passeggeri che genera un impatto rispetto al territorio è dunque dato dalla somma dei passeggeri terminanti e di quelli originanti, e pari a 12.900.190.

**Figura 2.1 – Indicatore di accessibilità aerea intercontinentale (inverno 2006)**



Fonte: elaborazione Globus et Locus

<sup>1</sup> Il dato non comprende i 131.356 passeggeri in transito diretto, quelli cioè che fanno scalo senza scendere dal velivolo.

Il territorio di riferimento del traffico descritto è definito come *catchment area* dell'aerostazione. Esso rappresenta quindi allo stesso tempo il bacino di utenza primaria<sup>2</sup> per i servizi aerei offerti presso lo scalo, e anche il territorio che beneficia direttamente dell'esistenza della "porta" di Malpensa a livello socioeconomico. Allo scopo di quantificare le caratteristiche di tale area se ne definisce l'estensione in base alla distanza dallo scalo misurata in termini di tempi di percorrenza (anziché di chilometri).

I dati che seguono riportano le principali grandezze relative alla *catchment area* considerata con riferimento all'anno 2006, insieme ad una proiezione delle stesse al 2012, anno previsto per il completamento delle principali infrastrutture funzionali all'aumento dell'accessibilità all'aerostazione.

**Tabella 2.1 – Indicatore di accessibilità aerea intercontinentale (inverno 2006)**

	2006	Indicatore 2006 (valore base)	2012	Indicatore 2012
Popolazione (2h)	6.364.472	100	17.449.985	274
Numero di imprese attive (2h)	551.593	100	1.621.858	294
Valore aggiunto (2h) (Meuro)	181.754	100	494.229	262

Fonte: CRMT – LIUC

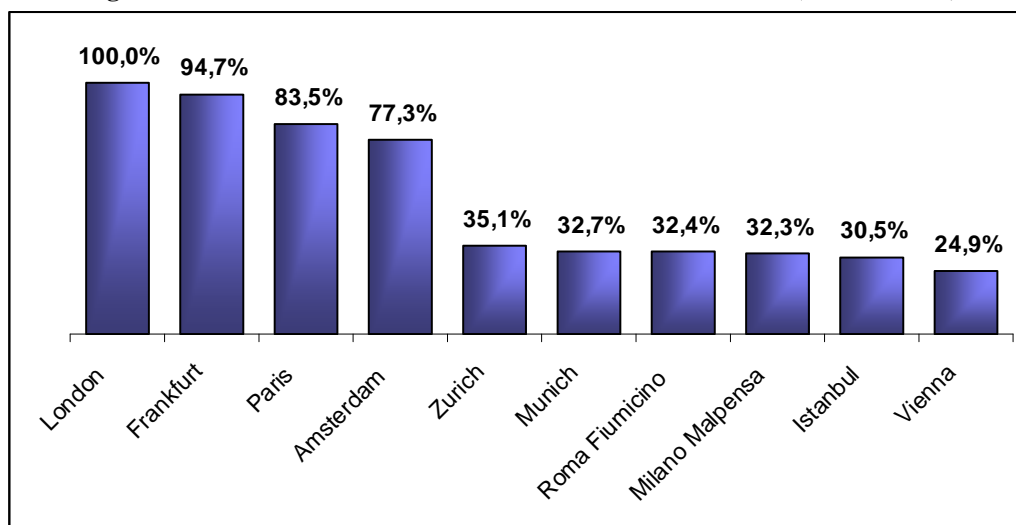
## 2.2. I collegamenti con le principali destinazioni

L'accessibilità diretta data dai collegamenti aerei che le compagnie offrono da/per i principali scali europei è rappresentabile per mezzo di una misurazione sintetica<sup>3</sup> che considera congiuntamente il numero di voli e l'importanza delle destinazioni collegate per ciascun nodo. Nel mercato intercontinentale, tale misurazione effettuata per la stagione invernale del 2006 dà Milano come ottavo principale nodo europeo, con un'accessibilità pari al 32,3% rispetto al benchmark di Londra (il cui valore è posto uguale a 100).

<sup>2</sup> Per bacino primario si intende l'area da cui originano o in cui hanno destinazione finale i passeggeri, a differenza del bacino secondario costituito dall'insieme delle aree di riferimento per i passeggeri in transito.

<sup>3</sup> Indicatore di accessibilità aerea CERTeT-Unioncamere Lombardia

**Figura 2.2 – Indicatore di accessibilità aerea intercontinentale (inverno 2006)**



Fonte: elaborazione Globus et Locus

Milano è pertanto un hub di seconda fascia, ben distante dalle 4 “regine” (Londra, Francoforte, Parigi e Amsterdam). Sono 65 le destinazioni intercontinentali collegate con Malpensa (con 344 voli a settimana), mentre per Londra sono 147, con 2170 voli. La tabella seguente mostra questo tipo di informazioni per tutti i principali nodi europei.

**Tabella 2.2 – Destinazioni e voli settimanali dai principali hub europei (inverno 2006)**

	Destinazioni	Voli
London	147	2170
Frankfurt	136	1071
Paris	135	1486
Amsterdam	99	689
Milan	65	344
Rome	57	258
Munich	57	247
Istanbul	54	285
Zurich	42	283
Vienna	37	173

Fonte: elaborazione Globus et Locus

Come si vede, il network di destinazioni di Milano (nettamente inferiore a Londra, Francoforte, Parigi e Amsterdam) è più esteso di quello degli altri hub di seconda fascia; tuttavia l'indicatore sintetico attribuisce a Milano un valore di accessibilità minore rispetto a Zurigo, Monaco e Roma, per il fatto che la rilevanza economica e dimensionale degli aeroporti collegati a Milano è mediamente inferiore rispetto a quelli degli altri network considerati.

