

Strategie. Aspesi promuove il modello di Schipol Sviluppatori immobiliari alleati di Sea per Malpensa

Castiglia Masella

Sea, la società che gestisce gli aeroporti di Milano, guarda al settore del real estate e Aspesi, l'Associazione nazionale tra società di promozione e sviluppo immobiliare, «si candida a promuovere progetti in partnership tra la Sea e gli operatori privati, sul profilo della valorizzazione del "non-aviation", essenziale per lo sviluppo di Malpensa», ha dichiarato il presidente di Aspesi, Federico Oriana.

Il progetto si svilupperà in un arco temporale che va fino al 2016 e avrà un duplice obiettivo: incrementare l'incidenza dei ricavi derivanti dal "non aviation", cioè l'insieme delle attività non legate strettamente al volo, dall'attuale 33% al 50%; poi, mettere in pratica, in vista dell'Expo 2015, politiche gestionali capaci di rendere permanenti per i cittadini una serie di opportunità generate dall'evento. Verranno ad esempio ottimizzate, e dove necessario integrate, le aree commerciali di Malpensa e Linate, e realizzate attività di real estate sia sul sedime aeroportuale, sia sul territorio circostante.

Nel primo caso, Sea sfrutterà l'extraterritorialità degli aeroporti; nel secondo sarà necessario avviare progetti in partnership.

Il modello al quale Sea fa riferimento è Schipol, l'aeroporto internazionale di Amsterdam, che dalle attività immobiliari consegue un livello di redditività del 16 per cento.

Il progetto è stato illustrato dal presidente di Sea, Giuseppe Bonomi, durante un incon-

tro organizzato da Aspesi, che ha riunito i suoi associati per discutere del sistema aeroportuale milanese e del ruolo che lo stesso riveste nello sviluppo territoriale ed economico della città, della Lombardia e dell'intero Paese.

«L'assetto territoriale - ha detto in tal senso il presidente Oriana - ha un peso perché gli aeroporti sono una fondamentale infrastruttura di sviluppo. Le funzionalità e i collegamenti sono un momento essenziale quando si valutano eventuali investimenti. Perciò è necessario cercare le opzioni migliori, al fine di rendere più utile il rapporto tra territorio e aeroporto».

All'interno di Malpensa è già stata avviata la realizzazione di un grande albergo, gestito da Sea, con 420 camere e spazi congressuali, posizionato in sovrarelevazione rispetto alla ferrovia e collegato al terminal da un tunnel di 70 metri.

I progetti immobiliari in partnership dovrebbero invece prender forma nel biennio 2009-2010: «Per essere pronti entro l'Expo 2015 - sottolinea Federico Oriana - . E nei piani rientra anche Linate per il quale avremo a breve una proposta per trasformarlo da aeroporto di città a città dell'aeroporto». Tra Malpensa e Linate i possibili investimenti in partnership sono stimati in 500 milioni di euro complessivi fino al 2015. È però difficile ipotizzare il potenziale edificatorio intorno all'aerostazione di Malpensa perché «il problema urbanistico - spiega Federico Oriana - è il frazionamento dell'area tra diver-

si piccoli Comuni. Se esistesse il Comune di Malpensa saremmo molto più avanti nel capire quanto, cosa e in che tempi si potrà costruire. Oltre a centri commerciali e hotel sarebbero infatti utili parcheggi coperti a pagamento e residence».

Tra le iniziative possibili anche la costruzione di una struttura alberghiera, di servizi e parcheggi sul Terminal 2 per gli utenti del cosiddetto "low cost", differenziati rispetto al Terminal 1. Questo perché i progetti di sviluppo immobiliare rientrano in un piano industriale più ampio, illustrato dallo stesso Bonomi e avviato nel 2007 dopo la dismissione delle attività di Alitalia. Il piano mira a reintrodurre su Malpensa un traffico di tipo hub e perciò è stato individuato un nuovo vettore di riferimento, capace di alimentare nel tempo il traffico a lungo raggio. Si tratta del Gruppo Lufthansa, unica realtà in Europa ad aver sviluppato una politica multi-hub, con gli aeroporti di Francoforte, Monaco e Zurigo. E l'aerostazione svizzera farà da modello di riferimento per Malpensa.

Al tempo stesso, Sea non trascura i vettori low cost che in Italia hanno un indice di penetrazione molto più basso rispetto al resto dell'Europa: il 24% contro il 40 per cento. Un vettore come Easy Jet, che ha raddoppiato il numero dei voli, che è puntuale, e quindi potenzialmente in grado di generare ricchezza, potrebbe fare al caso. Sea e Lufthansa sono convinte che tale coesistenza sia possibile.

INNOVI

Abramovich (4) Audagna (11)
Barnicke (13) Berlusconi (4)
Beyerle (10) Bonomi (2)
Branson (4) Bruna (4)
Casellari (13) Colaiacovo (5)
Dalmiglio (9) Del Mastro (15)
di Paola (13) Galano (5)
Giordano (15)
Lambrughini (15) Lombardo
Pijola (8) Longa (13)
Malaspina (8) Marzini (9) (8)
Mazzanti (3) (7) Mutti (9)
Oriana (2) Pellegrini (10)
Pilo (15) Portela (9)
Possomato (4) Pozzetto (5)
Rattazzi (15) Sutti (3)
Tamburini (3) Vagge (5)
Vismara (10) Wallace (15)
Weber (2) Zalamena (5)
Zanaboni (8) Zavagli (5)