



Accessibilità e connettività per i trasporti a medio e lungo raggio in Lombardia



Indice

- Analisi congiunturale
- Indicatori di accessibilità

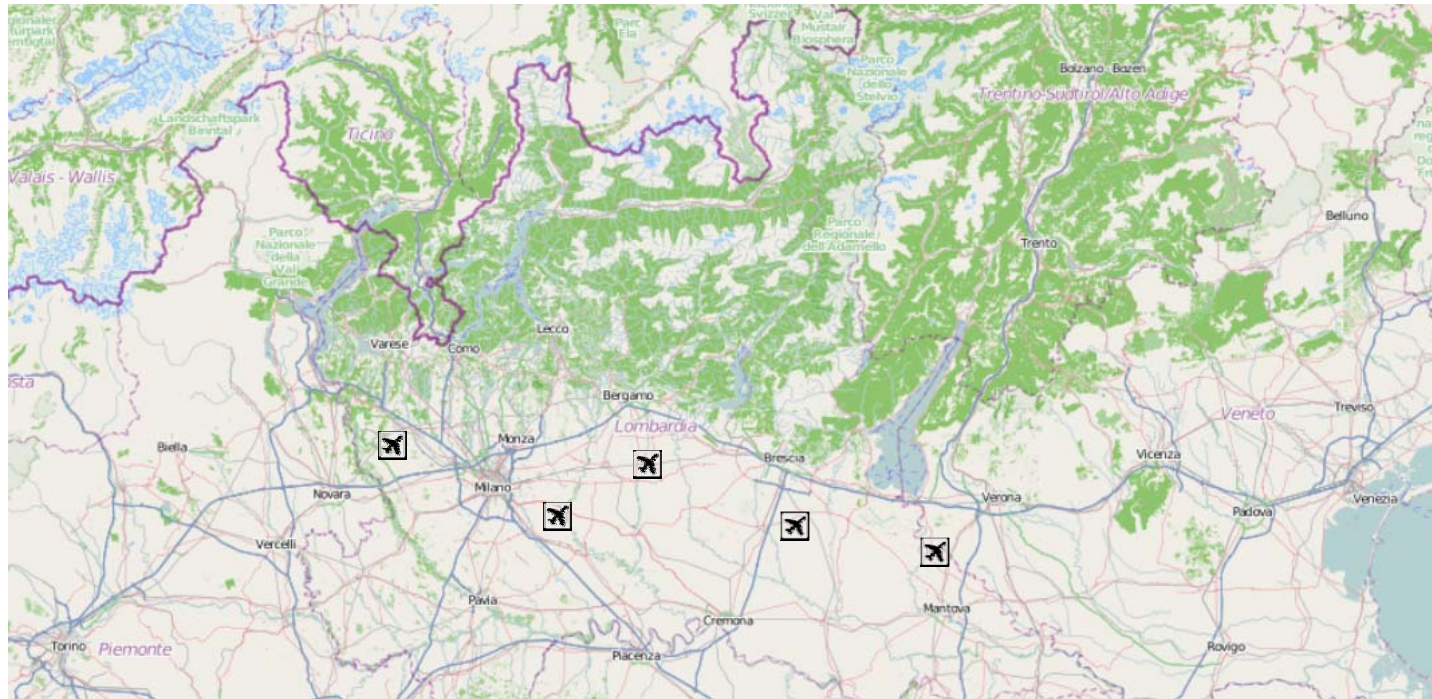




Analisi congiunturale



Aeroporti e segmenti di mercato



	Mercato					Piste operative	Capacità oraria [mov.]
	Business	Low Cost	Charter	Cargo	Courier		
Linate	✈					1	18*
Malpensa	✈	✈	✈	✈		2	70
Bergamo		✈	✈		✈	1	32
Brescia				✈		1	14
Verona	✈	✈	✈			1	20

* Limitazione imposta dal Decreto Bersani II

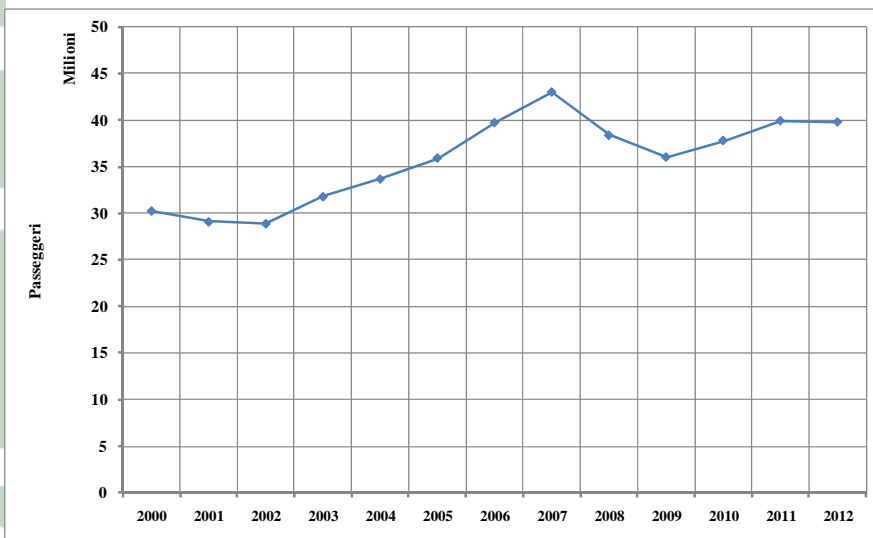


Aeroporti e segmenti di mercato

Nel sistema aeroportuale lombardo gli scali di Linate, Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari svolgono ruoli distinti.