La tabella successiva approfondisce questa analisi elencando **i principali 50 aeroporti extra-europei per numero di collegamenti con gli aeroporti**



**europei.** Per ciascuno di essi è riportata la frequenza dei voli diretti dagli hub continentali considerati.

Si vede così che, mentre Londra e Francoforte hanno almeno un volo diretto a settimana con tutti gli scali elencati (da New York JFK a Seattle Tacoma) e per Parigi e Amsterdam i collegamenti mancanti sono meno di dieci, nel caso di Malpensa il numero di connessioni dirette mancanti (22) la accosta ad altri hub quali Monaco (25), Zurigo (22) o Madrid (30).

Per Milano, le ultime due colonne mostrano le compagnie che operano il collegamento, e nel caso di assenza di un collegamento diretto, viene mostrata la soluzione di viaggio alternativa, comprendente uno scalo intermedio<sup>4</sup>.

L'assenza di collegamenti diretti tra Milano e alcune importanti destinazioni di lungo raggio (tra cui spiccano Los Angeles, Hong Kong, Washington e Pechino) portano i clienti interessati al viaggio a volare più attraverso gli hub maggiori europei: Londra, Parigi o Amsterdam se la direzione è il NordAmerica, Francoforte verso l'est, con alcune rilevanti eccezioni rappresentate da Istanbul (per raggiungere Abu Dhabi) e Lisbona (per Rio de Janeiro). Appare altresì molto rilevante per US Airways (parte di Star Alliance) la possibilità di sfruttare il proprio collegamento diretto tra Malpensa e Philadelphia per trasportare passeggeri verso ulteriori destinazioni statunitensi grazie alla propria fitta rete interna.

---

<sup>4</sup> La soluzione selezionata è quella più economica trovata tramite una simulazione d'acquisto per un viaggio A/R con anticipo di 30 giorni, sul sito Expedia.com.

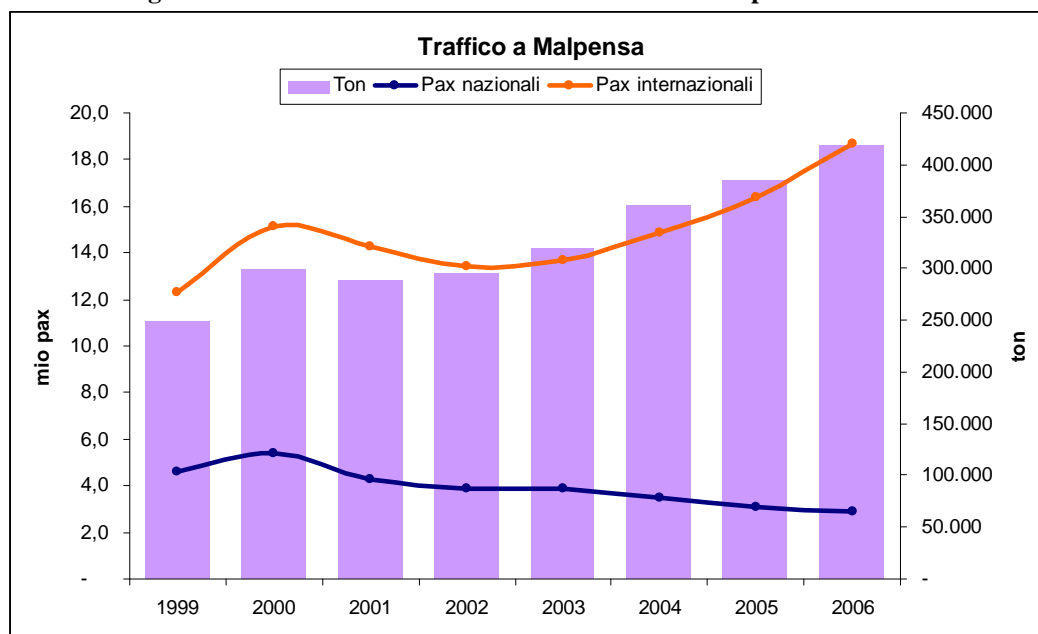
**Figura 2.3 – Collegamenti di lungo raggio diretti e indiretti verso le principali destinazioni (inverno 2006)**

