

# La crisi non ferma la ripresa di Malpensa

Lufthansa ed easyJet faranno più passeggeri del previsto. I numeri dal 2008 a oggi indicano un recupero costante

**MALPENSA** - Il colpo di maglio prima sganciato da Alitalia con il dehubbing e poco dopo rinforzato dalla crisi generale è stato pesantissimo, tanto da cancellare tre anni di progressi continui. Però Malpensa è in piedi ben salda e, a parte le inevitabili crepe da richiudere, alla resa dei conti si dimostra un aeroporto comunque in crescita. Fatto più unico che raro nel panorama aeronautico attuale. A dimostrarlo, come sempre, sono i numeri. A sostenerlo è la prospettiva di un autunno - il prossimo - che per forza di cose dovrà essere il trampolino di lancio sul futuro. Che prevede anche l'Expo 2015.

**Il confronto** - Partiamo dai dati su cui può fare

affidamento Sea. Il consuntivo 2008 dei passeggeri è stato 28 milioni 300mila (19 milioni a Malpensa, il resto a Linate), pressappoco come nel 2005 (28,7 milioni, cioè 19,6 qui e 9,1 al Forlanini). Non male, se si pensa che dal 30 marzo dello scorso anno l'hub carrier Alitalia se n'è andato, tagliando 14 destinazioni e 1.200 voli settimanali e vaporizzando 7 milioni 800mila utenti. Di contro la crescita di altri vettori ha portato una dote di 3milioni di viaggiatori. Quindi, sebbene rispetto al 2007 (33,6 milioni, di cui 23,7 in brughiera e 9,9 al city airport: il massimo) c'è un -16%, in valori assoluti lo scalo si è subito confermato su livelli importanti.



Malpensa cerca un rilancio nel suo naturale ruolo di hub

**L'ultimo biennio** - Anzi, la strategia «strabica» di Sea, come la definisce il presidente Giuseppe Bonomi parlando di contenimento del calo e al contempo di sviluppo, nel biennio

2008/09 ha portato a Malpensa 61 nuove destinazioni, 676 incrementi complessivi di frequenze dei voli 18 ulteriori compagnie. Numeri relativi sia al settore passeggeri sia

## Mobilitazione

**MALPENSA** - Dalle 22 di ieri alle 2 di notte si è svolta l'assemblea dei lavoratori di Alha Malpensa in base alla legge 300. Che esclude comandati servizi da parte dell'azienda. A convocarla, «contro le logiche imprenditoriali poco trasparenti», è stato l'Sdl per parlare di turni, cigs e verbale d'accordo del 16 luglio.

al cargo. In questo quadro i due fiori all'occhiello sono: easyJet, leader del Terminal 2, che nel 2006 era partita con 3 aerei e ora ne ha 16 (per 35 destinazioni) in procinto di sali-

re a 17 il prossimo febbraio; Lufthansa Italia, in azione per diventare brand di riferimento del Terminal 1, che ha già ritoccato il piano aziendale e anziché i previsti 6 baserà qui 8 velivoli. Tra l'altro i previsionali sui passeggeri di quest'anno sono stati superati in entrambi i casi: il vettore low cost puntava a 4 milioni e mezzo e chiuderà l'esercizio con 200mila in più, mentre Lh ne aveva ipotizzati 900mila e ora - a sei mesi dall'avvio dell'operazione - ne ha messi in conto un milione 700mila (quasi il doppio).

**Transiti** - Tra l'altro, in questi giorni, pare che i tedeschi abbiano iniziato una sorta di prova tecnica di feederaggio. Ovvero, di transito de-

gli utenti: la caratteristica fondamentale di un hub e del suo carrier. Ciò non significa che la fase del point to point è ormai superata, tutt'altro. Ma è la conferma che il Gruppo Lufthansa resta convinto di poter riportare Malpensa al suo ruolo naturale inserendola nel proprio sistema multi-hub.

**Prospettive** - Quanto servirà per dire che la nuttata è passata e il riposizionamento raggiunto? A sentire Bonomi, che preferisce essere prudente, almeno quattro o cinque anni prima di tornare a parlare di hub. A sentire l'onorevole Marco Reguzzoni (Lega Nord) ne potrebbe bastare la metà. Sta di fatto che, come ha di recente pubblicato il «Sole24Ore», qui

l'accessibilità intercontinentale è in crescita costante. Ma, soprattutto, per quanto lenta, è in corso la rinegoziazione degli accordi bilaterali. Con una particolarità, stabilita nel decreto «Salva Malpensa»: l'Enac deve fornire autorizzazioni temporanee di almeno 18 mesi ai vettori che facciano richiesta di operare su scali italiani. Ciò potrebbe spalancare le porte alle compagnie in lista d'attesa per volare dalla brughiera verso determinate destinazioni. In tal senso, l'autunno diventa una stagione fondamentale. Durante la quale Sea dovrà giocare partite su diversi tavoli. Non ultimo quello della necessaria riorganizzazione di Linate.

Angelo Perna