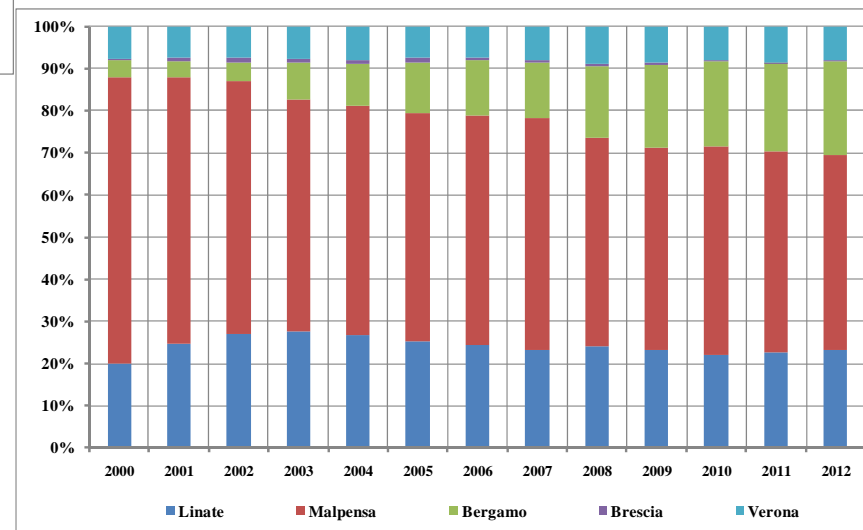
Al interno del Piano di Sviluppo del Sistema Aeroportuale Nazionale, Linate, Malpensa e Bergamo Orio al Serio fanno parte del Core Network (rilevanza strategica al livello UE), Verona rientra nel Comprehensive Network (traffico superiore ad 1 milione di passeggeri all'anno) e Brescia Montichiari non è d'interesse nazionale, quindi la sua gestione è rimandata alla Regione competente.

Traffico aereo passeggeri: evoluzione



Traffico totale

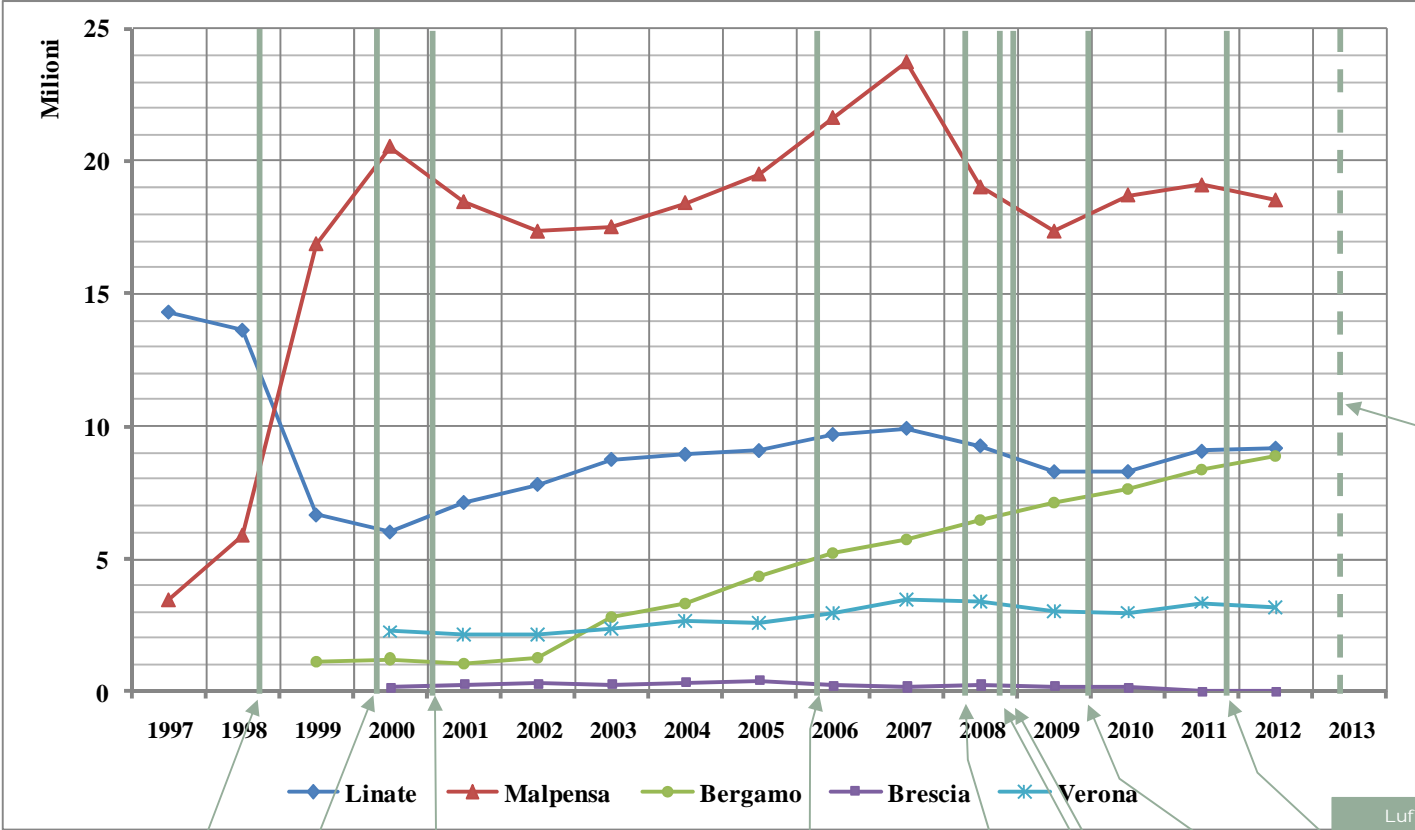
Ripartizione



Il sistema lombardo ha tenuto il livello di domanda del 2011 (di poco inferiore a 40 milioni di passeggeri) raggiunto con un trend positivo, dopo il minimo registrato nel 2009 (con 36 milioni), a valle del massimo storico di 43 milioni nel 2007.



Traffico aereo passeggeri: evoluzione



Apertura Malpensa 2000 (24/10/98)

