

Malpensa: con il masterplan il valore della produzione di Cargo City salirà a 10 miliardi di euro

Pubblicato: Lunedì 27 Giugno 2022



«È arrivato il momento della svolta. Le non scelte non pagano mai». **Roberto Grassi**, presidente degli industriali varesini, quando parla di **Malpensa** va subito al nocciolo della questione, che è sostanzialmente politico.

Il pensiero di Grassi è lineare: in un Paese che da sempre fatica a darsi una politica industriale degna di questo nome, **decidere su Malpensa** – considerato l’impatto dell’infrastruttura lombarda sull’economia – equivale a fare politica industriale per l’intera nazione.

Certo, una decisione non vale l’altra. Il presidente degli industriali varesini mette delle condizioni ben precise alla base delle scelte da fare. Sostenibilità economica, ambientale e sociale devono procedere insieme. Naturalmente, i mezzi e gli strumenti per lo sviluppo dell’aeroporto devono essere in linea con i tempi, perché quando **la politica si occupa di trasporti e logistica**, non sempre ragiona in termini di «modernità» e «velocità». Due parole utilizzate da quasi tutti gli intervenuti al convegno **“La ripresa parte da Malpensa. Il cargo aereo supporto strategico per le industrie”**, organizzato da Assolombarda e Univa.

I politici presenti nella sede milanese di Assolombarda condividono le linee tracciate dalle due associazioni di categoria. **Arianna Censi**, assessore alla Mobilità del comune di Milano, sottolinea che nel capoluogo lombardo «si gioca una partita determinante per la mobilità del Paese», mentre **Guido Guidesi**, assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia, concorda sul fatto che «bisogna mettere a disposizione strutture per far viaggiare più velocemente le merci e ridurre il carico burocratico», se si vuole rendere l’area di Malpensa attrattiva per le imprese, soprattutto quelle interessate al **reshoring** (*aziende che decidono di far rientrare la produzione in Italia, ndr*). Nonostante il **Pnrr** non menzioni la parola «aeroporto», il ministro dei Trasporti e delle infrastrutture, **Enrico Giovannini**, collegato al convegno da remoto, afferma che «la ripresa parte soprattutto dalle imprese e Malpensa è un punto di eccellenza che va ammodernato e potenziato».

UN PUNTO DI ACCESSO E SNODO INDISPENSABILE

Malpensa nei due anni di pandemia ha macinato numeri notevoli, al punto che **Armando Brunini**, amministratore delegato di Sea, a proposito del mercato Cargo, parla di «asset strategico per l’intero Paese». Punto su cui concorda **Alessandro Spada**, presidente di Assolombarda, secondo cui l’aeroporto della Brughiera ha confermato di essere «**un punto di accesso e di snodo fondamentale per il mercato globale** e pertanto va valorizzato in modo adeguato per consolidarlo come hub europeo rilevante». È dunque indispensabile, a detta di **Pierluigi Di Palma**, presidente di **Enac**, «accompagnare una nuova crescita e un ulteriore sviluppo del settore attraverso una rete di **trasporto cargo intermodale, integrata e compatibile**».

LE RAGIONI CHE HANNO FATTO CRESCERE IL CARGO

Assolombarda e Univa a sostegno delle loro posizioni hanno presentato **due ricerche** che ben spiegano quanto successo nei due anni di pandemia al settore Cargo di Malpensa e più in generale a quello italiano. Il fattore accelerazione del Covid 19 si è fatto sentire anche nell’hub della Brughiera che ha

fatto registrare **un + 34%**, diventando così il primo aeroporto del sud Europa con maggiore crescita percentuale rispetto al 2019, dopo quello di **Liegi** (Belgio) che ha realizzato un **+57%**. «Le ragioni – ha spiegato **Alessandro Fidato**, chief operating officer Sea e presidente Gruppo trasporti, logistica e infrastrutture di Assolombarda – sono da ricercare nella pesante riduzione dei voli passeggeri e nella relativa capacità di stiva, più che compensata dalla concentrazione delle merci sui voli all-cargo e dall'introduzione dei voli *freighters* (*aerei prima destinati al trasporto passeggeri, ndr*)». Lo **sviluppo dell'e-commerce**, con la conseguente crescita di vettori specializzati, e l'**aumento dei costi dei noli marittimi** hanno spianato definitivamente la strada al trasporto merci per via aerea.

L'IMPATTO ECONOMICO DI CARGO CITY OGGI

Lo studio effettuato da **Massimiliano Serati**, direttore della divisione ricerca Liuc Business School, delinea un impatto in termini di valore della produzione pari a **4304 milioni di euro** così suddivisi: **900 milioni** di impatto diretto, **237 milioni** di impatto indiretto, **290 milioni** l'indotto e **2877 milioni** di impatto catalitico. Con quest'ultimo termine si intende la capacità peculiare che ha un aeroporto di **innescare circuiti economici virtuosi** e generare sviluppo, amplificando **l'attrattività** e la **competitività** dell'area interessata dalla sua attività.

Se si analizza l'aspetto occupazionale, la presenza di Malpensa si traduce in **28755 posti di lavoro**, di cui **3820 generati** dall'impatto diretto, **1864 da quello indiretto**, **1468 dall'indotto** e **21603 dall'impatto catalitico**. L'hub della Brughiera, negli ultimi vent'anni, ha di fatto **ridisegnato la geografia del lavoro** in provincia di Varese.

«L'impatto di Cargo city sull'economia del territorio – ha sottolineato Serati – è notevole. Le **747 mila tonnellate di merci equivalgono a 43 miliardi di euro**. Per un solo addetto di Sea Cargo si attivano 135 addetti delle imprese lombarde, per un milione di euro di fatturato di Sea Cargo si generano **70 milioni di euro per le imprese lombarde**. Mentre in termini di export Malpensa incide per **25,1 miliardi di euro e 14,9 miliardi per l'import**».

CARGO CITY IN PROSPETTIVA

Gli scenari previsti dallo studio di Serati cambiano notevolmente a seconda dell'applicazione, o meno, del **Masterplan 2022-2030**. In caso di applicazione, il valore della produzione cumulato e generato dal piano di sviluppo di Malpensa, salirebbe, da qui al 2030, a quota **10.256 milioni di euro** con **5400 posti di lavoro aggiuntivi**. «Ora il masterplan, dopo aver ottenuto un ampio consenso costruito sul territorio – dice Grassi – arriverà sul tavolo del Governo. È la prova che sviluppo economico, equilibrio ambientale e tutela sociale possono rientrare in un'unica visione di sviluppo».

Cargo City: chiuse le rotte transiberiane siamo costretti a volare di più. Biofuel per gli aerei Dhl

Michele Mancino

michele.mancino@varesenews.it