

# Aeroporti

4

*Nel Forum di questo numero intervengono: Giuseppe Bonomi, presidente di Sea Aeroporti, Giulio De Carli, amministratore delegato di One-Works, Marco Ponti docente di Economia dei trasporti allo Iuav di Venezia e attualmente professore di Economia applicata al Politecnico di Milano. Ringraziamo i partecipanti per il loro contributo.*

## **Aeroporti e città. Gli aeroporti di Milano tra storia e prossimo futuro**

*di Giuseppe Bonomi*

Negli ultimi decenni la realtà aeroportuale mondiale è radicalmente cambiata, si è venuto a delineare un sostanziale ed efficace mutamento del rapporto tra la città contemporanea e la struttura aeroportuale che la rappresenta. L'aeroporto è il punto simbolico dell'entrata e dell'uscita da un territorio popolato da realtà sociali, infrastrutture e realtà produttive diverse.

Se da un lato è vero che l'aeroporto è probabilmente la tipologia architettonica dove sono necessari, anzi indispensabili, sviluppo tecnologico e funzionale, è altrettanto vero che nessun'altra realtà ha avuto un così forte impulso alla sperimentazione verso nuove proposte architettoniche.

Gli aeroporti di Milano rappresentano un'importante risorsa non solo per il Nord Italia, ma per l'intero Paese. Attraverso un'accessibilità diretta intercontinentale e grazie ad efficienti collegamenti nazionali, consentono la mobilità e l'interconnessione di tutta la penisola con il mondo intero. È importante quindi, effettuare investimenti rilevanti e tempestivi per garantire al sistema aeroportuale del Nord uno sviluppo futuro sia in termini di traffico passeggeri sia come qualità dei servizi offerti.

In particolare il compito del gestore aeroportuale è quello di portare avanti una sorta di "strabismo": ossia un occhio all'oggi per mantenere competitività, l'altro rivolto al domani e dunque alle prospettive di crescita. Ed è proprio questa la strategia che SEA sta portando a compimento: un piano di



sviluppo per non essere colti impreparati alle sfide di domani, per garantire l'eccellenza di ogni attività e per contribuire alla crescita di tutta l'Italia.

Dobbiamo ricordare anche che, grazie all'organizzazione dell'Expo 2015, la città di Milano vivrà un periodo di grandi cambiamenti e di nuovi progetti. Si stima che per il periodo dell'Expo saranno 29 milioni i visitatori della città con un incremento del 3,4% di passeggeri. Non solo, secondo le stime IATA (International Air Transport Association), per il 2030 è previsto nel mondo un raddoppio di passeggeri annui che attualmente tocca gli 1,4 miliardi. È per questi motivi che i nostri sforzi sono volti alla realizzazione di una serie di progetti che permetteranno un costante miglioramento dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali.

Il 2009 è stato classificato l'anno nero per il mercato del trasporto aereo. Ma per quanto riguarda Malpensa, i numeri raccontano un'altra storia: nel peggior anno di crisi mondiale, Malpensa è l'unico aeroporto a crescere. Con questa

consapevolezza e avendo sempre presente la sua missione fondamentale di garantire i migliori livelli di connettività aerea diretta al territorio servito e al Paese, SEA ha compiuto uno sforzo straordinario, presentando nel 2008 un nuovo piano industriale con una forte valenza strategica. SEA sta attuando una politica di investimenti pari a circa 1,4 miliardi di euro, in un arco di tempo che va dal 2009 al 2016, che sono volti al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi. A Linate abbiamo iniziato il restauro conservativo della facciata *air-side*, disegnata da Aldo Rossi che si concluderà all'inizio del prossimo anno. In particolare a Malpensa, tra le opere che sono state già compiute, è da ricordare il nuovo raccordo Sud, il nuovo parcheggio per 1.100 posti auto al Terminal 1 e il nuovo hotel Sheraton. Sono iniziati i lavori per la realizzazione de "La Soglia Magica", che rappresenterà virtualmente la porta di accesso alla città di Milano, realizzato attraverso la creazione di uno spazio di alto valore estetico. L'opera, oltre a colpire emotivamente l'immaginazione dei passeggeri per il fascino di luci, colori, materia e suoni,





potrà divenire un'eccezionale *location* per eventi culturali e mostre. Inoltre, sono stati avviati i lavori sul piazzale aerei del Terminal 2 che consentiranno di garantire elevati standard operativi nella massima sicurezza, tra cui il rifacimento della pavimentazione del piazzale, la realizzazione di un nuovo sistema di rifornimento carburante e l'installazione di nuove luci per la movimentazione di aeromobili in casi di scarsa visibilità. Sempre sul versante *land-side* abbiamo avviato la prima fase dei lavori per l'ampliamento del Cargo City con la realizzazione del sovrappasso della ferrovia che permetterà la creazione di un nuovo piazzale cargo e di una nuova aerostazione merci. Al Terminal 1 procedono i lavori per il completamento del "terzo terzo" e del "terzo satellite".