Decreto Bersani I

Decreto Bersani II

Base EasyJet a Malpensa

Dehubbing Alitalia

EasyJet apre rotta Linate-Fiumicino

Lufthansa chiude base a Malpensa

Apertura AV Bologna-Firenze

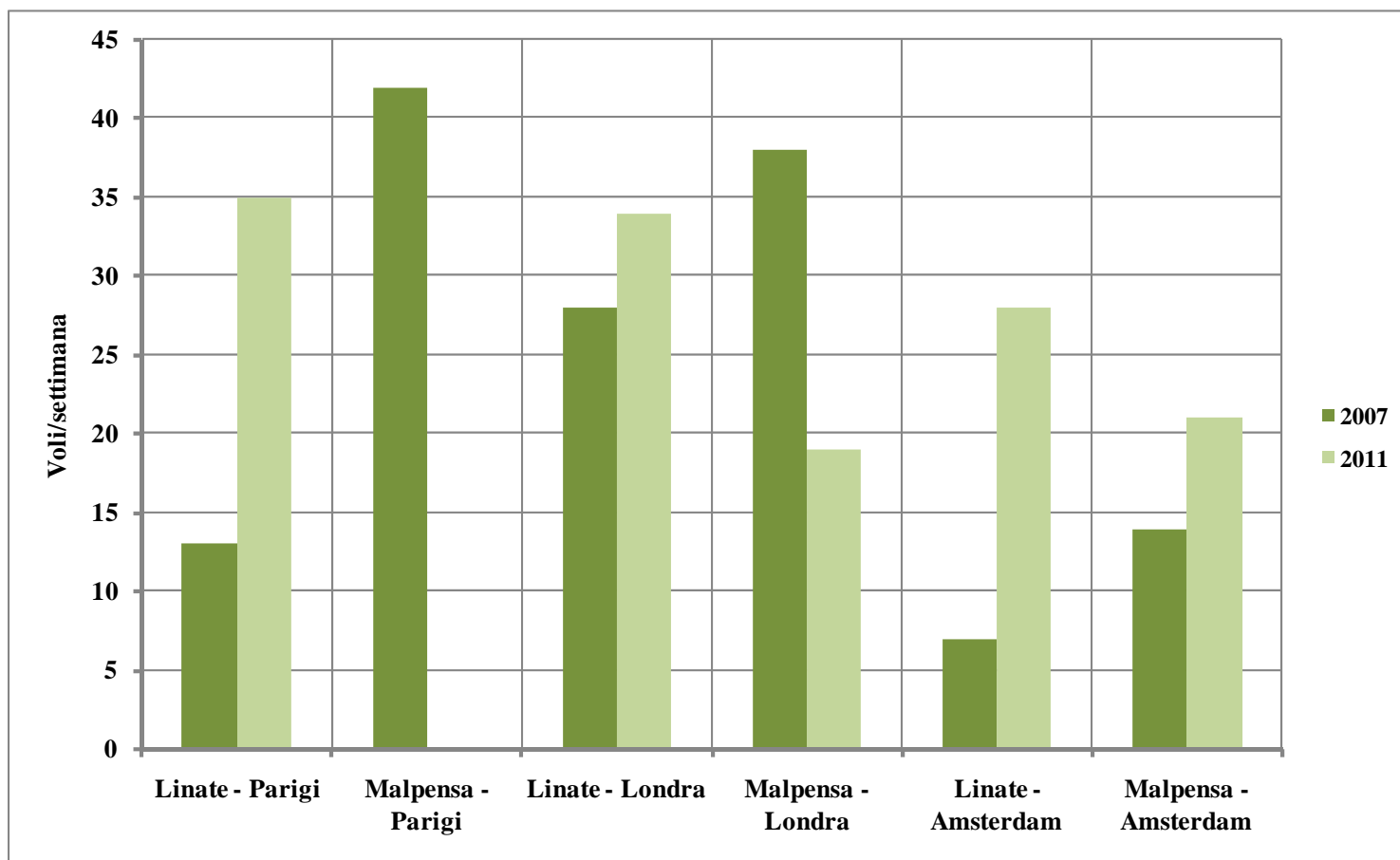
Apertura AV Milano-Bologna

Lufthansa apre base a Malpensa



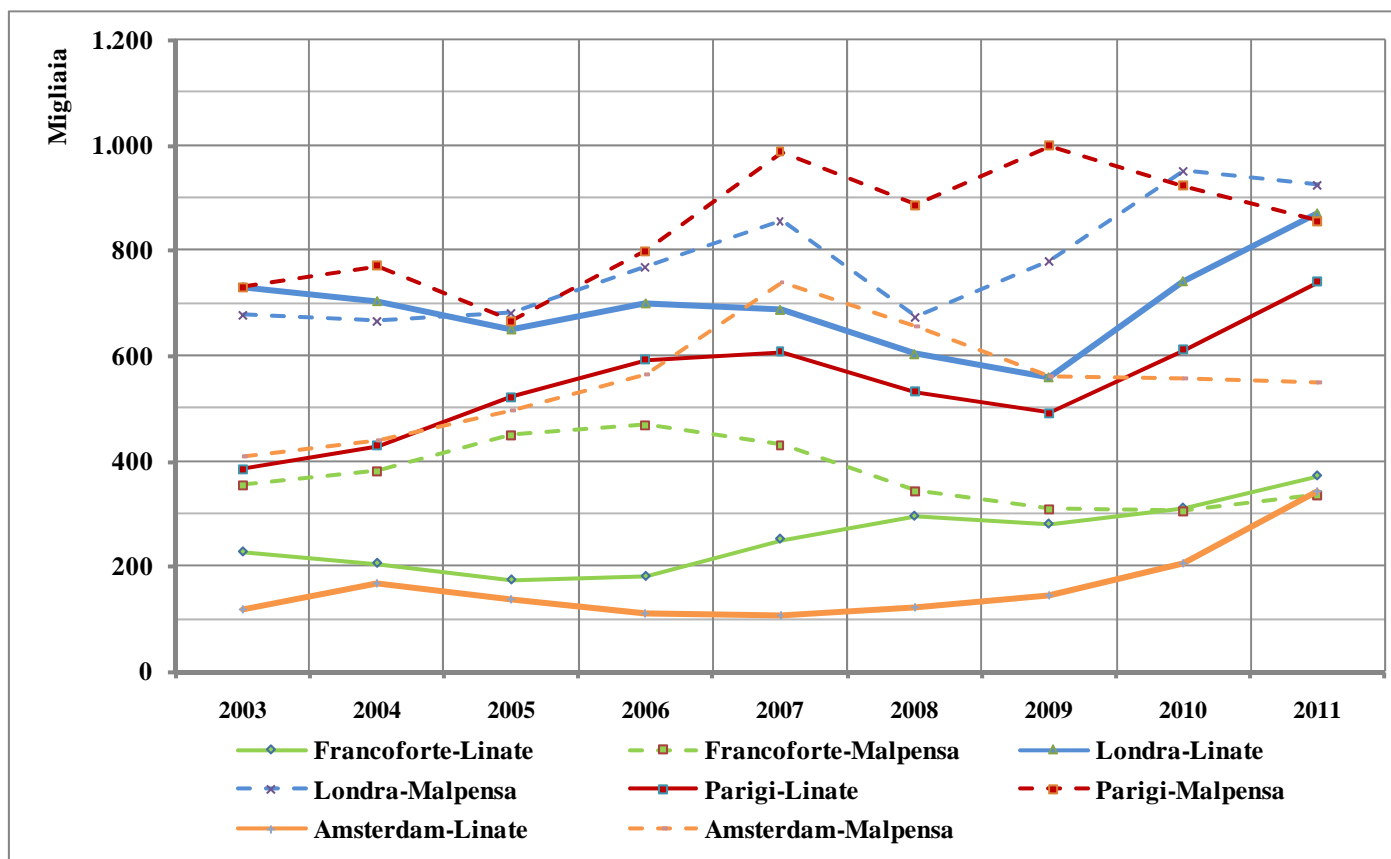
Ripartizione voli *feeder* Linate e Malpensa

Voli settimanali operati da Air France, British Airways e KLM verso aeroporti hub.