#	Aeroporto	LON	PAR	FRA	AMS	MAD	ZRH	MUC	MIL	Compagnie da Milano	Collegamento Indiretto
1	New York JFK	159	49	27	21	21	21	7	18	AZ, Delta, Eurofly	
2	Dubai	92	26	24	12	0	21	21	14	AZ, Emirates	
3	New York Newark	52	28	21	14	7	13	6	11	AZ, Continental	
4	Chicago O'Hare	73	20	39	14	6	14	14	6	AZ	
5	Tel Aviv Ben Gurion	27	29	19	13	24	26	4	12	AZ, El Al	
6	Bangkok	34	14	26	18	3	13	10	3	Thai	
7	Los Angeles	70	26	17	21	0	5	5	0	-	US via Philadelphia
8	Tokyo Narita	30	41	21	14	0	6	7	11	AZ, Japan	
9	Singapore	49	14	28	14	0	13	0	3	Singapore	
10	Hong Kong	77	17	17	14	0	7	7	0	-	BA via Londra
11	Washington Dulles	46	21	28	14	0	7	11	0	-	NWA/KLM via Amsterdam
12	Atlanta	21	21	16	12	5	6	7	7	Delta	
13	Toronto L.B. Pearson	46	15	15	7	0	7	4	6	AZ	
14	Sao Paulo Guarulhos	17	26	14	7	13	5	7	7	AZ	
15	Doha	35	11	13	4	4	4	7	4	Qatar	
16	Beijing	12	17	21	14	0	0	8	0	-	BA via Londra
17	Johannesburg	38	19	14	7	7	9	0	0	-	AF via Parigi
18	Mumbai	52	14	11	7	0	7	0	7	AZ	
19	Boston Logan	41	7	7	7	0	7	0	6	AZ	
20	Shanghai Pudong	16	20	19	9	0	0	7	8	Air China, AZ	
21	Delhi	39	7	10	7	0	7	7	6	AZ	
22	Houston G. Bush	33	19	14	23	6	0	0	0	-	NWA via Amsterdam, AF via Parigi
23	San Francisco	35	14	14	7	0	0	19	0	-	AF via Parigi
24	Miami	30	14	7	5	14	7	0	13	AZ, Continental	
25	Beirut	11	21	11	0	0	0	0	14	AZ, Middle East	
26	Buenos Aires	4	7	14	0	35	0	0	4	AZ	
27	Amman Queen Alia	15	13	12	3	3	3	2	2	Royal Jordanian	
28	Philadelphia	20	11	14	5	7	0	5	5	US	
29	Abu Dhabi	26	6	14	7	0	0	7	0	-	Turkish via Istanbul
30	Mexico City	3	19	7	7	22	0	0	0	-	Continental via Newark
31	Denver	34	0	21	7	0	0	7	0	-	US via Philadelphia
32	Bahrain	21	7	10	7	0	0	0	0	-	Turkish via Istanbul
33	Montreal	14	27	7	7	0	7	0	0	-	BA via Londra
34	Rio de Janeiro	10	14	7	0	12	0	0	0	-	TAP via Lisbona
35	Damascus	7	8	3	3	2	0	1	6	AZ, Syrian	
36	Kuala Lumpur	18	7	9	13	0	3	0	0	-	AZ/Qantas/Malaysian via Frankfurt/Singapore
37	Lagos	25	10	10	7	3	0	0	6	AZ	
38	Tehran	8	6	11	7	0	0	0	6	AZ, IranAir	
39	Seoul Incheon	11	13	18	10	0	2	0	0	-	Aeroflot via Mosca
40	Detroit	14	12	14	21	0	0	0	0	-	NWA via Amsterdam, AF via Parigi
41	Dakar	3	19	1	0	9	0	0	10	Air Senegal, AZ	
42	Orlando	21	6	1	4	0	0	0	0	-	US via Philadelphia
43	Dallas/Fort Worth	28	7	14	0	0	7	0	0	-	US via Philadelphia
44	Jeddah	10	7	6	0	0	4	0	3	Eritrean, Saudi Arabian	
45	Cape Town	25	0	14	7	0	0	2	0	-	AirOne/Lufthansa via FRA
46	Sydney	35	0	7	0	0	0	0	0	-	BA via Londra
47	Nairobi	18	4	0	14	0	5	0	0	-	BA via Londra
48	Caracas	0	7	5	0	19	0	0	5	AZ	
49	Mauritius	9	18	4	0	0	1	3	4	AZ	
50	Seattle/Tacoma	17	0	14	7	0	0	0	0	-	BA/AA via Londra, AA/AZ via JFK

Fonte: elaborazione Globus et Locus

## 2.3. L'evoluzione del traffico negli aeroporti milanesi

La crescita del traffico passeggeri e merci nei tre scali considerati, dopo il 1998 (anno di apertura di Malpensa), è sintetizzato nelle figure che seguono.

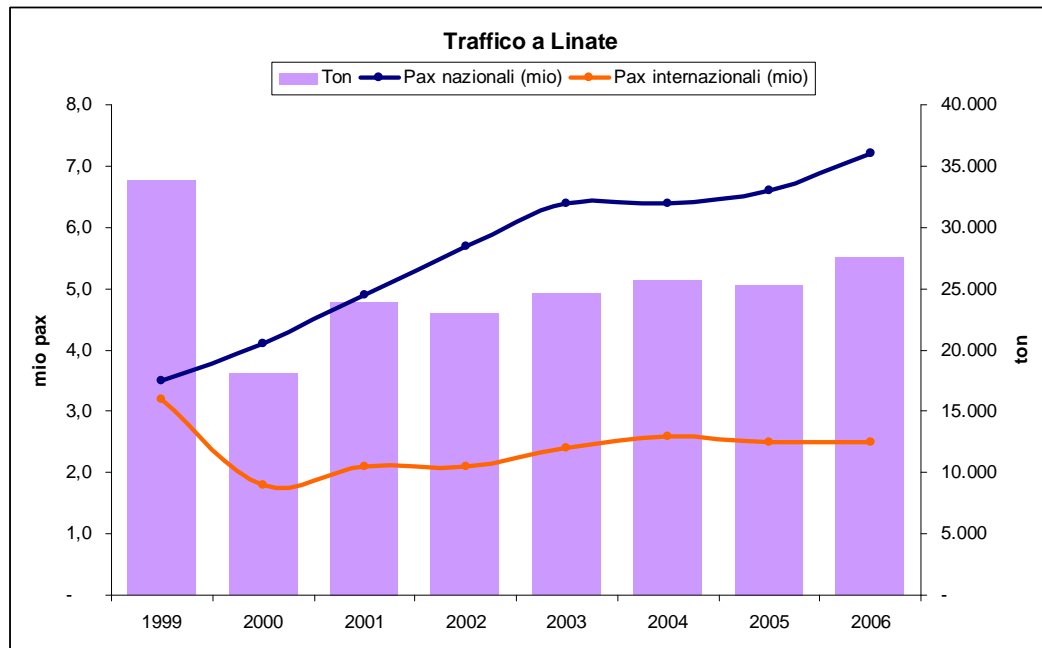
**Figura 2.4 – Evoluzione del traffico commerciale a Malpensa 1999-2006**

Malpensa	Pax nazionali (mio)	Pax internazionali (mio)	Ton
<b>1999</b>	4,6	12,3	249.256
<b>2000</b>	5,4	15,1	299.712
<b>2001</b>	4,3	14,3	289.279
<b>2002</b>	3,9	13,4	293.914
<b>2003</b>	3,9	13,7	319.513
<b>2004</b>	3,5	14,9	361.237
<b>2005</b>	3,1	16,4	384.753
<b>2006</b>	2,9	18,7	419.128

