



Focus

# Un sogno chiamato Malpensa

Il sorpasso messo a segno sul fronte delle destinazioni servite, più numerose oggi rispetto a quelle del 2007, anno prima del dehubbing Alitalia. La costante crescita dei passeggeri e dei vettori. Il collegamento col resto d'Italia, tramite il Frecciarossa. L'apertura dello Sheraton Hotel. Per l'aeroporto della brughiera il 2010 è stato l'anno della svolta.

*Il Frecciarossa collega Malpensa anche con il meridione*

Il sogno di un aeroporto con aspirazioni da hub.

Un'ipotetica telefonata tra due manager. Fate voi di quale paese. Brasile, Emirati Arabi, Stati Uniti, Cina, Corea del Sud. Non europeo, comunque. Da una parte suona il telefono.

"Pronto?"

"Ciao, allora parto domani. Vado in Italia. Bologna".

"Dove atterri?"

"All'aeroporto di Milano-Malpensa".

"Aguri!"

"Perché?"

"E poi come ci arrivi a Bologna?"

"Prendo il treno dall'aeroporto che arriva direttamente a Bologna".

"Senza coincidenze?"

"Certo, treno diretto, alta velocità. Si ferma a Milano e poi dritto a destinazione".

"Ma ce la fai a prenderlo? Se l'aereo è in ritardo?"

"Al massimo dormo lì".

"Dentro l'aeroporto?"

"Ma va. Beh in un certo senso sì: c'è uno Sheraton proprio nel complesso aeroportuale. Ci arrivo senza nemmeno fare un passo all'esterno".

"Non male, ma quante piste ha Malpensa?"

"Penso solo due".

È qui che ci si sveglia. Per il resto il sogno è realtà.

Impensabile fino a qualche mese fa. Roba da pazzi se qualcuno lo avesse solo immaginato il 31 marzo 2008.

Data spartiacque nella storia di Malpensa. Quella in cui, da un giorno all'altro, Alitalia cancellò 150 voli giornalieri.

Il dehubbing. Parola che non porta più ad immaginare scenari apocalittici. Malpensa è rinata. Soprattutto, Malpensa non si è trasformata in quella temuta cattedrale nel deserto del sistema aeroportuale internazionale e, rimanendo più vicino a noi, del sistema infrastrutturale nazionale e

**Dalle 166 destinazioni prima del dehubbing, si è passati alle 168 di oggi, 88 delle quali sono extraeuropee.**

lombardo. *"I dati di traffico 2010 mostrano chiaramente una ripresa"*, può dire oggi a Varesefocus **Giuseppe Bonomi**, Presidente di Sea, società che gestisce gli aeroporti milanesi (vedi intervista all'interno di questo focus). Per la prima volta le destinazioni servite dall'aeroporto sono più numerose di quelle del 2007, anno precedente l'abbandono di Alitalia. Dalle 166 di tre anni fa, alle attuali 168, per la stagione estiva. Dalle 157, alle 162 per quella invernale. Ma ciò che più conta, per un'aerostazione che ambisce al ruolo di scalo intercontinentale, è che l'aumento ha riguardato anche le destinazioni extraeuropee. Quelle che in Sea definiscono, documenti alla mano, "il traffico più pregiato", cresciuto dalle 76 destinazioni del 2007, alle 88 del 2010. Non tutto è recuperato, s'intende. Sul fronte passeggeri, ci sono ancora dei vuoti da colmare: rispetto ai 23 milioni dei primi nove mesi del 2007 transitati tra Malpensa e Linate, nello stesso periodo di quest'anno ne mancano all'appello ancora più di 2 milioni. Da gennaio a settembre, infatti il conteggio si è fermato a 20,7. La crescita, però, è costante. Il pareggio con i dati di tre anni fa è dietro l'angolo. Grazie a tassi di crescita da record.