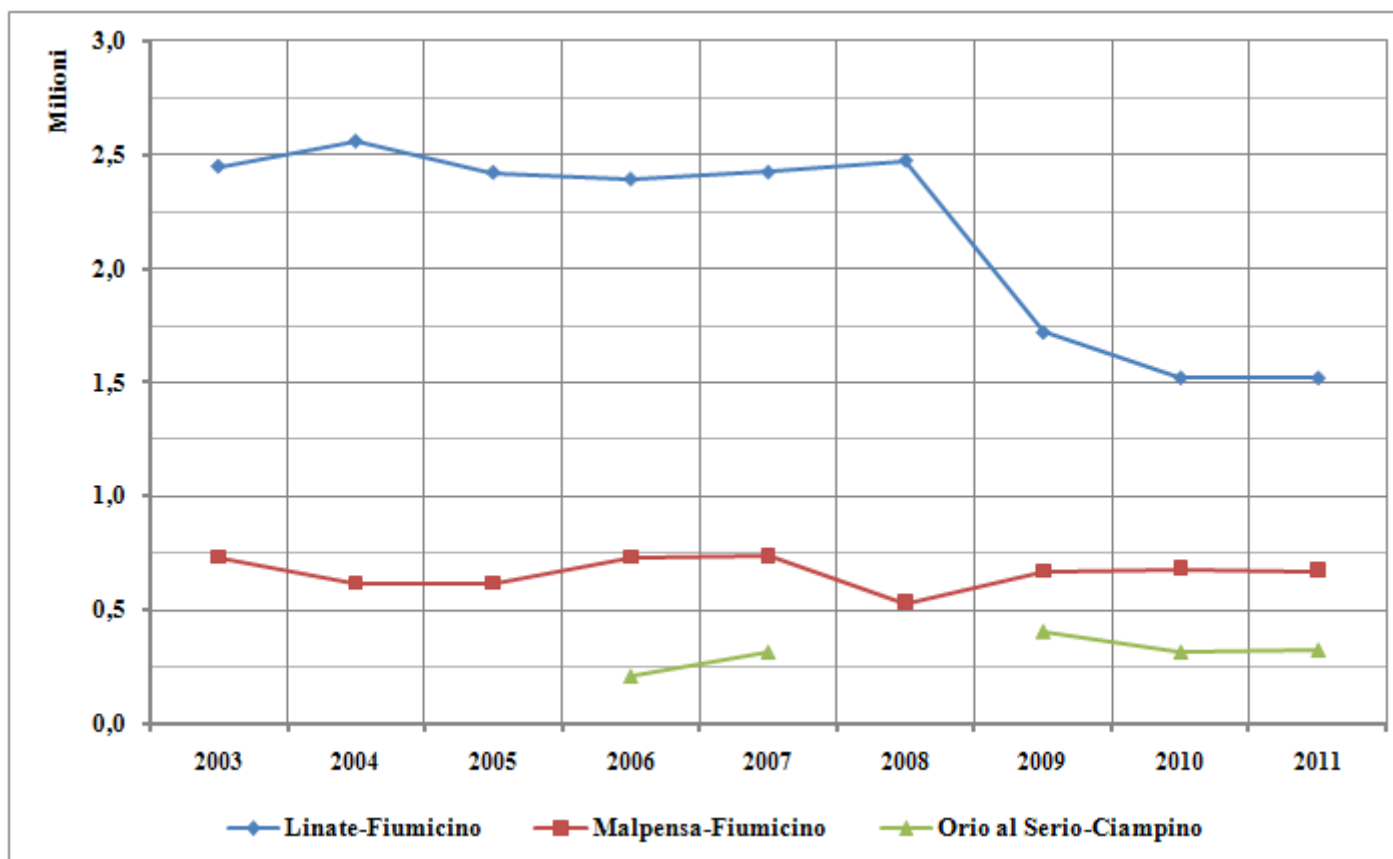
Passeggeri voli *feeder* Linate e Malpensa

Evoluzione passeggeri verso aeroporti hub.