Fonte: elaborazione Globus et Locus su dati ENAC e Assaeroporti

Come si vede, il trend di crescita è stato interrotto dalla crisi successiva al settembre 2001, che ha determinato sia nel 2001 che nel 2002 tassi di crescita negativi per i passeggeri, mentre per le merci la ripresa è iniziata già nel 2002. Prima di queste date, si era assistito una grossa crescita della quasi neonata infrastruttura, con un aumento di circa il 20% sia in termini di passeggeri che di merci, favorito dal primo decreto Bersani sulla ripartizione del traffico che limitava Linate al ruolo di city airport. Successivamente, il 2003 segna l'inizio della ripresa, che si esprime pienamente negli anni successivi con un netto incremento del traffico internazionale, che passa (2003-2006) da 13,7 a 18,7 milioni di passeggeri (+10,9% annuale); il traffico nazionale è invece andato diminuendo passando nello stesso periodo da 3,9 milioni a 2,9 milioni: Malpensa si è via via andata specializzando come hub intercontinentale estendendo la propria rete di alimentazione oltre i confini nazionali, a scapito appunto della crescita del traffico domestico. Complessivamente dal 1999 si è avuta una diminuzione del -6% annuo per il traffico passeggeri nazionale, una crescita del 6% di quello internazionale ed una dell'8% del traffico merci.

**Figura 2.5 – Evoluzione del traffico commerciale a Linate 1999-2006**

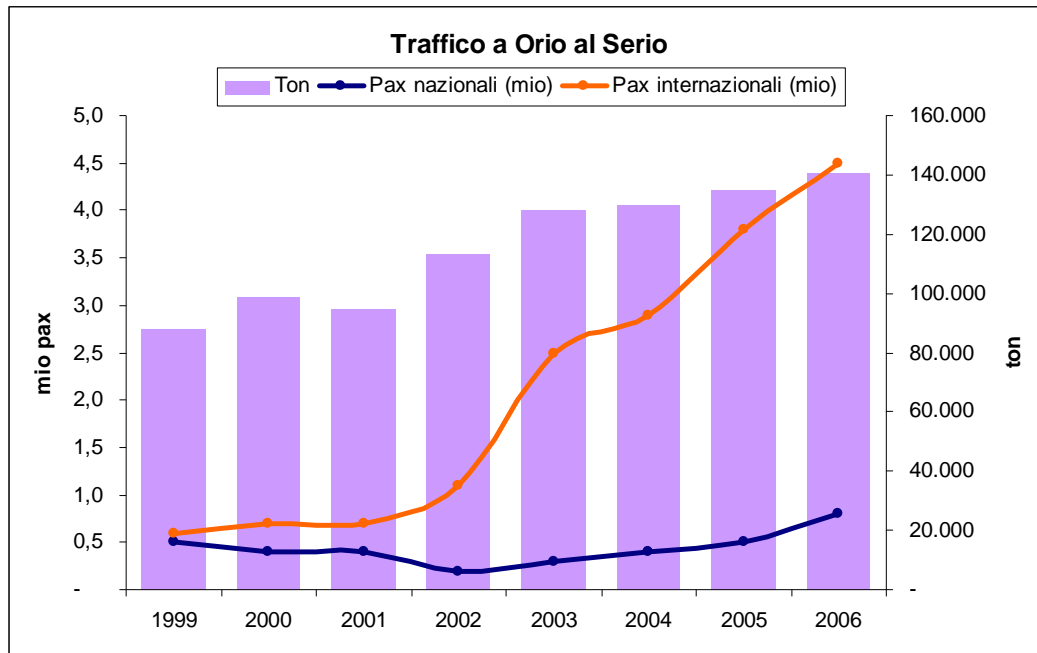


Linate	Pax nazionali (mio)	Pax internazionali (mio)	Ton
1999	3,5	3,2	33.844
2000	4,1	1,8	18.108
2001	4,9	2,1	23.934
2002	5,7	2,1	22.932
2003	6,4	2,4	24.551
2004	6,4	2,6	25.634
2005	6,6	2,5	25.345
2006	7,2	2,5	27.468

Fonte: elaborazione Globus et Locus su dati ENAC e Assaeroporti

La figura visualizza in maniera evidente l'effetto: (a) del primo decreto Bersani, che nel 2000 esclude da Linate gran parte del traffico, limitandolo a quello dei velivoli *narrowbody*, (b) del successivo decreto (Bersani bis) di inizio 2001, che rivedeva tali limiti e (c) gli effetti attenuati della crisi successiva all'11 settembre 2001, che per quanto riguarda Linate – scalo dal traffico per lo più domestico – si è tradotta in una lieve stasi nell'anno successivo. L'evoluzione successiva mostra come Linate sia diventato sempre più un punto di riferimento del traffico point-to-point tra il sud Italia e Milano: il volato nazionale si è accresciuto dell'11% annuo negli ultimi sette anni; per contro, il traffico internazionale e merci si è contratto (-3% annuo per entrambi).