Un grande aeroporto, per essere tale, deve disporre anche di una rete di collegamenti da e per la città efficace e veloce. Attualmente Malpensa, dispone di un sistema di collegamenti stradali con le principali città del Nord; mentre dal punto di vista ferroviario la linea del Malpensa Express consente di raggiungere rapidamente il centro della città. Inoltre Malpensa è entrato di recente anche nella rete dell'Alta Ve-

locità con il Freccia Rossa consentendo un rapido e veloce collegamento con alcune delle principali città italiane.

La politica degli investimenti, garantirà all'aeroporto di Malpensa una crescita infrastrutturale per competere con i principali *hub* europei con conseguenti ricadute positive dal punto di vista occupazionale ed economico sul territorio.

## **Expo 2015 e sistema aeroportuale della Lombardia**

*di Giulio De Carli*

Milano e la sua Esposizione universale del 2015 sono al centro di dibattiti e discussioni anche su temi di accessibilità ormai dal 31 marzo 2008, giorno in cui la città è stata selezionata per ospitare il grande evento. Fra le necessità per le quali è improcrastinabile la programmazione di rilevanti interventi vi è infatti la preparazione del territorio lombardo e dell'intero Paese ad accogliere i flussi di visitatori attesi



attraverso il potenziamento e l'interconnessione dei nodi di accesso. L'intero Nord Ovest dell'Italia è ricco, rispetto al resto del territorio nazionale, di piani e progetti volti a risolvere le soluzioni di continuità presenti nel sistema infrastrutturale dell'area. Alcuni importanti interventi si sono già conclusi con successo, come la superstrada Malpensa-Boffalora/A4 inaugurata nel corso del 2008 e potranno garantire i livelli di accessibilità necessari nel 2015.

Per altri interventi, fra i quali la tratta Treviglio-Brescia della linea Milano-Verona, il CIPE, nella sua ultima seduta, ha espresso parere positivo per l'avvio della realizzazione del 1° lotto del progetto definitivo. Molti altri progetti sono invece compresi nella lista delle opere interventi da avviarsi nel prossimo futuro.

Gli aeroporti, nodi nevralgici nel sistema degli accessi alle reti dei trasporti, hanno un ruolo strategico nel sistema infrastrutturale lombardo proprio in vista dell'Expo, evento durante il quale costituiranno le principali porte d'ingresso per visitatori sia nazionali che internazionali delle lunghe distanze.

Lo Studio concluso di recente per ENAC e per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed elaborato da One Works, KPMG e Nomisma sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale" ha rilevato che, anche prescindendo dall'Expo, esistono fondate opportunità, collegate agli scenari di crescita globali, che consentirebbero addirittura il raddoppio dei flussi di traffico aereo nell'area Nord Ovest nel prossimo ventennio.

La quota maggiore di crescita di traffico potrà interessare lo scalo milanese di Malpensa, per il quale si stima un aumento di più di 22 milioni di passeggeri nei prossimi quindici anni, seguito da Bergamo Orio al Serio, per il quale le stime prevedono ancora rilevanti aumenti dei flussi, che si sommeranno agli straordinari risultati già raggiunti.

Per Milano Linate, è previsto già nel 2015 il raggiungimento di circa 10 milioni di passeggeri che si manterrebbero poi costanti negli anni successivi, con un consolidamento del ruolo di *city airport*.

Le previsioni di crescita messe a punto per gli scali lombardi rivelano, quindi, le grandi opportunità che tali aero-







porti potrebbero cogliere per il loro sviluppo nel prossimo ventennio, a condizione che vengano realizzati adeguati interventi infrastrutturali che dovranno contare su una pianificazione mirata di medio-lungo periodo.

