

Giuseppe Bencini, presidente di Sea: Alitalia deve sapere che i passeggeri per le tratte pregiate sono qui e non a Roma

«Pronto il progetto per la terza pista di Malpensa»

MILANO — L'attesa terza pista che sta per essere presentata agli amministratori locali. Un appello ad Alitalia perché non receda dalla decisione di puntare su Malpensa. Ma anche un piano B, caso mai la compagnia nazionale non fosse più in grado di sostenere l'hub varesino. Giuseppe Bencini è il presidente di Sea, la società controllata dal Comune di Milano che gestisce gli scali milanesi. Ed è soprattutto convinto di una cosa: Malpensa è un aeroporto che cresce e svolge la funzione di hub al pari degli altri scali intercontinentali.

Presidente, opinioni qualificate sostengono che la crescita di Malpensa, dalla sua nascita ad oggi, è stata al di sotto delle attese.

«Non è vero. Dal 1998 ad oggi, il traffico passeggeri è aumentato del 402%. Il massimo degli altri aeroporti, nel periodo, è il 78,3% di Madrid e Barcellona».

In percentuale, due rappresentano il cento per cento di uno. Malpensa nel '97 quasi non esisteva.

«E allora lei prenda il sistema Linate-Malpensa. Nel 1997 i passeggeri erano 18 milioni. Oggi sono il 60 per cento in più, sfiorano i 29 milioni. Non mi pare che questi siano i numeri di una crisi. Tra l'altro, i primi mesi del 2006 sono particolarmente soddisfacenti, la crescita sullo stesso periodo del 2005 è dell'11 per cento».

Il progetto Malpensa resta incompleto. Mancano ancora il terzo satellite e la terza pista.

«Il terzo satellite è già in corso di realizzazione, si tratta di una struttura modulare che cresce con l'aumentare del traffico. Sarà pronta in modo definitivo entro il 2010».

La terza pista?

«Proprio nelle scorse settimane, il massimo centro studi mondiale sugli aeroporti, il Mitre di Washington, ci ha consegnato il pre-progetto. Nei prossimi giorni lo presenteremo ufficialmente ai diversi interlocutori, a partire dagli azionisti. Poi, si potrà partire».

C'è chi dice: l'errore è di origine, non si doveva puntare sul modello hub.

«Non lo credo. Gli aerei intercontinentali sono giganti fino a 700 posti, che devono volare pieni, e che devono coprire la tratta cinque o sei volte alla settimana. In caso contrario, la

destinazione non si regge economicamente. Il fatto è che al mondo non esistono bacini economici tali da alimentare da soli flussi di questa entità. E così, nascono gli hub, che raccolgono passeggeri da aree molto più vaste».

C'è anche chi parla di Malpensa come di un hub zoppo.

«Delle 53 principali destinazioni intercontinentali, Malpensa ne serve 38, ponendosi al quinto posto per mete coperte. A Malpensa, inoltre, i passeggeri in transito, quelli tipici di un hub, sono il 34%. A Londra sono il 35,9%, a Madrid il 35, a Parigi il 32,5, a Fiumicino il 10. Meglio fanno solo Francoforte e Amsterdam. Però, nessuno può realisticamente metterci in competizione con Londra, Francoforte o Parigi».

Un hub deve avere una forte compagnia di riferimento. Alitalia è in grado di svolgere

questo ruolo?

«Mi auguro di sì. Noi cerchiamo di sostenerla. Per esempio, le abbiamo affittato l'hangar per la manutenzione leggera nonostante altre offerte interessanti. Certo, se poi i tecnici che fanno questa manutenzione devono arrivare tutte le mattine da Roma, sarà un po' costosa...».

E se le pressioni per un ripiegamento su Fiumicino l'avessero vinta?

«Alitalia fallirebbe. Perché la compagnia può anche riportare gli aerei a Roma, ma i passeggeri per le tratte pregiate restano qui. In quel caso, comunque, ci vorrebbe fantasia e molto lavoro».

