

Unioncamere Lombardia – Certet Bocconi

Analisi periodica della connettività di Milano e delle città europee

n° 31

Inverno 2011

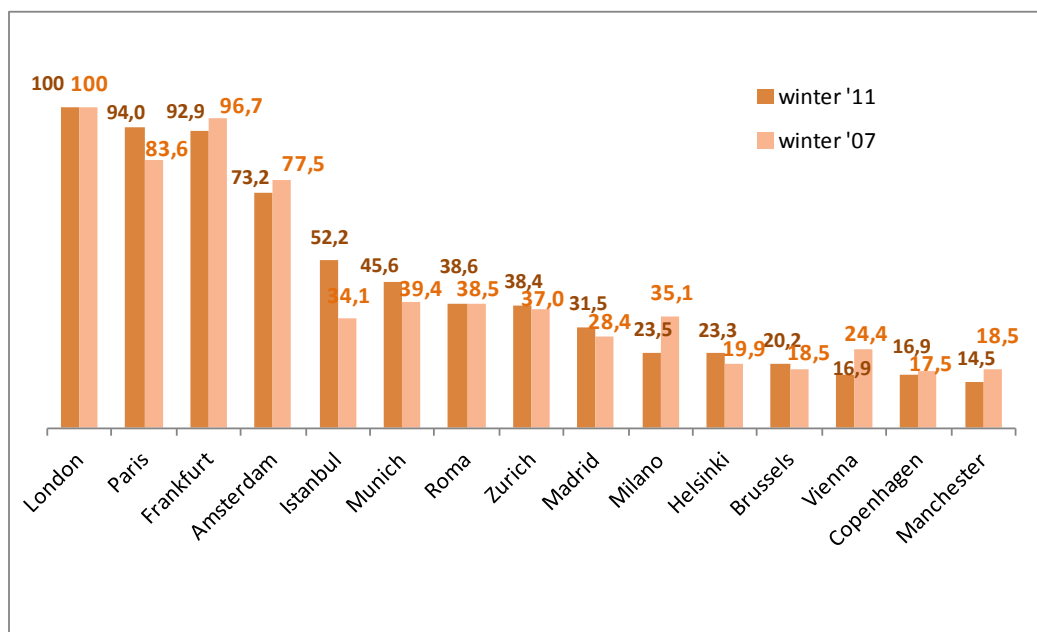
Executive Summary

INDICATORE DI CONNETTIVITÀ AEREA INTERCONTINENTALE	2
INDICATORE DI CONNETTIVITÀ INDIRETTA DEL NORD ITALIA	3
INDICATORE DI CONNETTIVITÀ AEREA CONTINENTALE	4
INDICATORE DI CONNETTIVITÀ LOW COST	4
INDICATORE DI CONNETTIVITÀ FERROVIARIA “HIGH-SPEED”	5

La presente ricerca è stata realizzata da un'équipe del Certet Bocconi, coordinata da Giuseppe Siciliano e Roberto Zucchetti, con la collaborazione di Clementina Persico e Stefano Marinoni.

L'analisi confronta quantitativamente l'offerta di ciascun sistema aeroportuale prendendo in considerazione sia la frequenza dei collegamenti che la rilevanza economica della destinazione. L'indicatore sintetico assegnato a ciascuna area urbana è espresso in termini percentuali rispetto all'area più importante (storicamente Londra): anche il confronto intertemporale dei risultati, pertanto, va effettuato tenendo conto del fatto che il valore di ogni area è relativo a Londra. Si rimanda agli allegati per un'analisi più approfondita del mercato del trasporto aereo nella stagione presente, con un particolare focus per il sistema aeroportuale milanese (Malpensa, Linate, Orio al Serio).

