

Malpensa e Linate, “volano” gli affari commerciali

Pubblicato: Lunedì 11 Gennaio 2016



Sea cresce: grazie al traffico di Linate e Malpensa, grazie anche alle attività *non aviation* e nonostante a crescente concorrenza dell’Alta Velocità ferroviaria sulle relazioni interne: è lo scenario presentato dal **presidente di Sea Pietro Modiano**, nella seduta congiunta delle commissioni Trasporti e Partecipate di palazzo Marino, sul bilancio del 2015 e sulle prospettive tracciate per il prossimo quinquennio.

«Crescita ovunque per i volumi e **molto buona per le attività commerciali, che valgono il 50 per cento dal punto di vista del fatturato**, ovvero circa 250 su 500 milioni» ha spiegato Modiano. I costi «sono sotto controllo, Sea e’ sana nei fondamentali. Chiudiamo con oltre 28 milioni di passeggeri, voli intercontinentali in crescita a 5,6 milioni di passeggeri, 14,9 milioni per i voli extra Italia non intercontinentali» mentre «il domestico langue: pesano il Frecciarossa e Italo, che da quando ci sono significano 1,5 milioni di passeggeri in meno»,

La crescita, per i voli intercontinentali «al netto del Nordafrica che ha ‘preso la botta’ degli attentati di Parigi», è stata a Malpensa del 15% nel 2014 e del 13,6% nel 2015. Per questo secondo Modiano «è finita la storia di Malpensa in declino», soprattutto grazie alle tratte verso il Medioriente e l’America, mentre verso la Cina «subiamo la concorrenza di Fiumicino». Una «crescita a due cifre negli ultimi due anni» anche per il traffico merci e «ha cominciato a crescere» anche il comparto dei voli privati con Sea Prime che «vale 15 milioni di fatturato ma e’ promettente». I «due piloni» della crescita sono quindi «Malpensa intercontinentale e la gestione dei negozi».

Di qui le scelte sulla struttura commerciale: «Alla fine del 2013 abbiamo preso la decisione, legata a Expo, di **rimettere a posto Malpensa sul piano dell’estetica e dell’accoglienza**, investendo 30 milioni di euro: ha funzionato, e questo ci incoraggia per il futuro. **La spesa per passeggero e’ aumentata del 32%**, da una media di 2,2 euro a 2,9 euro a passeggero al T1, considerato il terzo luogo del lusso dopo via Montenapoleone e via della Spiga». Per Sea Handling, «uscita da Sea», una «ristrutturazione che ha avuto successo senza passare da licenziamenti» e se la Commissione europea valutasse una “continuità” fra Sea Handling e Sea Airport «saremmo nei guai: una trappola normativa su cui la commissione europea speriamo prenda l’unica decisione razionale».

E il futuro? **Il piano per i prossimi 5 anni prospetta oltre 400 milioni di investimenti** e l’obiettivo di 34 milioni di passeggeri entro il 2020. Obiettivo: «sfruttare la **crescita dell’intercontinentale e del low cost**, con l’efficienza e incentivi commerciali» (il 2015 è anche l’anno del **ritorno di Ryanair a Malpensa**). Per questi ultimi «abbiamo **arretrato il fronte dei controlli di sicurezza per aumentare lo spazio per le attività commerciali**». La «razionalizzazione» dei controlli (vedi qui) ha portato alla riduzione delle code, con «3-4 minuti in meno di sosta ai controlli» e a un aumento quindi del «tempo prima dell’imbarco» per lo shopping nella zona commerciale: la durata del passaggio medio di ogni passeggero ai metal detector e’ stato ridotto da 34 a 20 secondi, poi risaliti a 27 secondi dopo gli attentati di Parigi. Per i prossimi anni si prevede una crescita ulteriore del cargo «non a due cifre ma del 5 per cento» e «di aumentare l’area dei ricavi non aviation e la qualità dei servizi».

I costi operativi «cresceranno meno dei ricavi, vogliamo aumentare la redditività», ha spiegato Modiano. In cifre, oltre 400 milioni gli investimenti nel quinquennio, con la cifra maggiore, 127

milioni, nel 2016. **L'obiettivo è arrivare a 34 milioni di passeggeri entro il 2020.** Si punta sulla «attrattività di Milano» attraverso le infrastrutture in particolare ferroviarie, per cui Modiano chiede «aiuto agli azionisti per il sistema decisionale», e sull'**aumento dei «passeggeri più preziosi, quelli dall'estero**, che oggi sono il 40%: vorrei arrivare al 45%». **Confermato il “no” alla terza pista a Malpensa**, perché «non si arriverà a livelli di saturazione prima del 2030 e anche allora ci sarà ancora un margine prima di diventare inefficienti». Le linee guida del MasterPlan – che comprendono anche l'accantonamento della terza pista in questa fase – sono state presentate nell'autunno scorso ([vedi qui](#)).

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it