Per fare che cosa?

«Visto che i passeggeri ci sono, si potrebbe aprire ai coreani, ai cinesi, agli Usa, agli Emirati, a Singapore. Gente che ha già manifestato interesse. A quel punto, Alitalia potrebbe fare il vettore regionale: Unione europea, mediterraneo... E poi c'è il low cost. Oggi sono antitetici ai vettori tradizionali, ma un domani saranno certamente portati a stringere accordi. Insomma: non credo che il terzo bacino economico europeo resterebbe scoperto a lungo».

A proposito. L'apertura di Malpensa a un operatore low cost come Easy Jet non è stato certo un

favore ad Alitalia.

«Guardi che le clientele non sono sovrapponibili, basta dare un'occhiata alle tariffe. Non è che i passeggeri low cost se non ci fosse quel tipo di offerta volerebbero con le compagnie tradizionali».

Restano alcuni problemi. In questi giorni è tormentosa la riconsegna, o la non riconsegna, dei bagagli.

«Mi consenta un'osservazione. Non capisco perché le compagnie facciano questo tipo di polemica sui giornali. Le facciamo attraverso gli avvocati. Così potremo chiedere conto dei loro ritardi, del loro overbooking e di parecchio altro. Detto questo, basta prendere le statistiche: Malpensa è in assolutamente in linea con le medie europee di disguido».

Marco Cremonesi



Giuseppe Bencini

19.499.158

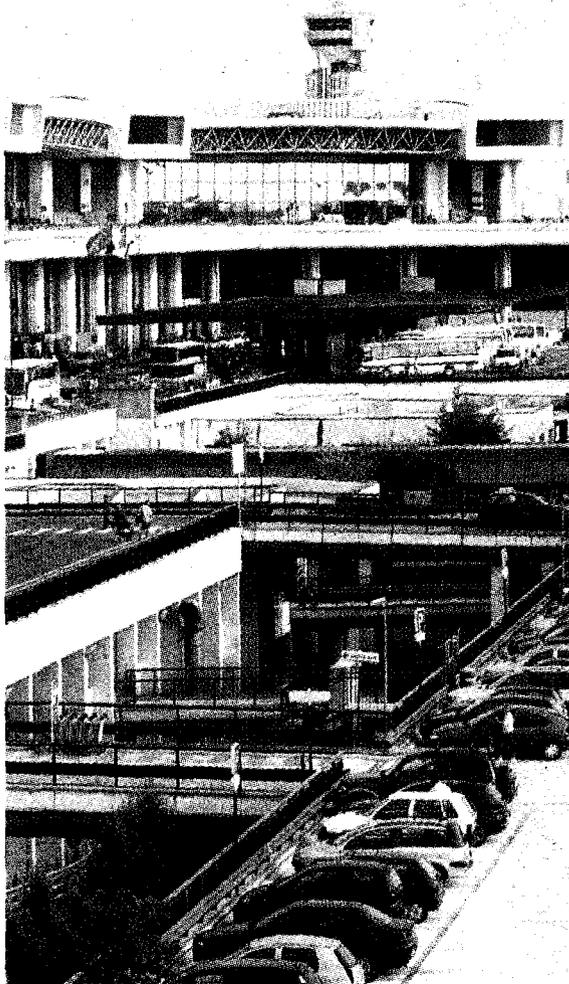
È il numero di passeggeri transitati nel 2005 dall'aeroporto di Malpensa, con un aumento del 5,8% rispetto all'anno precedente

47

Sono le valigie che, ogni mille, risultano «disguidate» all'aeroporto di Malpensa. Per i voli Alitalia il numero sale a 56,26 valigie ogni mille

20

Sono i minuti che passano, in otto casi su 10, dall'atterraggio dell'aereo a Malpensa a quando si vedono i primi bagagli apparire sul nastro

**TERMINAL E SATELLITI**

A Malpensa ci sono due terminal (nella foto il numero 1) e due piste. Un terzo satellite è in corso di realizzazione.