

## DUE VARESINI SULLA PLANCIA DI COMANDO: GIUSEPPE BONOMI E RAFFAELE CATTANEO

di Cesare Chiericati



**Giuseppe Bonomi**  
Presidente Sea

**Lei è di nuovo al vertice di Sea dopo che nell'autunno '98 fu il presidente dell'inaugurazione del nuovo scalo. Quali sono le strade e le ferrovie che nei prossimi cinque anni saranno realisticamente realizzabili al servizio di Malpensa e di tutto il territorio ?**

E' recente la notizia della firma del protocollo fra la Regione Lombardia e il Governo per la realizzazione di importanti opere di accesso ferroviario e stradale all'aeroporto di Malpensa. Entro il 2009 è previsto il raddoppio e l'interramento della tratta di Castellanza che permetterà di diminuire i tempi di percorrenza e aumentare le frequenze del Malpensa-Express. Verrà poi completato il collegamento FS fra le stazioni di Milano Centrale, Milano Garibaldi con la linea Milano-Bovisa delle Nord. E dal punto di vista stradale e auto-

stradale verrà collegata la Malpensa-Boffalora con l'autostrada Milano-Torino. Saranno inoltre avviati entro il 2009 e completati entro la fine del 2012 i lavori per la costruzione della Brebemi e ancora più importante sarà la realizzazione della Pedemontana anche se i tempi per la sua messa in opera saranno più lunghi. In ogni caso queste opere non sono ulteriormente rimandabili anche perché della loro mancanza ne soffre tutto il territorio di Varese e dell'Alta Lombardia e non è solo un problema di Malpensa.

**Two representatives of Varese "on the bridge": Giuseppe Bonomi and Raffaele Cattaneo**

**Giuseppe Bonomi**  
Sea President

**During the autumn of 1998 You managed the opening of the new airport, and now You run again Sea. Which are the roads and the railways that in the next five years will be really built, in order to serve Malpensa and all the surrounding area?**

It was recently signed the protocol between Regione Lombardia and Italian Government concerning the construction of important works aimed at reaching by train and by car the airport of Malpensa. Within 2009 it is expected the redoubling and the burial of the Castellanza distance, that will reduce run times and will increase Malpensa-Express journeys.

Besides, it will be completed the FS linking between the stations of Milano Centrale, Milano Garibaldi and the FNM line Milano-Bovisa. And as regards roads and motorways, Malpensa-Boffalora will be linked up to the Milano-Torino motorway.

Moreover, the works for the Brebemi building will begin within 2009 and will be completed within the end of 2012. The Pedemontana building will be even more important, although the time of beginning will be longer. In any case these works cannot be further delayed, also because all Varese and the so called "Alta Lombardia" areas suffer the lack of these works and this is not only a problem for Malpensa.

**Several European capitals brilliantly resolved the connection between their city-airports and major airports. Why does the same thing fail with Linate and Malpensa?**

The only situation which is like the Linate and Malpensa one regards an important town like

Munich, whose airport was not able to manage and contain its traffic's development. The German choice was to close the city-airport, in order to favour the development of the hub. This could not happen in Italy, because of a crossed veto between national and European Union politics.

Linate is still a city-airport which mainly serves a business traffic, with point-to-point distances. But Linate and all the other small airports in the North of Italy do not stop Malpensa development. In 2006 22 millions passengers travelled in Malpensa, with an increase percentage of 10,9% - figure which places us first in Europe for increase. Besides, after only eight years from its opening, this Lombard airport is a hub with 34% of passengers in transit.

**It seems that these two airports have been finding a balance...**

We can affirm that Linate and Malpensa share a *modus vivendi* which allows them to develop. However, as company that runs both the airports, we believe that it is possible to improve their integration through the achievement of a high level of specialisation. This way of working is to be included in a more general context of specialisation, which joins all the airports in the North of Italy (in accordance with the protocol signed by the main Regions of the North of Italy: Lombardy, Piedmont, Veneto, Friuli, Liguria, Emilia Romagna, Valle d'Aosta and the autonomous provinces of Trento and Bolzano). First of all I find interesting the will to create a territorial airport system for the North of Italy, which is mainly based on Malpensa hub and on the network of airports of Milan, Venice, Trieste, Bologna, Turin, Genoa, Bergamo and Verona.