A fronte dell'aumento del traffico passeggeri risulta oggi chiaro, infatti, che la capacità complessiva disponibile, sia infrastrutturale che commerciale, degli aeroporti della Lombardia appare elemento critico (1). Il nodo dell'accessibilità agli scali dovrà, inoltre, essere affrontato senza ulteriori indugi, presidiando e monitorando l'avanzamento delle realizzazioni nei tempi programmati. Lo sviluppo di Malpensa come "gate intercontinentale" nell'area Nord Ovest, anche in occasione di Expo 2015, passa attraverso la necessità di rendere l'aeroporto facilmente e velocemente accessibile dalla sua *catchment area* che ha un perimetro molto esteso. Molti dei problemi potranno essere risolti solo con un approccio intermodale innovativo, che comprende il collegamento diretto con l'Alta Velocità ferroviaria, necessario per un aeroporto che ha il ruolo di *gate* intercontinentale per una delle aree determinanti per lo sviluppo economico europeo. Linate potrà sfruttare il

suo posizionamento e i collegamenti stradali che ne assicurano la raggiungibilità dalla città: la programmata connessione, in vista dell'Expo, con la rete della metropolitana rafforzerà le connessioni con il sistema urbano milanese.

Per lo scalo di Bergamo, determinante dal punto di vista dell'accessibilità, soprattutto per la sostenibilità di ulteriori sviluppi, potrebbe essere la soluzione del tema del collegamento ferroviario diretto, per il quale sono in corso studi di fattibilità sia trasportistici che infrastrutturali. In tale quadro l'Expo 2015 costituisce certamente un'importante opportunità per gli aeroporti della Lombardia che deve essere sfruttata come fattore di accelerazione per lo sviluppo e la crescita sia delle infrastrutture che del territorio.

Il complesso degli interventi infrastrutturali collegati all'Expo e la cui operatività è prevista entro il maggio del 2015 favorirà considerevolmente l'accessibilità agli aeroporti con una data certa di entrata in servizio di nuovi collegamenti. Fra gli interventi portanti, la realizzazione dell'autostrada Pedemontana che consentirà di ridurre i tempi di accesso dei territori brianzoli agli aeroporti di Malpensa e Bergamo e l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano – Bre.



Be.Mi – che agevolerà le aree sulla direttrice Est Ovest con ricadute positive per il territorio che si estendono fino a Lodi e Cremona.

Note

1. *Particolarmente limitata risulta essere la capacità del sistema delle piste di Milano Malpensa (29 milioni di passeggeri), in relazione al traffico previsto (42 milioni di passeggeri) e quella del Terminal dello scalo bergamasco (6,6 milioni di passeggeri contro i 13 milioni previsti).*

## Aeroporti Lombardi ed Expo 2015

di Marco Ponti

Trovare nessi funzionali tra il progetto Expo e le infrastrutture di trasporto è impresa molto ardua. Infatti, perché mai ci dovrebbero essere dei nessi? L'Expo è una vicenda che dura sei mesi, e poi non è chiaro che succederà dell'area, mentre le infrastrutture hanno una vita funzionale lunghissima. Un

nesso tuttavia esiste eccome, ma non è di natura funzionale: i grandi eventi tipo Expo, giubilei, olimpiadi ecc. hanno in realtà l'obiettivo, appena velato, di ottenere denari, molti denari, dall'amministrazione centrale per nuove infrastrutture. Cioè, il vero obiettivo di queste iniziative sono gli strumenti per servirle, e non viceversa come sarebbe logico. Infatti, si parla moltissimo delle risorse pubbliche necessarie e pochissimo di cosa l'Expo dovrebbe "esporre", che appare vagamente definito e non spasmodicamente interessante (e in effetti non so quanto interessi l'agricoltura all'economia lombarda, dato il piccolo peso di questo settore sul PIL regionale...).

Ad aggravare il quadro, vi è poi l'impatto decrescente di tali eventi al crescere del loro numero: è il noto problema del "rumore di fondo". Finché gli eventi sono ragionevolmente distanziati nello spazio e nel tempo, i visitatori arrivano molto numerosi. Ma poi il rischio di insuccesso aumenta. Date le premesse, tuttavia non si tratta di un rischio grave: il sindaco di Saragozza, sede di una recente esposizione con risultati catastrofici in termini di visitatori, ha chiarito molto bene il punto. A chi gli chiedeva i motivi dell'insuccesso,



ha risposto: “Insuccesso? Quale insuccesso? Saragozza ha ottenuto una straordinaria quantità di soldi da Madrid grazie all’esposizione...”. Vi è quindi la concreta possibilità che le stime di domanda dell’Expo siano state fatte in modo molto ottimistico, se davvero l’obiettivo (“Hidden agenda”, in gergo economico) erano i trasferimenti da Roma.