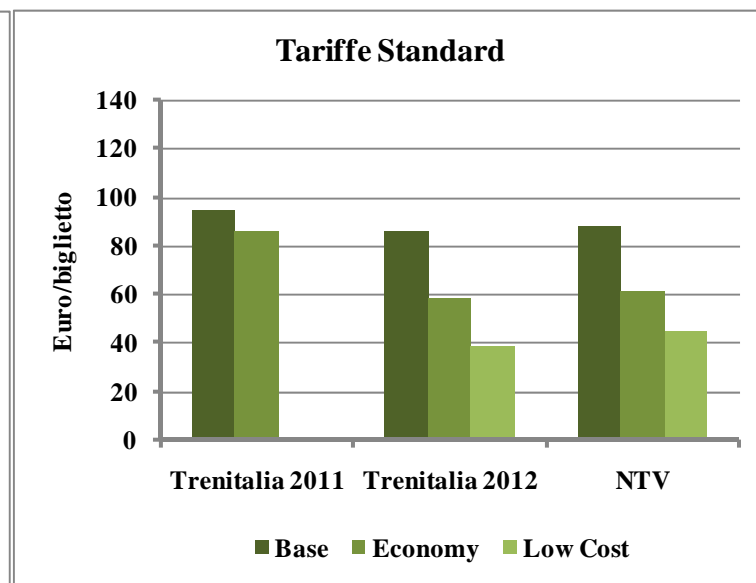
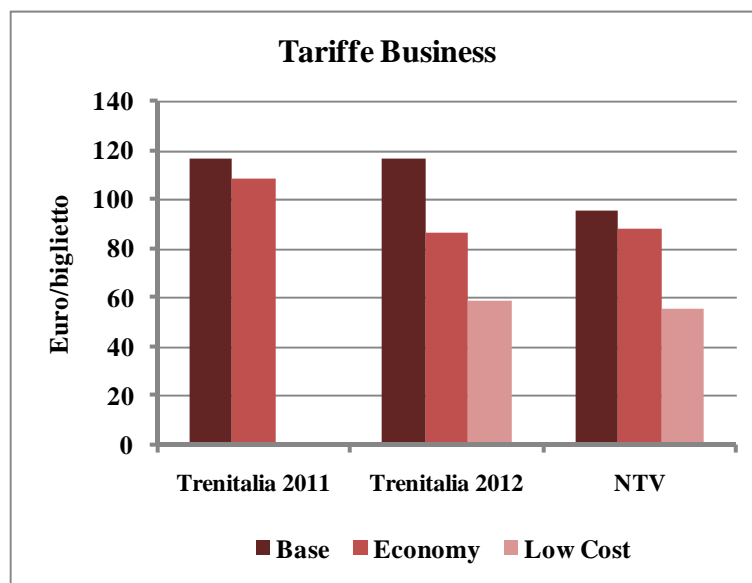
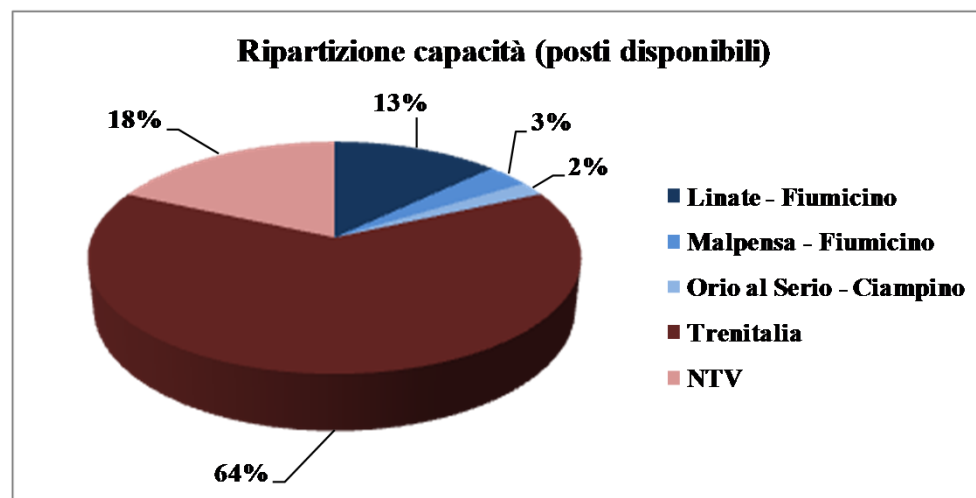
Mercato passeggeri Milano-Roma (2012)

Evoluzione trasporto aereo sulle rotte in esercizio.



Mercato passeggeri Milano-Roma (2012)

Competizione con l'Alta Velocità ferroviaria e concorrenza tariffaria interna al modo ferroviario.

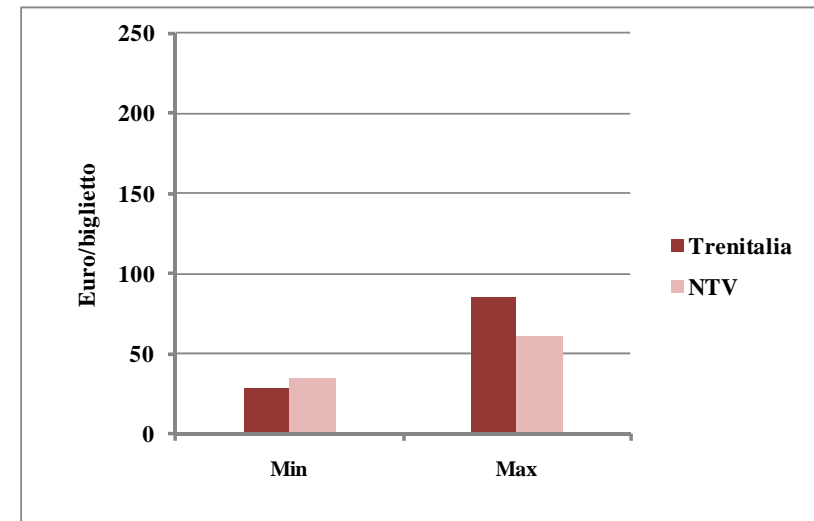
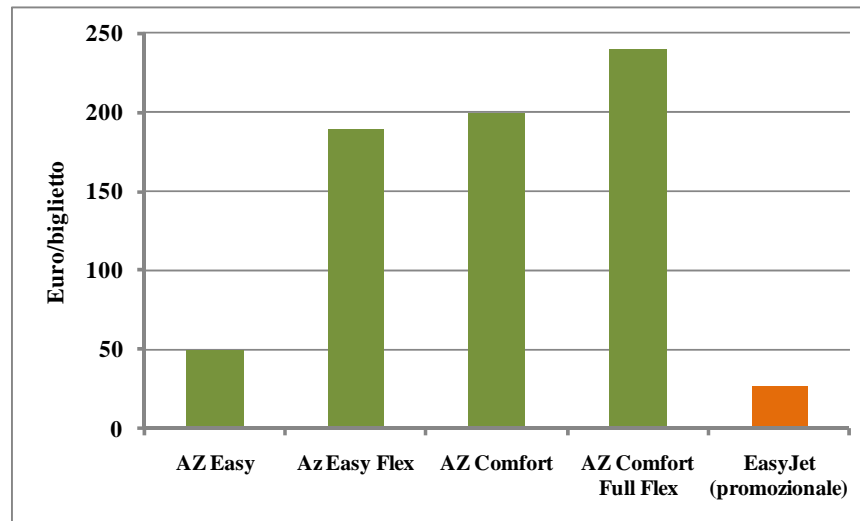
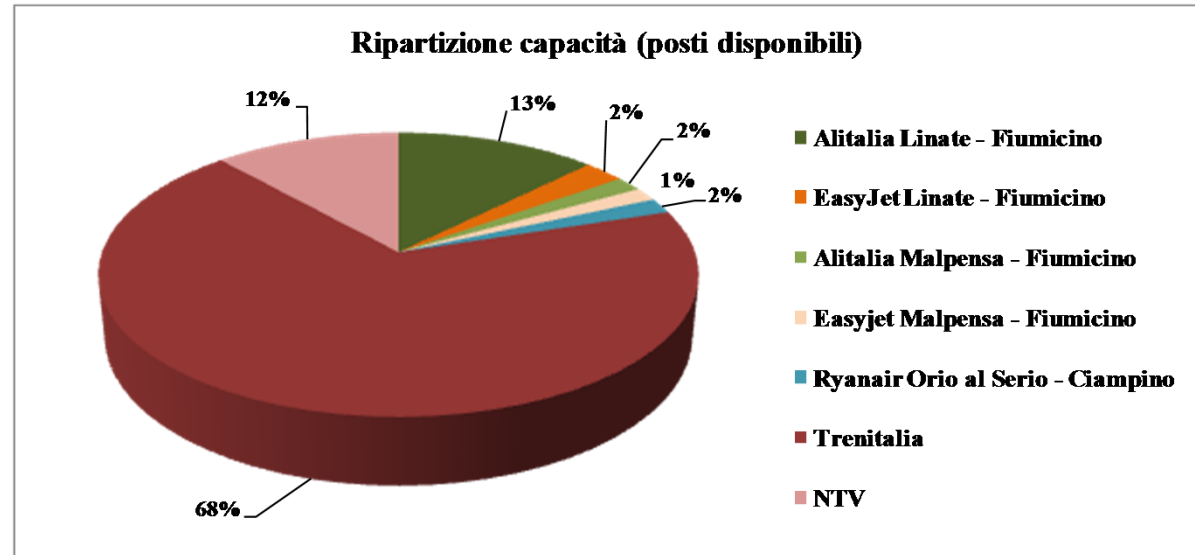