**Figura 2.6 – Evoluzione del traffico commerciale a Orio al Serio 1999-2006**

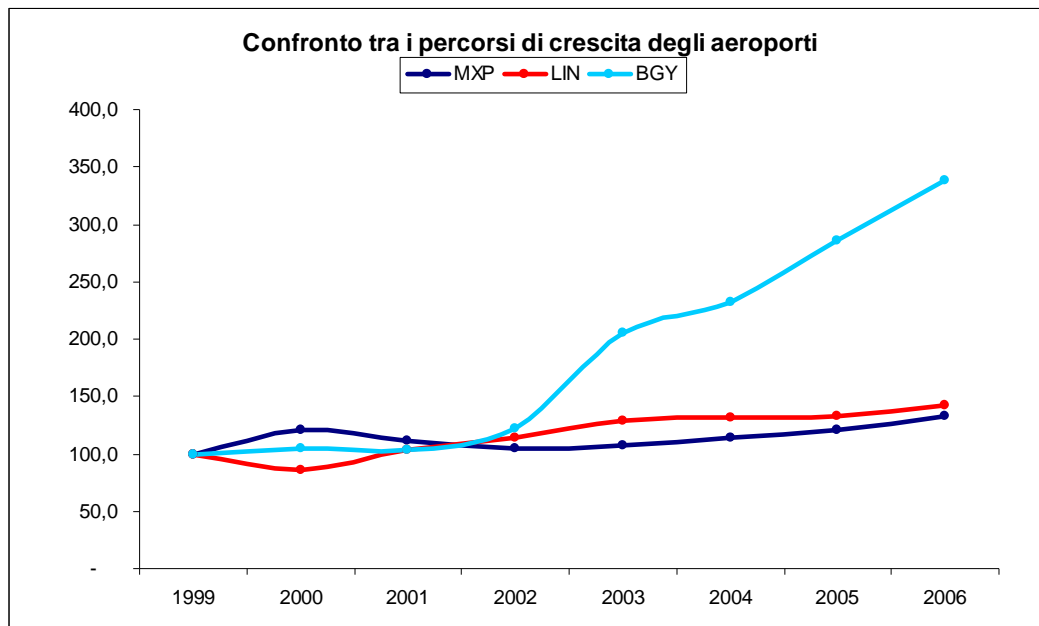


Orio al Serio	Pax nazionali (mio)	Pax internazionali (mio)	Ton
1999	0,5	0,6	88.023
2000	0,4	0,7	98.624
2001	0,4	0,7	94.808
2002	0,2	1,1	113.139
2003	0,3	2,5	127.953
2004	0,4	2,9	129.652
2005	0,5	3,8	135.105
2006	0,8	4,5	140.630

Fonte: elaborazione Globus et Locus su dati ENAC e Assaeroporti

Il percorso di crescita dello scalo bergamasco ha chiaramente tre volti molto distinti per ognuna delle variabili visualizzate. Il dato più rilevante è senz'altro l'enorme sviluppo, dal 2002 in poi, del traffico internazionale, contestualmente alla crescita di Ryanair e alla progressiva specializzazione di Orio al Serio nel mercato low cost: il traffico internazionale è aumentato dal 2001 del 45,1% annuo. Tale crescita ha coinvolto anche il traffico nazionale, che pur interessato dal fenomeno low cost solo marginalmente, è stato trainato dall'espansione dello scalo ed ha registrato un aumento del 14,9% annuo dal 2001 in poi. Minore invece la crescita relativa del merci (8,2%), ma solo perché tale traffico era già sviluppato da prima degli anni del boom di Orio al Serio.

Figura 2.7 – Confronto 1999-2006



Fonte: elaborazione Globus et Locus su dati ENAC e Assaeroporti

La figura soprastante agevola un confronto diretto e sintetico dello sviluppo dei tre aeroporti del sistema milanese. Il confronto è effettuato computando il traffico totale (in termini di WLU<sup>5</sup>) di ciascuno scalo in ogni anno e considerando uguale a 100 il valore del 1999.

L'andamento che ne consegue consente di sottolineare tre aspetti. Il primo è l'impulso fondamentale dato dallo scalo bergamasco dal 2002 in poi, per i fattori già evidenziati. Il secondo è che Malpensa ha subito più di Linate l'impatto della crisi - in quanto più esposto all'andamento del mercato intercontinentale - ma che ha imboccato un percorso di crescita significativo. Il terzo, ancor più rilevante, è l'andamento fortemente simmetrico di Malpensa e Linate negli anni dell'introduzione della regolazione normativa del traffico tra i suoi scali, il che evidenzia in maniera chiara quanto tale regolazione sia decisiva nello sviluppo combinato dei due scali e in particolare in quello di Malpensa.

<sup>5</sup> Work Load Unit: unità di misura che comprende sia il traffico passeggeri che quello merci.  
1 WLU = 1 pax o 100 kg di merce.

## Capitolo 3

### *Le compagnie*

#### 3.1. I servizi diretti sugli hub europei

Di seguito si presenta un'analisi dell'offerta dei collegamenti aerei da e per Milano. L'obiettivo è quello di approfondire l'indagine dell'accessibilità di Milano indagando, oltre alla dotazione infrastrutturale degli scali e la loro struttura proprietaria, anche l'aspetto più decisivo per il trasporto, cioè gli operatori che fisicamente offrono e realizzano il servizio di trasporto aereo per le persone e le cose. L'identità e le caratteristiche di tali operatori risultano pertanto essenziali per capire il fenomeno in esame. Le "chiavi" del territorio di Milano e di quello lombardo sono, in ultima analisi, in mano agli operatori che "portano" persone e cose dal mondo a Milano e da Milano al mondo.

Le compagnie di riferimento che operano a Malpensa sono individuabili nella tabella che segue, nella quale – come in tutte le elaborazioni presentate nel presente capitolo – si usano i dati tratti dai programmi operativi delle compagnie aeree *in partenza* da Milano, assumendo (come avviene nella quasi totalità dei casi) che un collegamento sia caratterizzato da reciprocità; pertanto i numeri presentati sono rappresentativi non solo delle potenzialità di viaggio da Milano verso l'esterno ma anche dell'accessibilità verso Milano dall'esterno. I dati si riferiscono all'offerta settimanale delle compagnie nella stagione estiva 2006.

**Tabella 3.1 – Principali compagnie e alleanze su Milano Malpensa (estate 2006)**

<b>Compagnia</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
Alitalia	1.229	54%	146.793	51%
easyJet	95	4%	14.820	5%
Lufthansa	153	7%	13.379	5%
Air France	81	4%	8.020	3%
BA	65	3%	6.417	2%
<i>Altri</i>	661	29%	98.582	34%
<b>Totale</b>	<b>2.284</b>	<b>100%</b>	<b>288.011</b>	<b>100%</b>
Alleanza	Voli		Posti	
<b>SkyTeam</b>	<b>1.388</b>	<b>60,8%</b>	<b>166.619</b>	<b>57,9%</b>
<b>Star Alliance</b>	<b>313</b>	<b>13,7%</b>	<b>34.025</b>	<b>11,8%</b>
<b>Low Cost</b>	<b>164</b>	<b>7,2%</b>	<b>25.212</b>	<b>8,8%</b>
<b>Oneworld</b>	<b>118</b>	<b>5,2%</b>	<b>14.018</b>	<b>4,9%</b>
<b>Altre</b>	<b>301</b>	<b>13,2%</b>	<b>48.137</b>	<b>16,7%</b>
<b>Totale</b>	<b>2.284</b>	<b>100,0%</b>	<b>288.011</b>	<b>100,0%</b>

*Fonte: elaborazione Globus et Locus*

La tabella mostra quindi che Alitalia è di gran lunga il vettore più importante: in circa il 51% dei casi (al netto dei tassi di riempimento dei velivoli, una persona che arriva a Malpensa è trasportata da Alitalia. Alle spalle della ex-compagnia di bandiera, troviamo che le principali compagnie che raggiungono Malpensa sono la low cost inglese easyJet, e il colosso tedesco Lufthansa: operatori dunque che non hanno un legame col territorio che servono.