Indicatore di connettività aerea intercontinentale

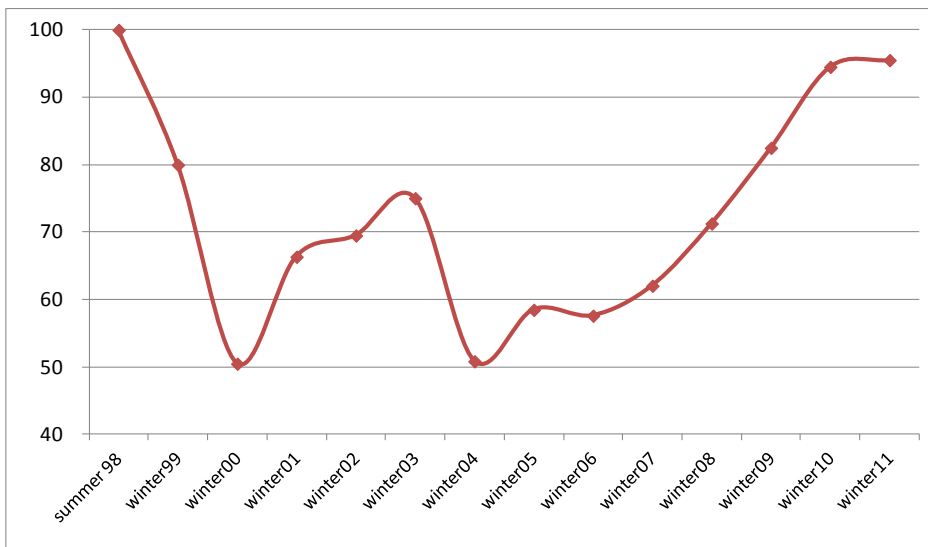


- Londra conferma il valore di connettività di 100, quale principale sistema aeroportuale europeo per i collegamenti intercontinentali. Il confronto con l'inverno del 2007 (situazione pre-crisi) mostra che il gap rispetto al secondo polo europeo (allora Francoforte, oggi Parigi) è aumentato; si rileva però un miglioramento generale degli altri hub europei rispetto alla capitale inglese.
- La connettività intercontinentale di Milano (23,5) resta sui livelli tipici del nuovo ruolo di Malpensa: il valore del 2007 fa riferimento infatti all'ultima stagione invernale in cui Alitalia era carrier di riferimento dell'hub Malpensa. Dal 2008 il ruolo di hub si perde, ma da allora le connessioni intercontinentali appaiono in crescita.
- Gli hub di "seconda fascia" (Monaco, Zurigo, Roma e Istanbul – specie quest'ultima) confermano la loro forte crescita rispetto alle "quattro regine" negli ultimi anni, complice la crescita diffusa della domanda che genera maggiori opportunità di collegamenti point-to-point.

Quali i cambiamenti principali del network intercontinentale di Malpensa rispetto allo scorso inverno?

- Nel mercato di lungo raggio prevalente, quello nordamericano, i collegamenti sono in aumento: 2 partenze settimanali in più.
- Aumentano anche i voli per l'Asia, con 2 partenze in più a settimana; va sottolineata la presenza di un collegamento con Pechino, assente lo scorso inverno, e l'aumento delle partenze verso Hong Kong da 4 a 7. Nuovo anche il servizio verso Dhaka.
- Una serie di compagnie extra-europee aumenta le proprie frequenze sullo scalo lombardo: Delta passa da 16 a 19 a partenze settimanali, Etihad da 5 a 7, Cathay da 4 a 7, Air China da 5 a 7. Anche Meridiana Fly e Blue Panorama, nel segmento leisure, incrementano i collegamenti.

