

A inizio 2021 Malpensa perde l'87% del traffico. La ripresa? Verrà dalle low cost

Pubblicato: Giovedì 25 Febbraio 2021



La crisi Covid è strutturale e **anche Malpensa deve farci i conti: già dal 2021 si sentirà l'impatto occupazionale** (ancora "temperato" dalla cassa integrazione) e una drastica revisione degli investimenti.

«Nel 2021 siamo partiti peggio di quanto ci aspettassimo» ammette **l'ad di Sea Brunini**, mostrando **il dato di -87% nelle prime sette settimane**. Il presente è **una grave crisi dei voli passeggeri, solo in parte compensata dalla crescita del cargo**, «in vorticoso sviluppo». Uno sviluppo – quello dell'area merci – che riflette condizioni di mercato (crescita dell'e-commerce e delle forniture sanitarie), ma anche nuovi investimenti: «Abbiamo attratto nuovi operatori, **DHL** ma non solo, Amazon ha attivato nuovi voli». Sul fronte del cargo già nel 2021 si potrebbe tornare ai numeri pre-Covid (foto: i piazzali in autunno, durante la "seconda ondata").



Quanto ai passeggeri, in questo quadro «è impossibile fare previsioni» premette Brunini. Ma una visione serve e **Sea valuta di poter tornare ai numeri del 2019 tra tre anni, nel 2024**. «Eurocontrol prevede un ritorno tra 2024 e 2026: per ora noi sposiamo il 2024, siamo ottimisti», continua l'ad di Sea, in audizione nella Commissione Malpensa del Comune di Gallarate.

Una **ripresa che sarebbe sostenuta soprattutto dalle low cost**: se nel 2019 Easyjet, Ryanair, WizzAir e le altre valevano il 40% dei passeggeri, **tra tre anni arriveranno al 51% del totale**. Le previsioni sono infatti di «un rimbalzo dei voli per turismo, mentre i viaggi per affari avrebbero una flessione strutturale». Un problema, perché la flessione delle compagnie tradizionale significa meno margini di fatturato, anche a livello locale.

Cosa cambierà nel futuro a Malpensa?

Cambia già oggi l'impegno delle risorse di Sea. L'impatto Covid ha provocato **una perdita d'esercizio di 100 milioni** di euro, mentre a livello di **cassa sono stati "bruciati" quasi 200 milioni**.

A livello occupazionale **Sea ha appena chiuso l'accordo con le sigle sindacali**: «Un accordo di **uscita di centinaia di colleghi, ammortizzatori sociali** per tutto il 2021, **pensionamenti accelerati** (giugno-dicembre 2022) con grandi esodi incentivati e volontari, assunzione di giovani per abbassare l'età media». La previsione è di **550 lavoratori in uscita, compensati solo in parte da 100 assunzioni**.

«**A fine percorso l'azienda sarà più piccola**» dice chiaro e tondo Brunini. «Dobbiamo prepararci a qualche anno di flessione».

Sul fronte degli **investimenti** le prospettive sono cambiate drasticamente: se il Business Plan 2020-2024 prevedeva 603 milioni di risorse messe in campo, con gli investimenti che rappresentavano il 44% , oggi si passa a 329milioni, con una **contrazione degli investimenti al 23%** (soprattutto su safety e security).

Brunini ha toccato poi un tema molto problematico per l'aviazione, già emerso: la sfida ambientale, il "flightshame" e la scelta europea di non investire sugli scali. «Da un lato ci chiedono trasformazione

verso la sostenibilità ambientale, ma il Recovery Plan non ha un capitolo aeroporti e quindi ci negano le risorse». E se anche Sea ha progetti pronti su decarbonizzazione e digitalizzazione, ovvio che in mancanza di finanziamenti specifici gli investimenti devono fare i conti con la generale crisi. «Come assoaroporti stiamo predisponendo un documento con progetti, da presentare al governo».

In audizione a Gallarate Brunini ha anche citato il tema dei collegamenti di accesso a **Malpensa**: tema “caldo” per il progetto della [ferrovia Gallarate-Malpensa](#). «Il 60% dell’inquinamento viene dal traffico veicolare, 30% da aerei, 10% da attività aeroportuali. Per questo occorre lavorare su accessibilità ferroviaria». E se [il percorso della nuova ferrovia è stato accidentato \(per usare un eufemismo\)](#), Brunini si augura meno «intoppi». Il percorso «speriamo e immaginiamo si risolva, ma serve uno sguardo alto», ha continuato l’ad di Sea, critico con «l’approccio è “non nel mio cortile”», imputato evidentemente a Comitati, il Parco del Ticino, alcuni enti locali ([l’ultimo stop deriva dalla presa di posizione di Casorate Sempione](#)). Il sindaco di Gallarate Andrea Cassani, chiudendo l’incontro, gli ha ricordato che Gallarate non ha fatto barricate contro il nuovo collegamento.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it