La stessa analisi sulle principali città europee (illustrata nelle tabelle seguenti) mostra che, eccezion fatta per Londra, la “presenza” dei rispettivi vettori nazionali di riferimento è molto più rilevante. Chi va a Francoforte è trasportato nel 56% dei casi da Lufthansa, ad Amsterdam si arriva nel 57% dei casi con KLM e a Parigi nel 56% dei casi con Air France.



**Tabella 3.2 – Principali compagnie e alleanze su Francoforte (estate 2006)**

<b>Compagnia</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
Lufthansa	2.780	59%	438.622	56%
Condor Flugdienst	114	2%	29.021	4%
United Airlines	91	2%	25.382	3%
British Airways	130	3%	13.230	2%
Air China	30	1%	11.716	1%
<i>Altri</i>	<i>1.570</i>	<i>33%</i>	<i>265.063</i>	<i>34%</i>
<b>Totale</b>	<b>4.715</b>	<b>100%</b>	<b>783.034</b>	<b>100%</b>
<b>Alleanza</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
<b>Star Alliance</b>	<b>3.361</b>	<i>71,3%</i>	<b>547.254</b>	<i>69,9%</i>
<b>oneworld</b>	<b>255</b>	<i>5,4%</i>	<b>38.349</b>	<i>4,9%</i>
<b>SkyTeam</b>	<b>258</b>	<i>5,5%</i>	<b>36.783</b>	<i>4,7%</i>
<b>Low Cost</b>	<b>87</b>	<i>1,8%</i>	<b>13.268</b>	<i>1,7%</i>
<b>Altre</b>	<b>754</b>	<i>16,0%</i>	<b>147.380</b>	<i>18,8%</i>
<b>Totale</b>	<b>4.715</b>	<b>100,0%</b>	<b>783.034</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

**Tabella 3.3 – Principali compagnie e alleanze su Amsterdam (estate 2006)**

<b>Compagnia</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
KLM/AirFrance (+Transavia)	2.438	61%	329.472	57%
Northwest Airlines	77	2%	21.752	4%
easyJet	125	3%	19.045	3%
Martinair	55	1%	14.960	3%
Lufthansa	117	3%	9.993	2%
<i>Altri</i>	<i>1.217</i>	<i>30%</i>	<i>181.399</i>	<i>31%</i>
<b>Totale</b>	<b>4.029</b>	<b>100%</b>	<b>576.621</b>	<b>100%</b>
<b>Alleanza</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
<b>SkyTeam</b>	<b>2.415</b>	<i>59,9%</i>	<b>334.952</b>	<i>58,1%</i>
<b>Low Cost</b>	<b>570</b>	<i>14,1%</i>	<b>88.596</b>	<i>15,4%</i>
<b>Star Alliance</b>	<b>430</b>	<i>10,7%</i>	<b>51.555</b>	<i>8,9%</i>
<b>oneworld</b>	<b>208</b>	<i>5,2%</i>	<b>30.887</b>	<i>5,4%</i>
<b>Altre</b>	<b>406</b>	<i>10,1%</i>	<b>70.631</b>	<i>12,2%</i>
<b>Totale</b>	<b>4.029</b>	<b>100,0%</b>	<b>576.621</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

**Tabella 3.4 – Principali compagnie e alleanze su Parigi (estate 2006)**

<b>Compagnia</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
Air France/KLM	2.847	58%	428.882	56%
Lufthansa	259	5%	22.905	3%
British Airways	197	4%	18.575	2%
Alitalia	96	2%	14.496	2%
easyJet	89	2%	13.457	2%
Altri	1.466	30%	270.696	35%
<b>Totale</b>	<b>4.926</b>	<b>100%</b>	<b>765.595</b>	<b>100%</b>
<b>Alleanza</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
<b>SkyTeam</b>	<b>3.093</b>	<b>62,8%</b>	<b>475.329</b>	<b>62,1%</b>
<b>Star Alliance</b>	<b>573</b>	<b>11,6%</b>	<b>77.165</b>	<b>10,1%</b>
<b>Oneworld</b>	<b>320</b>	<b>6,5%</b>	<b>40.656</b>	<b>5,3%</b>
<b>Low Cost</b>	<b>248</b>	<b>5,0%</b>	<b>36.170</b>	<b>4,7%</b>
<b>Altre</b>	<b>692</b>	<b>14,0%</b>	<b>136.275</b>	<b>17,8%</b>
<b>Totale</b>	<b>4.926</b>	<b>100,0%</b>	<b>765.595</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

**Tabella 3.5 – Principali compagnie e alleanze su Londra Heathrow (estate 2006)**

<b>Compagnia</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
British Airways	2.017	42%	401.412	42%
bmi british midland	519	11%	71.430	7%
Virgin Atlantic Airways	140	3%	42.770	4%
United Airlines	157	3%	41.334	4%
Lufthansa	202	4%	28.955	3%
Altri	1.791	37%	380.187	39%
<b>Totale</b>	<b>4.826</b>	<b>100%</b>	<b>966.088</b>	<b>100%</b>
<b>Alleanza</b>	<b>Voli</b>		<b>Posti</b>	
<b>Oneworld</b>	<b>2.504</b>	<b>51,9%</b>	<b>504.940</b>	<b>52,3%</b>
<b>Star Alliance</b>	<b>1.340</b>	<b>27,8%</b>	<b>236.381</b>	<b>24,5%</b>
<b>SkyTeam</b>	<b>296</b>	<b>6,1%</b>	<b>43.512</b>	<b>4,5%</b>
<b>Low Cost</b>	<b>14</b>	<b>0,3%</b>	<b>2.858</b>	<b>0,3%</b>
<b>Altre</b>	<b>672</b>	<b>13,9%</b>	<b>178.397</b>	<b>18,5%</b>
<b>Totale</b>	<b>4.826</b>	<b>100,0%</b>	<b>966.088</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