A fine settembre i passeggeri passati da Malpensa da inizio anno erano aumentati del 7,4% rispetto allo stesso

**Nei primi 9 mesi del 2010 i passeggeri sono aumentati del 7,4% rispetto allo stesso periodo del 2009.**

periodo del 2009. In un solo mese il balzo in avanti è stato dell'11,6%. Ma non si tratta solo di quantità. È anche la qualità del dato a premiare l'aeroporto della brughiera. Malpensa, detto schiettamente, non cresce solo grazie alle compagnie low cost. Anzi, quelle tradizionali, di linea, crescono oggi ad un ritmo maggiore: +12,7% tra gennaio e giugno di quest'anno, contro il +8,5% dei voli a basso costo. In pratica i voli di linea oggi rappresentano il 70% dei movimenti complessivi dell'aeroporto varesino. Le cui potenzialità emergono anche dai nuovi vettori che sono arrivati all'ombra del Monte Rosa, dopo la scelta di Alitalia di fare di Fiumicino il proprio hub. Un vuoto riempito dai 33 vettori arrivati tra il 2008 e il 2010. Conseguenza: 37 le nuove destinazioni, 1.081 il numero complessivo di frequenze settimanali che si sono aggiunte. Con le compagnie aeree presenti a Malpensa passate dalle 77 del 2007, alle 110 di oggi. Malpensa è la porta dell'Italia del Nord sul mondo, ripetevano a gran voce le istituzioni lombarde, e il sistema produttivo dell'area, ai vertici Alitalia,

**I voli di linea (non low cost) rappresentano il 70% del traffico aereo di Malpensa.**



## Bonomi: Sea ha sempre creduto a Malpensa

### Il Presidente Sea Bonomi: "Cresciamo più degli altri, ma non ci basta"

Il bilancio: "Cresciamo più degli altri aeroporti italiani ed europei". Gli investimenti: "Terza pista, estensione dell'area cargo, aumento della capacità dei terminal passeggeri". L'appello alle istituzioni: "Aumentare ancora l'accessibilità guardando alla Svizzera, ritocco delle tariffe aeroportuali, rinegoziazione degli accordi bilaterali". Giuseppe Bonomi, Presidente della Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, analizza per Varesefocus passato, presente e futuro di Malpensa.

### Presidente, come interpreta i più recenti dati di traffico dell'aeroporto?

"I dati di traffico 2010 mostrano chiaramente una ripresa di Malpensa, che cresce in termini a tassi significativamente più alti della media degli aeroporti italiani ed europei di dimensioni simili. Tale crescita è certamente dovuta a una generale inversione di tendenza della dinamica economica che le imprese e i cittadini della catchment area di Malpensa hanno saputo cogliere meglio di altri. A loro, dunque, innanzitutto il merito. Vorrei però aggiungere anche una quota di merito che credo vada riconosciuta a Sea - ai suoi dipendenti e al suo management - che ha saputo rispondere con grande impegno e professionalità alla sfida difficilissima di tornare a far crescere l'aeroporto dopo il colpo durissimo derivante dal combinato disposto del dehubbing Alitalia e della grave crisi economica globale".

### Quali sono gli obiettivi di Sea per il prossimo futuro?

"Dobbiamo ora consolidare i risultati raggiunti e metterci nelle condizioni di poter rispondere con sempre maggior efficienza e qualità alle necessità di connessioni aeree dirette necessarie a un tessuto socio-economico straordinario come il nostro, denso di imprese di eccellenza e con alta propensione all'internazionalizzazione, attrattivo e capace di generare una forte domanda turistica. Per questo Sea non ha mai smesso di investire, neppure nei momenti più difficili".

### Puntando su quali priorità?

"Abbiamo raccolto la sfida presentando il nostro piano industriale che prevede investimenti per circa 1,5 miliardi, in totale autofinanziamento, finalizzati a sviluppare ulteriormente Malpensa: terza pista, estensione dell'aerea cargo, aumento delle capacità dei terminal passeggeri. Abbiamo anche avviato una politica di coordinamento e collaborazione tra aeroporti per competere come sistema aeroportuale e non come singoli scali, iniziando da un accordo con Sacbo (Orio al Serio). Con lo stesso spirito collaborativo stiamo portando avanti piani di sviluppo con compagnie importanti, quali il Gruppo Lufthansa e Easyjet".