Indicatore di connettività indiretta del Nord Italia



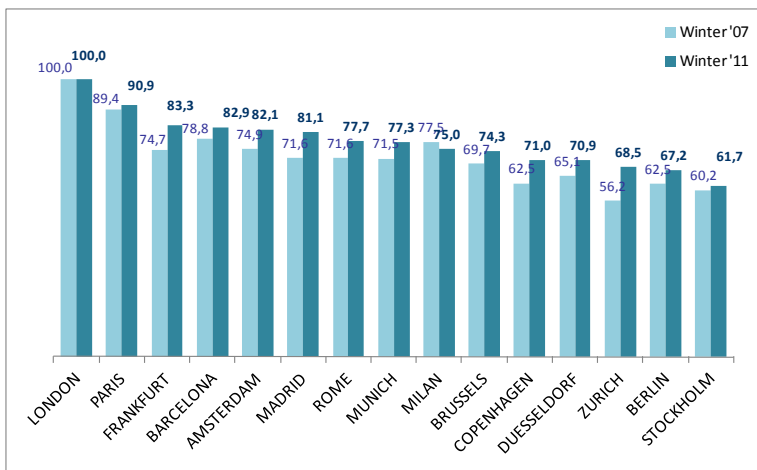
- La “connettività indiretta” del Nord Italia (denominata nelle precedenti stagioni “pressione competitiva”) rappresenta un indice della capacità messa in campo dalle compagnie che offrono voli feeder dagli scali del Nord Italia verso i principali hub concorrenti di Malpensa: essa era massima, naturalmente, prima dell’apertura di “Malpensa 2000”.
- Negli ultimi anni la connettività indiretta del Nord Italia è sempre aumentata, in particolare dopo il “vuoto” lasciato dalla nuova Alitalia a Malpensa, fino a raggiungere, nella stagione presente, il valore più elevato (pari a 95,3) da quando ha aperto “Malpensa 2000”: poiché Malpensa non è più un hub, le compagnie intercettano sempre più la domanda di lungo raggio del territorio del Nord Italia convogliandola nei propri hub di riferimento.

Quali sono i principali cambiamenti dell’offerta delle compagnie dal Nord Italia?

Rispetto all’inverno scorso:

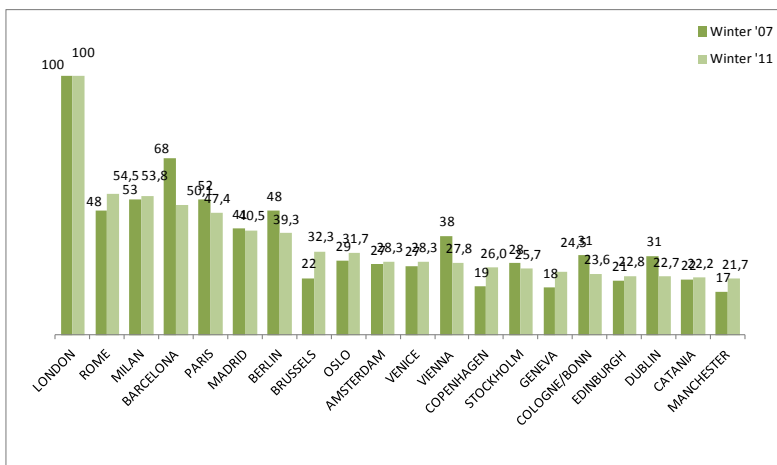
- In generale sono diminuiti i posti “feeder” totali, ma sono aumentati quelli verso hub di peso rilevante, soprattutto verso Parigi Charles de Gaulle (+10%) e Londra Heathrow (+12%).
- Gli hub esteri meglio collegati con gli scali del nord Italia sono Parigi, Monaco e Francoforte con 266, 196 e 194 voli alla settimana rispettivamente.
- Linate è il principale scalo di “fuga” verso hub esteri, con 248 voli alla settimana (di cui 67 verso Heathrow e 61 verso Parigi CdG).
- Va registrato infine che Lufthansa è la compagnia che effettua il maggior numero di collegamenti tra il Nord Italia e l’estero con 378 voli verso Monaco e Francoforte, seguita da Air France e Alitalia.