La situazione su Londra si differenzia dagli altri nodi europei in quanto quello di Heathrow è un hub globale che convoglia molti operatori non solo europei ma anche intercontinentali, in quanto principale “porta” dell’Europa dal punto di vista del trasporto aereo. La quota di posti offerti da BA è pari al 42% del totale, ma giova sottolineare che i successivi due vettori in ordine di importanza (bmi e Virgin Atlantic) sono entrambi di base britannica e pertanto il nucleo di operatori che sono espressione del territorio raggiunge un peso del 53%.

Per quanto riguarda Roma, Alitalia mostra una rilevanza minore rispetto a quanto avviene a Malpensa: come emerge dalla tabella seguente la compagnia offre infatti appena il 40% dei posti da/per lo scalo di Fiumicino. Ciò si spiega in virtù del fatto che Fiumicino è base del secondo vettore italiano per importanza,

AirOne: la compagnia di Carlo Toto. Insieme Alitalia e AirOne offrono 51 posti su 100 e sono seguiti da Lufthansa.

**Tabella 3.6 – Principali compagnie e alleanze su Roma Fiumicino (estate 2006)**

Compagnia	Voli		Posti	
Alitalia	1.292	43%	174.472	40%
Air One	425	14%	49.605	11%
Lufthansa	98	3%	13.503	3%
Meridiana	80	3%	12.000	3%
Iberia	56	2%	9.399	2%
Altri	1.060	35%	173.269	40%
<b>Totale</b>	<b>3.011</b>	<b>100%</b>	<b>432.248</b>	<b>100%</b>
Alleanza	Voli		Posti	
<b>SkyTeam</b>	<b>1.483</b>	<b>49,3%</b>	<b>203.615</b>	<b>47,1%</b>
<b>Star Alliance</b>	<b>226</b>	<b>7,5%</b>	<b>36.331</b>	<b>8,4%</b>
<b>Low Cost</b>	<b>193</b>	<b>6,4%</b>	<b>31.432</b>	<b>7,3%</b>
<b>Oneworld</b>	<b>139</b>	<b>4,6%</b>	<b>24.383</b>	<b>5,6%</b>
<b>Altre</b>	<b>970</b>	<b>32,2%</b>	<b>136.487</b>	<b>31,6%</b>
<b>Totale</b>	<b>3.011</b>	<b>100,0%</b>	<b>432.248</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

### 3.2. Le compagnie a servizio di Milano

La tabella seguente illustra dati analoghi, ma divisi per categoria di destinazione, e per tutti gli scali che afferiscono al territorio milanese: Malpensa, Linate e Orio al Serio.

**Tabella 3.7 – Principali compagnie su Malpensa per tipo di destinazione (estate 2006)**

Compagnie	Destinazioni servite						Posti settimanali offerti (in partenza)					
	Inter-continentali		Continentali		Nazionali		Inter-continentali		Continentali		Nazionali	
Alitalia	28	45%	59	66%	13	76%	38.749	52%	73.957	45%	34.087	69%
easyJet	-	-	12	13%	3	18%	-	-	10.140	6%	4.680	10%
Lufthansa	-	-	6	7%	-	0%	-	-	13.379	8%	-	-
Air France	-	-	5	6%	-	0%	-	-	8.020	5%	-	-
British Airways	-	-	5	6%	-	0%	-	-	6.417	4%	-	-
Altre	48	77%	37	41%	6	35%	35.196	48%	53.084	32%	10.302	21%
<b>Relazioni da MXP</b>	<b>62</b>		<b>90</b>		<b>17</b>		<b>73.945</b>	<b>100%</b>	<b>164.997</b>	<b>100%</b>	<b>49.069</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

**Tabella 3.8 – Principali compagnie su Linate per tipo di destinazione (estate 2006)**

Compagnie	Destinazioni servite				Posti settimanali offerti (in partenza)			
	Continentali		Nazionali		Continentali		Nazionali	
Alitalia *	7	47%	10	71%	13.630	40%	45.595	49%
AirOne	-	0%	13	93%	-	0%	29.646	32%
Meridiana	-	0%	5	36%	-	0%	13.650	15%
British Airways	1	7%	-	0%	4.177	12%	-	0%
WindJet	-	0%	2	14%	-	0%	3.780	4%
Altre	13	87%	2	14%	16.095	47%	630	1%
<b>Relazioni da LIN</b>	<b>15</b>		<b>14</b>		<b>33.902</b>	<b>100%</b>	<b>93.301</b>	<b>100%</b>

\* Incl. Alitalia Express

Fonte: elaborazione Globus et Locus

A Linate l'insieme di vettori rilevanti annovera dietro Alitalia due compagnie italiane quali AirOne (basata a Roma) e Meridiana (basata in Sardegna). Dalla tabella sovrastante emerge il carattere di "polo nazionale" dello scalo cittadino: le relazioni domestiche, oltre a costituire la maggior parte del mercato, sono ripartite più uniformemente tra i maggiori vettori.

Di seguito invece è evidenziata la vocazione del tutto differente dell'aeroporto di Bergamo, scalo low cost su cui il principale vettore risulta l'irlandese Ryanair seguita dall'italiana MyAir.