### Fin qui quello che potete fare voi. Una realtà come quella di Malpensa, per crescere, ha però bisogno dell'appoggio delle istituzioni. Quali sono le vostre richieste?

"In primo luogo sulle infrastrutture di accessibilità (tema caro a Sea come a tutte le imprese di questo territorio), per garantire spostamenti rapidi ed efficienti da e per l'aeroporto: il recente arrivo del Frecciarossa a Malpensa è senz'altro un buon segnale, ma resta ancora molto da fare. Dai collegamenti ferroviari verso la Svizzera, al miglioramento dell'accessibilità su gomma".

### E in secondo luogo?

"È difficile pensare di poter investire senza ragionevole certezza di ritorno: abbiamo tariffe aeroportuali inferiori del 40% alla media europea: se non vogliamo perdere la partita della competizione (come sistema aeroportuale e come sistema economico) serve rapidamente un adeguamento. Infine, abbiamo bisogno che il governo proceda con sempre maggior convinzione nella rinegoziazione degli accordi bilaterali con paesi extra-Ue che oggi impediscono a importanti compagnie di attivare nuovi collegamenti su Malpensa: più concorrenza significa una maggiore scelta per gli utenti, passeggeri e operatori del settore cargo. Un interesse di sistema prima ancora che del gestore aeroportuale per cui vale la pena di lavorare insieme, innanzitutto noi, imprese di questo territorio". (D.C.)



targati azionariato di Stato prima, e Cai poi. Ma la risposta era sempre la stessa: dopo la porta manca, però, quell'indispensabile corridoio che colleghi l'ingresso al resto del Paese. Ed anche questo, per Malpensa, è arrivato. A portarlo è il Frecciarossa che dal 13 di settembre fa capolino al Terminal 1 dell'aeroporto dopo che è stato realizzato il tanto agognato passantino che collega le Ferrovie dello Stato con Le Ferrovie Nord. Due le coppie di treni che partono e arrivano, collegando l'aerostazione alla linea dell'alta velocità. Il primo Frecciarossa arriva a Malpensa alle 9.39, partendo alle 7.00 da Firenze, con fermate intermedie a Bologna e Milano Centrale. Il treno riparte poi da Malpensa alle 12.21 con destinazione Napoli, con arrivo alle 18.10 e fermate intermedie Milano Centrale, Bologna, Firenze, Roma Termini. Stesso percorso e stesse tappe che percorre a ritroso il secondo Frecciarossa che arriva a Malpensa alle 16.39, dopo essere partito da Napoli alle 10.50. Treno che poi riparte dall'aeroporto alle 19.21 con destinazione Firenze, ore 22.00.

Fantascienza, fino a poco più di un anno fa. Per esempio fino a maggio del 2009, quando **Roberto Colaninno**, dall'alto dei vertici Alitalia, calò la sua pietra tombale sulla brughiera: "Malpensa non sarà mai un hub". Troppo isolata, tra le altre cose. E ora, invece si parla di collegamenti fluviali, rendendo navigabile il Ticino da Milano fino all'aeroporto. Di realizzare entro un anno l'esperimento per un servizio di linea di elicotteri per portare i passeggeri dal centro di Milano alle piste di Malpensa, con costi equiparabili a quelli di un taxi.