Indicatore di connettività aerea continentale



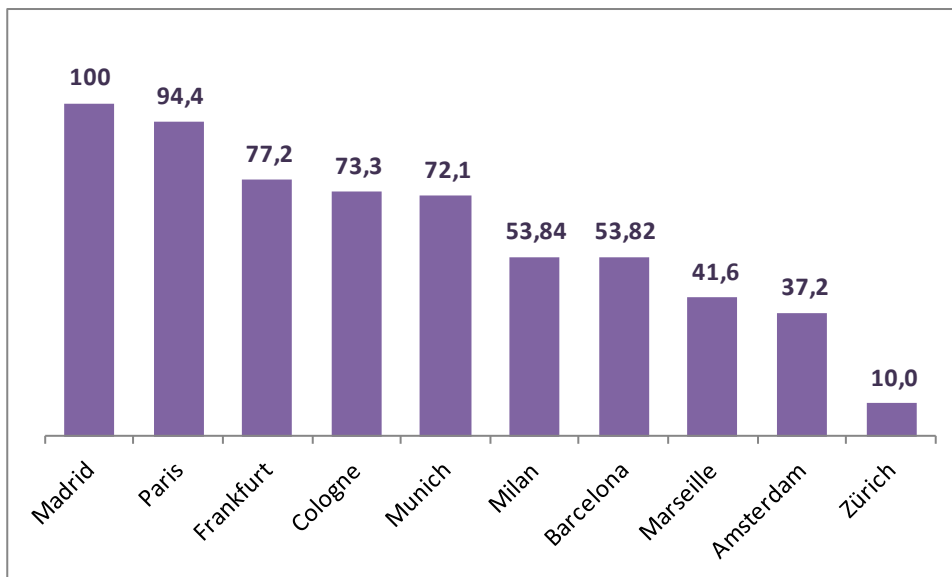
- Anche nel mercato continentale il sistema aeroportuale di Londra è dominante (100), ma in questo mercato non si registra lo stesso tipo di distacco con le altre città. La posizione relativa di Milano in termini di connettività continentale (75,0) è senz'altro più rilevante rispetto a quella intercontinentale, anche se la crescita degli altri poli europei è stata maggiore negli ultimi 5 anni.
- Il ranking delle principali compagnie che servono Milano nel mercato continentale è, nell'ordine: Alitalia (77 mila posti in partenza a settimana, e più di 93 mila se considerata insieme a AirOne), Ryanair (più di 74 mila posti), easyJet (56 mila) e Lufthansa (22 mila) che a ottobre 2011 ha chiuso le operazioni della sussidiaria Lufthansa Italia.

Indicatore di connettività low cost



- L'indicatore di connettività low cost conferma, nel confronto con l'inverno del 2008, la superiorità di Londra. Il divario tra la città inglese e gli altri poli low cost si fa sempre più netto. Milano (53,8) si conferma comunque la seconda città per importanza del mercato low cost in Europa (in miglioramento rispetto alla situazione pre-crisi), grazie soprattutto a Ryanair ed easyJet con la loro rilevante offerta rispettivamente su Orio al Serio e Malpensa.

Indicatore di connettività ferroviaria “high-speed”



- ➔ Introduciamo in questa stagione l'indicatore di connettività ferroviaria ad alta velocità (o high-speed), al fine di confrontare sinteticamente le possibilità di Milano e delle maggiori città europee di raggiungere altri importanti nodi europei tramite servizi ferroviari ad alta velocità.
- ➔ Anche questo indicatore di connettività considera, per ogni città in esame, l'importanza relativa di ogni destinazione in base a distanza e popolazione (considerando per ogni città di partenza solo un bacino di città tra le prime 100 per abitanti in Europa e comprese tra i 50 e i 750 km di distanza) e la frequenza dei collegamenti diretti ad alta velocità con tali destinazioni, sulla base dell'orario ufficiale di ottobre 2011, considerando un “premium” per i collegamenti internazionali ai fini del ranking.
- ➔ Milano figura al sesto posto tra le migliori città per connessioni ferroviarie ad alta velocità, con un punteggio di 53,8 rispetto a Madrid (100), che è la città europea che primeggia in questa classifica, seguita da Parigi con 94,4.
- ➔ Milano è collegata da servizi high-speed con 6 delle 24 città rilevanti presenti nel proprio bacino, con una frequenza media di quasi 19 partenze al giorno (massima per il collegamento con Roma: 37 treni al giorno in media).
- ➔ Il collegamento “migliore” in Europa, cioè quello che collega meglio una città a una destinazione più rilevante possibile del proprio bacino, è il Barcellona-Madrid (con 23 treni HS al giorno), seguito dal Barcellona-Saragozza (19 treni), dal Marsiglia-Parigi (15 treni) e il Parigi-Londra (16 treni). Il Milano-Roma