Ma vediamo la situazione aeroportuale lombarda: non vi è certo scarsa capacità, tutti gli aeroporti sono molto lontani dalla saturazione, soprattutto in termini di dotazione di piste. E la congestione, se arriva, arriva prima sui piazzali e sui terminali che sulle piste. Ma intervenire su questi problemi è tecnicamente più rapido e meno costoso. Poi, in caso di scarsità di piste vi è sempre la possibilità di utilizzare aerei di maggiore capacità. Il problema vero è l’assenza di una regolazione che aumenti la competitività del sistema, e ne diminuisca i costi. Trattandosi di “monopoli naturali”, come autostrade e ferrovie, occorre assolutamente un regolatore indipendente a difesa degli utenti e dei contribuenti. Una delle prime cose che un regolatore indipendente farebbe sarebbe quella

di costringere SEA a vendere Linate o Malpensa, per aumentare la concorrenza tra scali a beneficio degli utenti, come è accaduto recentemente agli aeroporti di Londra, costretti dal regolatore inglese a “separarsi” perché non si facevano abbastanza concorrenza. Noi invece facciamo un piano nazionale degli aeroporti anticoncorrenziali, in cui il ministero deciderebbe quale aeroporto deve fare che cosa, in modo che non si facciano concorrenza e si spartiscano il mercato, chiudendo inoltre gli aeroporti piccoli, che sono stati in tutta Europa la porta di ingresso delle compagnie low-cost contro i monopolisti nazionali iperprotetti (aeroporti e compagnie). Poi, recentemente è stato deciso di aumentare i costi per gli utenti di 3 euro nei grandi aeroporti, e di 1 euro in quelli piccoli, “per fare investimenti”.

Ma molti aeroporti non hanno alcun bisogno di investimenti, altri sono gestiti in modo clientelare, mentre l’aumento è assolutamente uguale per tutti, punendo dunque i gestori efficienti in modo assolutamente indifferenziato. La gestione di Malpensa in questo quadro sembra un caso piuttosto virtuoso, conseguenza di una gestione profes-



sionale che si è opposta ad interferenze politiche insensate. Il governatore Formigoni e l'assessore Cattaneo in diverse occasioni avevano dichiarato che l'abbandono di Malpensa da parte di quello splendido campione nazionale che era Alitalia avrebbe comportato non solo un declino di Malpensa, ma il collasso dell'economia lombarda (?!?). Il direttore Bonomi replicò sommessamente, nelle stesse sedi, che forse una buona e moderna gestione sarebbe stata in grado di recuperare traffico e servizi, senza inoltre dipendere dal supporto politico all'inefficiente compagnia nazionale. Cosa che è avvenuta in termini più che accettabile, data la crisi attuale.

Le conclusioni che si possono trarre da queste note sembrano ovvie: occorre difendere gli utenti e le imprese efficienti, non i monopoli.

A questo scopo, un soggetto regolatore indipendente è urgente in tutto il settore dei trasporti. E infine, è meglio rompere l'indifendibile legame tra grandi eventi temporanei, spesso anche di non solidissime prospettive, e scelte infrastrutturali con orizzonti temporali e con logiche funzionali del tutto disgiunte da tali eventi.

*Marco Dapino, fotografo collaboratore di "AL", continua il suo percorso fotografico legato all'Expo 2015 riguardante in particolare il mondo dei trasporti. Dopo aver lavorato nel n. 3, 2010, al tema della Mobilità su ferro, in questo numero della rivista sviluppa un progetto fotografico sul territorio aeroportuale di nome "Airport signs" in cui traccia "un percorso visuale attorno alle architetture che lo caratterizzano, ai velivoli che lo transitano e alla segnaletica disegnata sul suolo che diviene il filo conduttore e narrativo del lavoro".*

*Le fotografie sono state scattate allo scalo milanese di Malpensa grazie alla gentile concessione della SEA e alla collaborazione del personale aeroportuale.*