**Which is the influence of the case "Alitalia" on the Lombard airport development?**

The case "Alitalia" has been influ-

**Molte capitali europee hanno risolto brillantemente il rapporto tra i loro city-airport e gli scali maggiori. Perché non si riesce a fare la stessa cosa con Linate e Malpensa ?**

L'unica situazione analoga a quella di Linate e Malpensa è quella di Monaco di Baviera dove una città importante aveva un aeroporto non sufficiente a contenere lo sviluppo del traffico. La scelta tedesca è stata quella di chiudere l'aeroporto cittadino per favorire lo sviluppo dell'hub. In Italia, a causa di veti incrociati tra la politica nazionale e quella dell'Unione Europea, questo non è potuto accadere. Linate è rimasto a svolgere il suo ruolo di aeroporto cittadino destinato ad un tipo di traffico prevalentemente business con tratte point-to-point. Ma Linate così come tutti gli altri piccoli aeroporti del Nord non hanno fermato la crescita di Malpensa. Nel 2006 i passeggeri che sono transitati a Malpensa sono stati 22 milioni, con un aumento pari al 10,9%, dato che ci pone al primo posto per crescita in Europa. Non solo, in soli 8 anni dalla sua apertura lo scalo lombardo è diventato un hub con il 34% dei passeggeri in transito.

**I due scali starebbero trovando un equilibrio...**

Si può affermare che Linate e Malpensa abbiano trovato un *modus vivendi* che permette a entrambi di crescere. Come società di gestione dei due aeroporti, crediamo comunque che si possa lavorare per migliorarne ancora l'integrazione attraverso il raggiungimento di un alto livello di specializzazione. Questa strada verso la specializzazione va poi inserita in un contesto più generale della specializzazione di tutti gli aeroporti di tutto il nord-Italia sul percorso tracciato dal documento firmato dalle principali Regioni del Nord: Lombardia, Piemonte, Veneto, Friuli, Liguria, Emilia Romagna, Valle D'Aosta e delle Province Autonome di Trento e Bolzano. Trovo innanzitutto interessante la volontà di costituire un sistema aeroportuale territoriale del Nord fondato

principalmente sull'hub di Malpensa e sulla rete degli scali di Milano, Venezia, Trieste, Bologna, Torino, Genova, Bergamo e Verona.

#### **Quanto pesa sullo sviluppo aeroportuale lombardo la vicenda Alitalia ?**

La vicenda Alitalia ha condizionato e condiziona non solo lo sviluppo di Malpensa, ma tutto l'insieme degli aeroporti italiani. Un vettore come Alitalia può difficilmente rinunciare ai passeggeri della *catchment area* di Malpensa. Ricordiamo che nel Nord Italia viene venduto il 70% dei biglietti aerei per tratte internazionali, che qui si sviluppa quello che in termini tecnici viene definito traffico outgoing e che il target di riferimento è principalmente la clientela business. Qualsiasi vettore che ragioni con un "ottica strettamente industriale" non può fare a meno del traffico servito da Malpensa. Anche perché voglio ricordare che Alitalia produce su Malpensa, solo con i passeggeri in transito, 1/3 del suo fatturato e credo che non sia nelle condizioni di rinunciarvi.

#### **Gli ambientalisti suggeriscono di puntare maggiormente sull'integrazione dei diversi scali lombardi e piemontesi anziché sul "gigantismo" di Malpensa. Questo anche per un problema di compatibilità col Parco del Ticino, una realtà ambientale che l'Europa ci invidia ?**

A questa domanda credo di avere già in parte risposto. Siamo i primi a caldeggiare il raggiungimento di un alto livello di specializzazione e conseguentemente di integrazione degli aeroporti che porterà sicuramente ad ottimizzare tutte le risorse incluso anche i costi ambientali. In ogni caso tutte le iniziative atte a sviluppare le infrastrutture dell'aeroporto di Malpensa a partire dal Nuovo Piano Regolatore dell'aeroporto, dovranno essere il frutto di un confronto con tutti i soggetti del Territorio dai sindaci al Parco del Ticino, dalla Regione Lombardia al Comune di Milano fino alle Province di Varese e Novara.

encing the development of Malpensa, but also of all the Italian airports. A carrier like Alitalia can forgo the passengers of the Malpensa catchments area in a very difficult way. We remember that in the North of Italy it is sold the 70% of air tickets for international distances, that here it is developed the so called (in technical terms) "outgoing traffic" and that the reference target is mainly represented by business passengers.

Every carrier that thinks in a strictly industrial way cannot do without the traffic offered by Malpensa. I would also like to remember that, Alitalia gives Malpensa 1/3 of its turnover only with the passengers in transit and it is not possible for Alitalia to give Malpensa up.