Mercato passeggeri Milano-Roma (2013)

Marzo 2013:

Ingresso EasyJet rotta Linate-Fiumicino;

Competizione con l'Alta Velocità ferroviaria: capacità allocata e concorrenza tariffaria tra modi.



Considerazioni principali

Malpensa è un aeroporto con gran parte della capacità non utilizzata: il *dehubbing* di Alitalia e la chiusura delle operazioni di Lufthansa Italia hanno ridimensionato le ambizioni di crescita. Il mercato *low cost* è invece cresciuto grazie ad EasyJet, che garantisce circa un terzo della domanda. La capacità del Terminal 1 è aumentata dopo l'apertura del terzo satellite (ora stimata in circa 30 milioni di passeggeri/anno). Nel mercato *cargo* invece Malpensa è stabilmente in testa alla graduatoria nazionale essendo parte di un network di livello mondiale.

Linate lavora poco al di sotto dei limiti imposti per i movimenti orari e con capacità residua non utilizzabile. Lo scalo opera come *city airport* servendo il mercato passeggeri tradizionale su relazioni nazionali ed interne all'UE. Il traffico complessivo si è ridotto per la concorrenza dell'alta velocità ferroviaria sulla Milano-Roma, ma è stato in parte recuperato per lo spostamento dei voli *feeder* da Malpensa verso: Londra, Parigi, Francoforte ed Amsterdam. Il 25 marzo EasyJet inizierà ad operare in concorrenza con Alitalia sulla relazione Linate-Fiumicino.

Considerazioni principali

Con una riduzione dei tempi di percorrenza per Roma a tre ore (per servizi no-stop), rispetto alle iniziali 4 ore e 30 minuti, l'Alta Velocità è diventato il *competitor* del trasporto aereo sulla relazione Milano-Roma. La capacità del settore ferroviario è inoltre molto superiore rispetto a quella dell'aereo.

La crescita dell'offerta ferroviaria a partire dalla fine del 2008 ha progressivamente spostato traffico passeggeri dalla rotta Linate-Fiumicino, dove il numero di passeggeri annualmente registrati si è ridotto nel periodo 2008-2011, da 2,5 a 1,5 milioni. Trenitalia si fronteggia oggi con i treni di NTV innescando schemi tariffari del tutto paragonabili a quelli del settore aereo.

Considerazioni principali

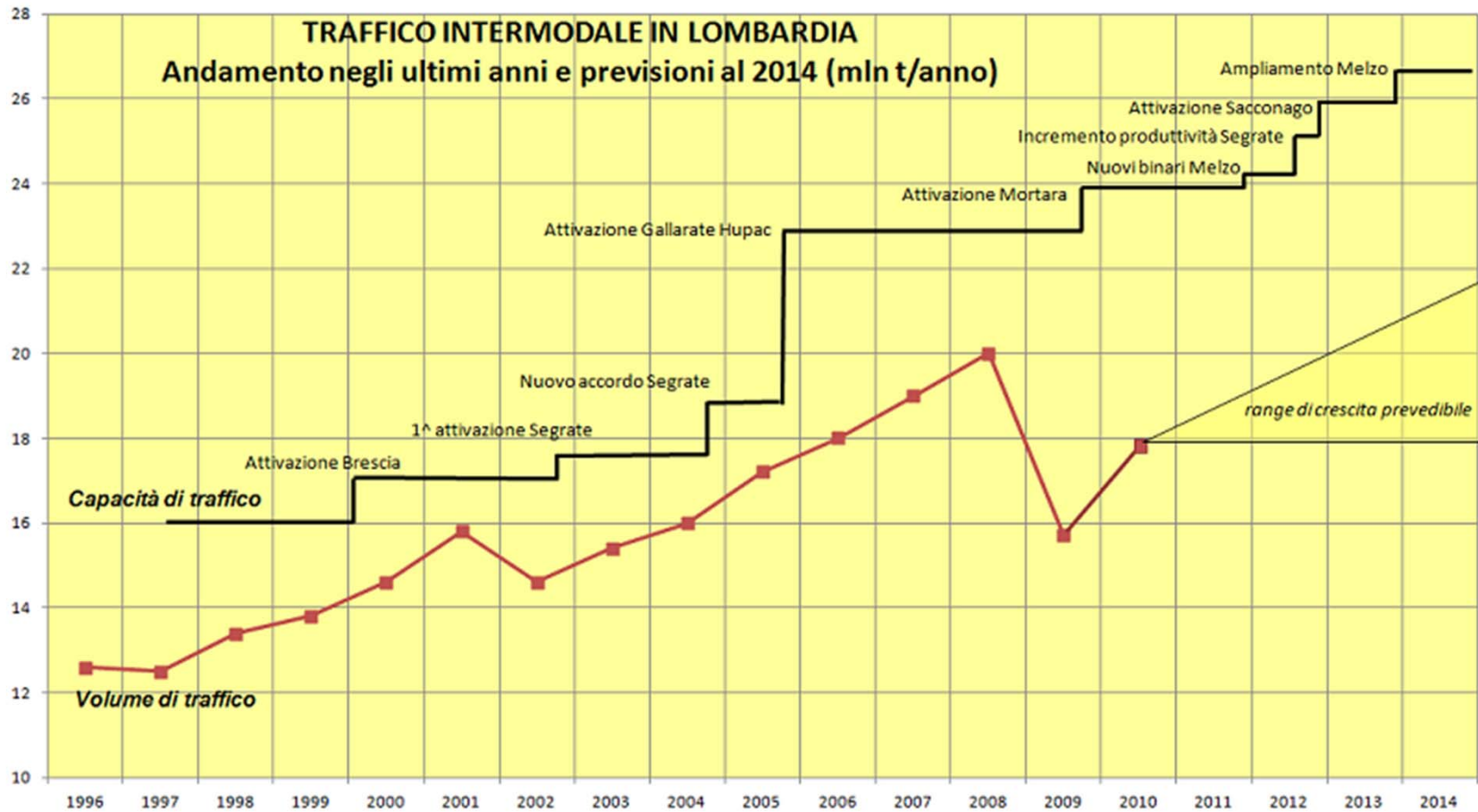
Orio al Serio è cresciuto fin quasi ai livelli di Linate in modo spontaneo essendo stato trainato dalla domanda passeggeri generata da Ryanair. I mercati serviti sono quelli *low cost* e *charter* per i passeggeri, mentre il *cargo* si è specializzato nel settore *courier*.