**Tabella 3.9 – Principali compagnie su Orio al Serio per tipo di destinazione (estate 2006)**

Compagnie	Destinazioni servite				Posti settimanali offerti (in partenza)			
	Continentali		Nazionali		Continentali		Nazionali	
Ryanair	19	53%	1	10%	33.642	65%	2.646	25%
MyAir.com	2	6%	6	60%	1.650	3%	4.350	41%
Air Berlin	3	8%	-	0%	4.184	8%	-	0%
SkyEurope	4	11%	-	0%	3.570	7%	-	0%
Transavia Airlines	1	3%	-	0%	2.086	4%	-	0%
Altre	12	33%	3	30%	6.929	13%	3.653	34%
<b>Relazioni da BGY</b>	<b>36</b>		<b>10</b>		<b>52.061</b>	<b>100%</b>	<b>10.649</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione Globus et Locus

La tabella di seguito sintetizza i risultati per l'intero sistema milanese.

**Tabella 3.10 – Ranking delle principali compagnie sul sistema milanese (estate 2006)**

Compagnie	Posti	%	Voli	%	Destinazioni	%
Alitalia *	207.721	43%	1.665	46%	90	50%
Ryanair	36.288	8%	192	5%	20	11%
AirOne	29.646	6%	243	7%	13	7%
Meridiana	17.850	4%	119	3%	5	3%
easyJet	17.004	4%	109	3%	13	7%
Lufthansa	15.361	3%	173	5%	6	3%
British Airways	10.594	2%	93	3%	5	3%
Air France	10.312	2%	95	3%	5	3%
Iberia	8.517	2%	55	2%	2	1%
MyAir.com	6.000	1%	40	1%	8	4%
Altre	118.631	25%	814	23%	14	8%
<b>Totale</b>	<b>477.924</b>		<b>3.598</b>		<b>181</b>	

\* Incl. Alitalia Express

Fonte: elaborazione Globus et Locus

Questi sono dunque i vettori che hanno “le chiavi” del territorio milanese: quale radicamento locale hanno questi operatori?

**Alitalia**, come visto, in qualità di ex-compagnia di bandiera e tuttora (anche se per poco) in mano al Ministero del Tesoro, ha in Roma non solo la sede ma anche il suo “locus” di riferimento, mentre il radicamento nel territorio milanese non è forte come potrebbe fare immaginare il fatto, da un lato, che l’hub di Malpensa e la domanda intercettata su tale scalo costituiscono una risorsa rilevante per la compagnia, e dall’altro che gli aeroporti di Milano hanno in Alitalia il maggiore cliente (più del 50% dei voli). A confermare la scarsa relazione tra il vettore di riferimento e il “locus” milanese basti sottolineare come il dialogo tra SEA e Alitalia non sia stato in tempi recenti particolarmente collaborativo né proficuo, come avviene in altre realtà simili, tra gestori di hub e compagnie di riferimento che arrivano (vedi Londra) a progettare in maniera concertata gli sviluppi infrastrutturali degli aeroporti interessati.

**Ryanair**, protagonista del mercato low cost europeo, è irlandese ed i suoi maggiori azionisti sono delle società finanziarie americane (Fidelity Investments, Wellington Management, Capital Group Companies e Gilder Gagnon Howe) che ne controllano il 36% del capitale. Michael O’Leary possiede personalmente il

4,5%. Il radicamento nel “locus” milanese è chiaramente nullo al di fuori delle transazioni economiche con i fornitori.

La quasi totalità del capitale sociale di **AirOne** (98%) è del Gruppo Toto (Toto Costruzioni Generali Spa), con sede legale a Chieti e base operativa, nonché maggiori interessi, a Roma. Anche in questo caso dunque Milano (in particolare lo scalo di Linate) risulta essere la base di un operatore che non ha interessi nello sviluppo del territorio.

**Meridiana** è controllata dall’Aga Khan attraverso Interprogramme SA (57%) oltre a sue quote personali (17,6%); i dipendenti posseggono il 15,3% delle azioni. La compagnia, con sede legale e base operativa in Sardegna (Olbia), non ha radicamento locale in Lombardia.

Il vettore low cost inglese **easyJet**, fondato da Stelios Haji-Ioannou (rampollo di una famiglia di armatori greci), è ora una società ad azionariato diffuso, con la famiglia Haji-Ioannou al 17% circa. La compagnia ha di recente (inizio 2006) siglato accordi con SEA per fare di Malpensa una sua base per il sud Europa, tuttavia la struttura proprietaria e il management rimangono espressione di un locus altro rispetto a quello milanese.

**Lufthansa**, **British Airways** e **Air France**, come visto in precedenza, sono società per lo più privatizzate (la quota maggior di controllo centrale è nel caso di Air France col 19%) e controllate da banche e fondi d’investimento o assicurativi non italiani.

Il vettore spagnolo **Iberia** ha una struttura azionaria molto composita anche nel nucleo di riferimento, formato da 9 soggetti, tra cui spiccano degli investitori istituzionali spagnoli (Caja Madrid, BBVA, Logista, El Corte Inglés e Ahorro Corporación, per un totale di 26,6%) oltre a operatori del settore (British Airways e American Airlines che detengono insieme il 10%), mentre la SEPI (società statale spagnola di partecipazioni industriali) ha ridotto la propria partecipazione dal 43,9% al 5,2% già nel 2001.

La compagnia low cost **My Air** è basata a Bergamo ed è controllata per il 99,67% dalla spagnola Lte International Airways Sa, controllata a sua volta per il 60% dalla Triskel Srl, controllata al 90% dalla MyHolding Srl, con sede in provincia di Vicenza.

Si può pertanto osservare che, tra i primi dieci vettori aerei che servono il territorio di Milano, che insieme operano sugli scali milanesi il 75% dei voli offrendo il 77% dei posti, solo al decimo in ordine di importanza (MyAir) si può attribuire un radicamento nel “locus” milanese, peraltro in modo indiretto visto che la sede della società controllante è localizzata all’esterno della Lombardia. Quanto emerso consente di affermare che, mentre nel caso degli hub di riferimento in Europa è possibile riscontrare una serie di relazioni sintoniche tra il territorio e i soggetti che controllano i vettori al servizio del territorio stesso sotto forma di proprietà o di management, nel caso di Milano le “chiavi” di accesso al territorio sono in mano a soggetti esterni.