**Environmentalists suggest to invest more in the integration of the different airports in Lombardy and Piedmont, instead of concentrating on the «gigantism» of Malpensa. There is in fact a problem of compatibility with the Parco del Ticino, an environmental point of reference that Europe envies us.**

I think to have already answered a part of this question. We are the first that support the achievement of a high level of specialisation and, as a consequence, of integration of the airports, with a certain optimisation of all the resources - environmental costs included. In any case, all the initiatives regarding the development of Malpensa airport's facilities - starting from the New Planning scheme of the airport - must be the result of a discussion with all the representatives of the region, mayors, Parco del Ticino, Regione Lombardia, Milan town council and the Provinces of Varese and Novara.

**Raffaele Cattaneo**  
*Regional Councillor*  
*for Infrastructures and Mobility*

**When Malpensa 2000 was opened, it was announced a magnificent accessibility project. As a matter of fact, it was only built the third A8 lane till Busto Arsizio and the FNM link with Milan. What are the reasons of these delays?**

Obviously, not everyone played his own role completely. Certainly Regione Lombardia did not remain standing and looking. This is really testified by the above-mentioned works - to which it is necessary to add the finishing at record time of the Statale road that links Busto Arsizio with the airport.

Unfortunately, till today Malpensa is reachable only with Ferrovie Nord trains and it is inadmissible that one of the main European hubs is not linked with the national railway network. As regards any responsibility, this is an indicative fact.

But I am also sure that the new and strong impetus that we gave the matter of the infrastructural finishing of Malpensa accessibility will offer some positive results, like the agreement stipulated on 26 March 2007 by the seat of Regione Lombardia with the Ministry for Infrastructures, the Province of Varese, but also Anas and FRI. And it is the first time that Anas and RFI affix their own signature on a document like this, which contains serious obligations and precise deadlines. One of the main deadlines concerns the Malpensa-Boffalora opening within March 2008, deadline that we insisted to put down in writing.

**Varese, that is the chief town of the Province where there is the airport, does not offer any direct railway or road link with the same airport. With reference to the productive density of Your**



**Raffaele Cattaneo**  
*Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità*

**Al momento dell'inaugurazione di Malpensa 2000 venne annunciato un faraonico progetto di accessibilità. In realtà è stata realizzata soltanto la terza corsia dell'A8 fino a Busto Arsizio e il collegamento FNM con Milano. A che va attribuita la responsabilità dei ritardi?**

Evidentemente non tutti hanno fatto la loro parte sino in fondo. Regione Lombardia, come testimoniano proprio le opere che ha citato - a cui bisogna aggiungere anche il completamento a tempi di record della Statale che collega Busto Arsizio all'aeroporto - certo non è stata a guardare. Ancora oggi, ahimè, è grazie a Ferrovie Nord se si può raggiungere Malpensa anche con il treno e non è accettabile che uno dei più importanti hub europei non sia in qualche modo collegato alla rete ferroviaria nazionale.

Solo questo elemento parla da sé in quanto a responsabilità. Però io sono anche convinto che il nuovo e forte impulso che abbiamo dato al tema del completamento infrastrutturale dell'accessibilità alla Malpensa porterà qualche frutto positivo. Il protocollo d'intesa che abbiamo siglato il 26 marzo proprio in regione con il Ministero delle Infrastrutture, la Provincia di Varese, ma anche con Anas e RFI che per la prima volta hanno apposto le loro firme su

**area, does it not appear in Your opinion an anomaly?**

As regards Varese, the protocol provides that the airport can be directly reached through a link of the FNM and RFI networks. But the protocol includes also the fundamental guarantee of financing the link Arcisate-Stabio, which will link Varese, Malpensa and Switzerland. This work will allow Varese to become an international railway link, not only a terminal station. Besides, if we add the project concerning the union of the two stations of the town, which goes on quickly, we can declare that Varese has good reasons to be optimistic.

**Which are the road and railway infrastructures that will be really feasible in the next five years, in order to serve Malpensa and all this area?**

Certainly it is necessary to mention Malpensa-Boffalora, but also Statale 494, new bridge on the river Ticino in Vigevano. As regards the railways, there are: the so called X link of Busto Arsizio, which represents the Northern connection of the line RFI Rho-Gallarate with the line Ferrovie Nord Saronno-Malpensa towards the same airport; the switch line and the burial of the Castellanza section of Ferrovie Nord Saronno-Novara/Malpensa, included the link Z of Ferrovie Nord which connects Saronno with the RFI line station of Busto Arsizio; the redevelopment of the line Saronno-Seregno and the

link Milano Centrale-Milano Garibaldi-Bovisa FerrovieNord.