I dati del 2012 indicano che l'aeroporto è ancora in crescita sia per il traffico passeggeri che *cargo*.

Montichiari dovrebbe operare come scalo per i voli *cargo*, mentre Verona si è ritagliato una fetta del mercato passeggeri tra gli aeroporti lombardi e Venezia. Per Montichiari si stima una capacità di circa 150 mila tonnellate/anno, ora ampiamente inutilizzate.

Le sofferenze finanziarie della società di gestione degli ultimi anni rendono incerto il futuro, soprattutto perché le perdite cumulate sembrano essere determinanti per raggiungere il rinnovo della concessione di Montichiari. In merito, il Ministero dell'Economia alla fine di gennaio ha concesso una proroga di due mesi per integrare la documentazione prodotta per rilascio della concessione.

Intermodalità ferroviaria



Fonte: Tavolo Merci Regione Lombardia (2012).



Intermodalità ferroviaria

In Lombardia la quota relativa al trasporto ferroviario merci è pari a circa 24 milioni di tonnellate/anno, oltre due terzi sono movimentate dal trasporto intermodale.

Le prospettive di crescita del trasporto intermodale restano limitate dalle capacità terminalistiche e dalla inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie.

Nel prossimo futuro il traffico intermodale in Lombardia è destinato a crescere in modo non trascurabile.

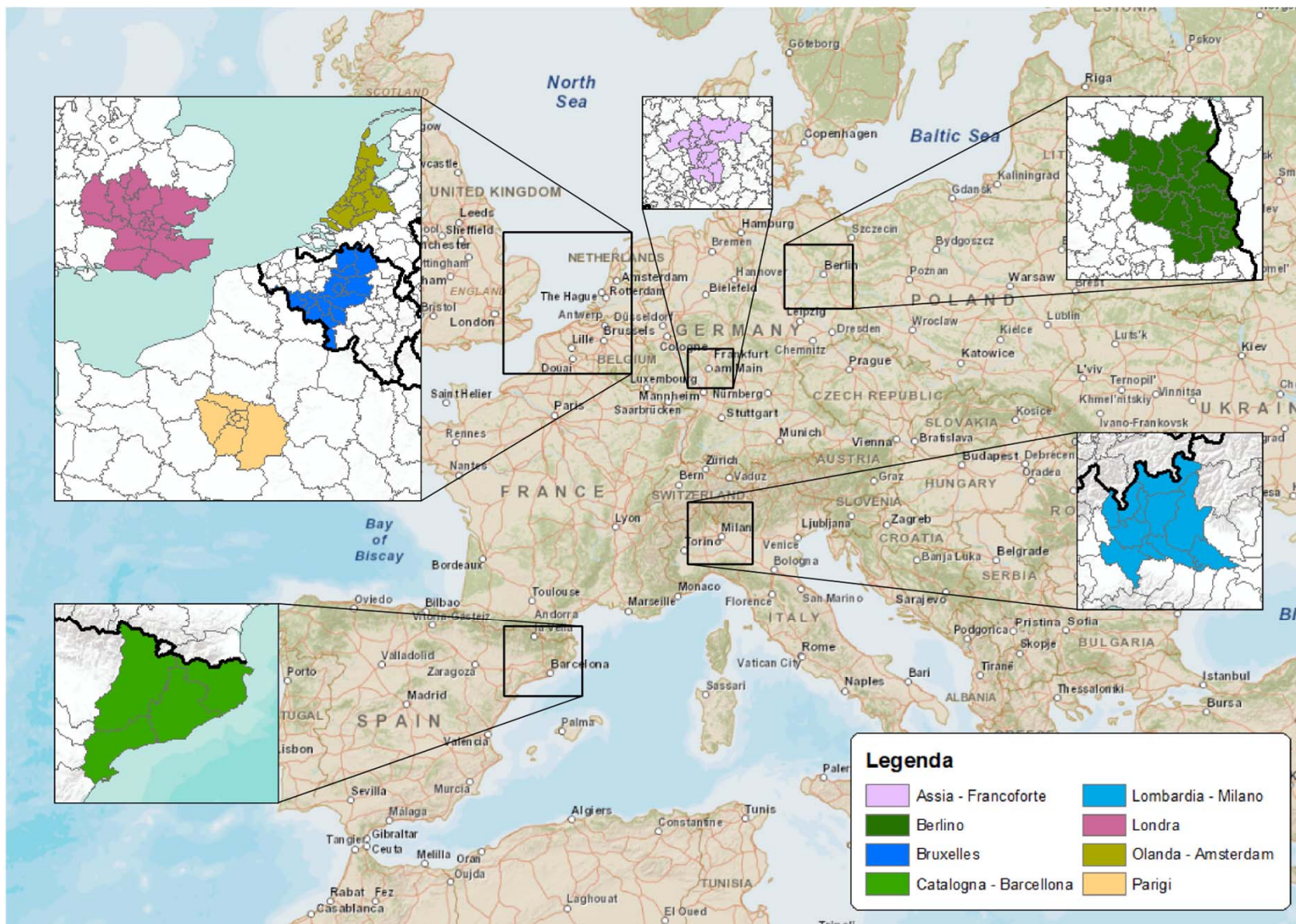
I nuovi flussi di traffico potranno essere assorbiti solo con nuove realizzazioni, in particolare nelle aree ad est di Milano, dove attualmente esiste un minore livello di offerta.