Non solo, con termini molto più stringenti, ha annunciato l'assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Lombardia, **Raffaele Cattaneo**, "il 13 dicembre inaugureremo il nuovo  
(segue a pagina 11)

**Dal 13 settembre l'aeroporto è collegato col resto d'Italia da 4 Frecciarossa al giorno. Due in arrivo e due in partenza.**



*L'arrivo del primo Frecciarossa a Malpensa*

## MALPENSA, ARABA FENICE

**30 agosto 2007** Il Consiglio d'amministrazione di Alitalia approva il Piano che prevede il dehubbing su Malpensa. Decisione propedeutica alla vendita della compagnia ad AirFrance, operazione caldeggiata dal governo Prodi e che naufragherà con la caduta dell'esecutivo.

**28 marzo 2008** Il dehubbing si concretizza: Alitalia cancella 150 voli giornalieri. Qualche giorno prima il Presidente di Sea, Giuseppe Bonomi dichiara: "Recupereremo il volume di traffico in 2 anni".

**2 febbraio 2010** Lufthansa, tramite la controllata Lufthansa Italia, si insedia a Malpensa.

**5 febbraio 2010** Cai, retta da una cordata italiana costituita grazie anche all'azione di intermediazione del governo Berlusconi, nel frattempo ha rilevato e dato vita alla nuova Alitalia. Al vertice siede Roberto Colaninno che quel giorno dichiara: "Malpensa? Meglio Francoforte".

**24 febbraio 2009** Alitalia annuncia: "Su Malpensa i voli low cost".

**8 maggio 2009** Ancora Roberto Colaninno: "Malpensa non sarà mai un hub".

**13 maggio 2009** La decisione di Alitalia diventa ufficiale: l'hub di riferimento della compagnia è Fiumicino.

**3 febbraio 2010** Arriva al Terminal 2 il 14° aereo Easyjet con base a Malpensa. I vertici della compagnia: "Questo aeroporto è la nostra casa".

**31 marzo 2010** Partono i voli della nuova stagione estiva che segna il sorpasso delle destinazioni servite, rispetto a quelle del 2007. Tra le novità intercontinentali il volo Cathay Pacific per Hong Kong.

**13 settembre 2010** Arriva a Malpensa il primo Frecciarossa.

**1° ottobre 2010** Apre i battenti lo Sheraton Hotel.

## Malpensa e la città aeroportuale: il Mxp Business Park

Se sul lato passeggeri c'è ancora qualcosa da recuperare, sul fronte merci, invece, l'ultimo miglio Malpensa lo ha già coperto. Tra gennaio e agosto la parte cargo è cresciuta a una media del 31%, recuperando i livelli precedenti il dehubbing Alitalia. E l'aeroporto non si ferma qui. A settembre si è registrato un ulteriore balzo in avanti, con un aumento delle tonnellate di merci del 27,9%, rispetto allo stesso mese del 2009. Negli ultimi due anni, Alitalia e la precedente Cargo Italia sono state sostituite da 7 nuovi vettori che hanno messo in piedi 33 nuovi servizi settimanali. Con destinazioni principali Hong Kong, Seul, America Centrale, Sud America e Africa.

Numeri che indicano quanto il sistema economico abbia bisogno di una Malpensa intercontinentale. Nella capacità dell'infrastruttura di creare business, gli imprenditori del territorio ci credono. Tanto da investire. Come nel caso del Progetto Mxp Business Park: 270 mila metri quadrati dove, da qui al 2015, sorgerà una vera e propria città aeroportuale, sullo stile di Londra o Amsterdam. Uffici di qualità, negozi, ristoranti, sedi di importanti multinazionali per complessivi 50.000 metri quadri. Il primo edificio è già stato realizzato, l'avvio della costruzione del secondo è in programma per la prossima primavera. Fino ad arrivare a dotare l'area di 8 palazzine destinate a uffici, di circa 7.000 metri quadrati ciascuna, e altre due pensate per i servizi, da 600 metri quadrati.