Indicatori di Accessibilità



Regioni europee a confronto



Indicatori di accessibilità Passeggeri

- **Mobilità su ferrovia:**
 - Numero di abitanti raggiungibili entro 4 ore con servizi di lunga percorrenza
 - Accessibilità potenziale dei servizi di lunga percorrenza
- **Mobilità in aereo:**
 - Numero di abitanti raggiungibili in Europa entro 4 ore
 - Accessibilità potenziale dei servizi aerei in Europa
 - Accessibilità potenziale dei servizi aerei intercontinentali

Indicatori di accessibilità Merci

- **Trasporto su ferrovia (trasporto combinato):**
 - Valore complessivo del PIL delle regioni europee raggiungibili entro il giorno successivo alla partenza del treno
 - Accessibilità potenziale alle regioni europee
- **Trasporto aereo:**
 - Accessibilità potenziale dei servizi aerei cargo rispetto ad aree extraeuropee

Accessibilità passeggeri in ferrovia

Numero di abitanti raggiungibili in Europa entro 4 ore con servizi di lunga percorrenza.

Regione	Popolazione	Indice
Parigi	34 459 421	2.05
Bruxelles	25 578 726	1.52
Londra	17 708 262	1.05
Olanda Amsterdam	15 915 512	0.95
Assia Francoforte	14 138 216	0.84
Lombardia Milano	10 416 842	0.62
Catalogna Barcellona	9 599 738	0.57
Berlino	6 564 603	0.39

Accessibilità passeggeri in ferrovia

Accessibilità potenziale alla popolazione delle regioni europee

Regione	Indice
Parigi	1.81
Bruxelles	1.45
Olanda Amsterdam	1.07
Assia Francoforte	0.89
Londra	0.87
Lombardia Milano	0.71
Berlino	0.61
Catalogna Barcellona	0.60

Accessibilità passeggeri in ferrovia

- **Con i collegamenti ferroviari a lunga percorrenza si possono raggiungere entro 4 ore dalle province lombarde circa 10 milioni di cittadini europei.**
- **La Lombardia ha un livello di connettività compresa tra il 60% e il 70% della media delle regioni considerate.**
- **Questo risultato si deve a:**
 - **Una posizione più periferica della Lombardia e un'ampiezza maggiore di altre regioni.**
 - **Connessioni ferroviarie dalle province lombarde al terminal dei servizi di lunga percorrenza meno rapide della media.**
 - **Una rete che offre velocità elevate ma verso poche destinazioni.**

Accessibilità passeggeri in aereo

Numero di abitanti raggiungibili in Europa entro 4 ore tenendo conto della frequenza dei voli.

Regione	Popolazione	Indice
Parigi	137 033 468	1.12
Assia Francoforte	136 442 642	1.11
Londra	135 784 243	1.11
Bruxelles	126 662 094	1.03
Olanda Amsterdam	126 560 601	1.03
Lombardia Milano	118 636 240	0.97
Catalogna Barcellona	111 724 180	0.91
Berlino	89 230 843	0.73

Accessibilità passeggeri in aereo

Accessibilità potenziale alla popolazione delle regioni europee tenendo conto della frequenza dei voli.

Regione	Indice
Londra	1.22
Assia Francoforte	1.08
Parigi	1.07
Olanda Amsterdam	1.00
Bruxelles	1.00
Lombardia Milano	0.91
Catalogna Barcellona	0.87
Berlino	0.84

Accessibilità passeggeri in aereo

Accessibilità potenziale dei servizi aerei intercontinentali tenendo conto della frequenza dei voli.

Regione	Indice
Parigi	1.22
Bruxelles	1.12
Olanda Amsterdam	1.11
Assia Francoforte	1.07
Londra	1.03
Berlino	1.02
Lombardia Milano	0.86
Catalogna Barcellona	0.58

Accessibilità passeggeri in aereo

- **Con i collegamenti aerei si possono raggiungere entro 4 ore dalle province lombarde circa 120 milioni di cittadini europei.**
- **La Lombardia ha un livello di connettività pari al 90% della media delle regioni considerate.**
- **Il lieve ritardo rispetto alla media si deve a:**
 - **Una minore offerta di servizi aerei con particolare riferimento della frequenza.**
 - **Servizi ferroviari di collegamento con le strutture aeroportuali non ottimali (considerando le sole connessioni stradali la Lombardia riduce il suo ritardo dalla media).**

Accessibilità merci in ferrovia

Valore complessivo del PIL delle regioni europee raggiungibili entro il giorno successivo alla partenza del treno.

Regione	PIL	Indice
Lombardia Milano	8 252 516	1.78
Bruxelles	6 875 800	1.48
Olanda Amsterdam	6 629 164	1.43
Londra	4 650 462	1.00
Assia Francoforte	3 855 841	0.83
Parigi	3 173 351	0.68
Catalogna Barcellona	2 640 687	0.57
Berlino	1 072 481	0.23

Accessibilità merci in ferrovia

Accessibilità potenziale alle regioni europee.

Regione	Indice
Olanda Amsterdam	1.99
Lombardia Milano	1.93
Bruxelles	1.25
Londra	0.91
Assia Francoforte	0.75
Parigi	0.52
Catalogna Barcellona	0.47
Berlino	0.17

Accessibilità merci in ferrovia

- **Dalla Lombardia i servizi ferroviari merci consentono di raggiungere entro il giorno successivo regioni europee che producono un valore aggiunto pari a 8 miliardi (quasi l'80% in più della media delle regioni in esame).**
- **Anche considerando tutte le possibili destinazioni l'indicatore per la Lombardia rimane largamente superiore alla media.**
- **Questo risultato è spiegato da:**
 - **La spina dorsale dei servizi ferroviari merci "scheduled" in Europa opera sull'asse nord-sud.**
 - **La Lombardia è il principale polo meridionale del sistema europeo di servizi ferroviari.**

Accessibilità merci in aereo

Accessibilità potenziale dei servizi aerei cargo rispetto ad aree extraeuropee

Regione	Indice
Londra	1.34
Parigi	1.17
Assia Francoforte	1.10
Olanda Amsterdam	1.01
Lombardia Milano	0.73
Bruxelles	0.65
Catalogna Barcellona	n.a.
Berlino	n.a.

Accessibilità merci in aereo

- **L'accessibilità della Lombardia per le connessioni aeree merci (mercato extra-europeo) colloca la regione in una posizione di bassa classifica.**
- **Sebbene Malpensa assicuri collegamenti cargo con tutte le principali aree del mondo, la frequenza di tali servizi è però inferiore a quella garantita dagli aeroporti di Londra, Parigi, Amsterdam e Francoforte.**