Un investimento complessivo di 120 milioni di euro messi sul piatto da Villa Camen Srl, partecipata da Schiphol Real Estate, da Finiper e da **Michele Molina**,

Presidente del Consiglio di Amministrazione della società. Che spiega: *"I nostri clienti potenziali sono aziende la cui attività è collegata all'aeroporto. E poi ancora multinazionali, realtà locali con una forte vocazione al business con l'estero o alla ricerca di una sede di prestigio collegata con il resto d'Italia e nel mondo"*. Per queste realtà la collocazione di Mxp Business Park, esattamente di fronte al Terminal 1, raggiungibile anche a piedi e dotata di un servizio di bus navetta a orari fissi e a chiamata, rappresenta un trampolino di lancio verso qualsiasi direzione. Vicina o dall'altra parte del globo. *"Da qui - continua Molina - sei a 30 minuti di treno da Milano, sei praticamente agganciato all'autostrada, con l'arrivo dei Frecciarossa arrivi fino a Napoli in poche ore, senza contare il vantaggio di avere una porta sul mondo come un aeroporto internazionale di fronte a te"*. Al Mxp Business Park, nella prima palazzina costruita, hanno oggi la sede Lufthansa e Nippon Cargo. Non solo compagnie aeree,

però. Gli uffici sono stati acquistati dalla società di software Area. *"Non ci rivolgiamo solo al mondo del volo"*, spiega Molina. *"Malpensa e la città aeroportuale che vogliamo costruire di fronte rappresentano un'opportunità per chiunque. Anche per le piccole realtà aziendali"*. È anche su questa tipologia di possibili acquirenti che si vuole indirizzare il progetto di Villa Carmen Srl. *"Prima ci concentravamo solo sull'affitto di spazi di grandi dimensioni - continua nel racconto Molina. Ora, però, ci stiamo orientando anche sull'affitto e la vendita di aree più piccole, a partire da 150 metri quadri. È questo un target su cui ci vogliamo concentrare: il piccolo imprenditore manifatturiero, oppure dedito ai servizi o il professionista che vuole aprire una sede o uffici a due passi da Malpensa"*. Un investimento sul futuro. Molina ne è convinto: *"Noi crediamo in Malpensa perché siamo certi che l'incremento della mobilità basata sull'aereo sia inevitabile. La crescita di Malpensa è inarrestabile"*. A Sea, secondo Molina, *"il merito di aver ridato un'anima intercontinentale all'aeroporto"*. Un suggerimento? *"Lavorare di più sul dialogo con il territorio e l'imprenditoria locale"*. Su cosa manchi a Malpensa, Molina ha le idee altrettanto nette: *"La chiarezza sul ruolo di Linate nel sistema aeroportuale lombardo"*. (D.C.)



servizio Malpensa Express da Milano Centrale all'aeroporto, con 4 corse all'ora, 2 per direzione". In attesa del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2, che ponga fine alla meno comoda spola dei bus navetta oggi funzionante. Progetto, quest'ultimo, che è in fase di istruttoria al Ministero delle Infrastrutture.

### Dal 1° ottobre è aperto lo Sheraton Hotel. Struttura a quattro stelle da 433 stanze.

Intanto i passeggeri di Malpensa possono dormire sonni tranquilli. Il primo ottobre ha aperto i battenti lo Sheraton Hotel. La struttura a quattro stelle è sorta di fronte al Terminal 1, dal quale è raggiungibile per corridoi interni. Un tutt'uno con l'aeroporto, fatto di 433

stanze, una sala congressi da 800 posti, ristorante, bar e spa. Malpensa, dunque, come Francoforte, Parigi, Londra, Bruxelles, Amsterdam. Non solo in termini di posti letto. Alla faccia del dehubbing.

*Davide Cionfrini*



#### THE MALPENSA DREAM

This airport now offers more destinations than in 2007, the year before Alitalia's dehubbing. Malpensa has witnessed many positive changes among which, a constant increase in its passenger and carrier numbers, the creation of a rail link with the rest of Italy thanks to the Frecciarossa (Italian high-speed train) and the opening of the Sheraton Hotel. "2010 represents a real turning point for Malpensa Airport. What is more, the creation of river and helicopter links are also on the agenda.