**Several European capitals smartly solved the relation between their city-airports and their major hubs. Why is it not possible to do the same thing with Linate and Malpensa?**

As I did in the past over and over again, I can state without problems that Milan suffers on the theme Malpensa-Linate a form of myopia. We need to think seriously over this theme. In fact, preserving the «comfort» of the airport of Linate, we risk to clip the wings of Malpensa and to advantage the people who want to damage us.

**Which is the influence of the Alitalia case on the airport development in Lombardy?**

Malpensa is a fundamental hub for Alitalia and at the same time Alitalia is fundamental for Malpensa. On 2 April 2007 the President Roberto Formigoni and I met the candidates for the preliminary offer concerning the Alitalia privatization.

We reminded them the aim and the commitments of Regione Lombardia for the development of Malpensa as hub and we asked them to consider concretely these objectives in all the future industrial projects.

The requests we presented were basically articulated in seven points:

1 - To develop the number of intercontinental destinations served by

un documento di questo genere che contiene impegni seri e scadenze precise. Una su tutte l'apertura della Malpensa-Boffalora entro marzo 2008, data che abbiamo fortemente insistito fosse messa nero su bianco.

**Varese, il capoluogo della Provincia che ospita lo scalo, non dispone di un collegamento diretto né stradale né ferroviario. Non le pare un'anomalia tenendo conto della densità produttiva del suo territorio?**

Per quando riguarda Varese il raggiungimento diretto all'aeroporto, nel protocollo è previsto anche il collegamento delle reti di Ferrovie Nord e RFI che in prospettiva lo renderà possibile. Ma per la città di Varese nel protocollo è inserita anche la fondamentale assicurazione del finanziamento per l'Arcisate-Stabio che collegherà la città e Malpensa con la Svizzera. Questa opera farà in modo che quello di Varese divenga un nodo ferroviario passante di carattere internazionale, non solo una stazione di testa. Se a questo aggiungiamo il progetto di unificazione delle stazioni della città che sta procedendo spedito direi che Varese ha dei buoni motivi per essere ottimista.

**Nei prossimi cinque anni quali sono le infrastrutture ferroviarie e stradali che saranno realisticamente realizzabili al servizio di Malpensa e di tutto il territorio?**

Sicuramente come accennato la Malpensa-Boffalora ma anche la variante Statale 494 nuovo ponte sul Ticino a Vigevano. Per quanto riguarda le ferrovie: il raccordo, cosiddetto, a X di Busto Arsizio che rappresenta la connessione da nord della linea RFI Rho-Gallarate con la linea FerrovieNord Saronno-Malpensa verso Malpensa, raddoppio e interrimento della tratta di Castellanza delle FerrovieNord Saronno-Novara/Malpensa, compreso il raccordo Z di col-

legamento della linea FerrovieNord da Saronno con la linea RFI stazione di Busto, la riqualificazione della Saronno-Seregno e il collegamento Milano Centrale-Milano Garibaldi-Bovisa FerrovieNord.

**Molte capitali europee hanno risolto brillantemente il rapporto tra i loro city-airport e gli scali maggiori. Perché non si riesce a fare la stessa cosa con Linate e Malpensa?**

Non ho problemi ad affermare, come ho già ripetutamente fatto in passato, che sul tema Malpensa-Linate, soprattutto la città di Milano ha peccato in questi anni di una certa miopia. Dobbiamo aprire una riflessione seria su questo tema perché, per conservare la relativa «comodità» di Linate rischiamo di continuare a tarpare le ali a Malpensa, esponendo inoltre il fianco a chi ci vuole penalizzare.

**Quanto pesa sullo sviluppo aeroportuale lombardo la vicenda Alitalia ?**

Malpensa è un hub fondamentale per Alitalia così come Alitalia è fondamentale per Malpensa. Insieme al presidente Roberto Formigoni ho incontrato il 2 aprile i soggetti ammessi all'offerta preliminare per la privatizzazione di Alitalia. Abbiamo ribadito loro la visione e gli impegni di Regione Lombardia per lo sviluppo di Malpensa come hub, e abbiamo chiesto che siano tenuti concretamente presenti nei futuri piani industriali. Le richieste che abbiamo presentato sono state sostanzialmente articolate in sette punti:

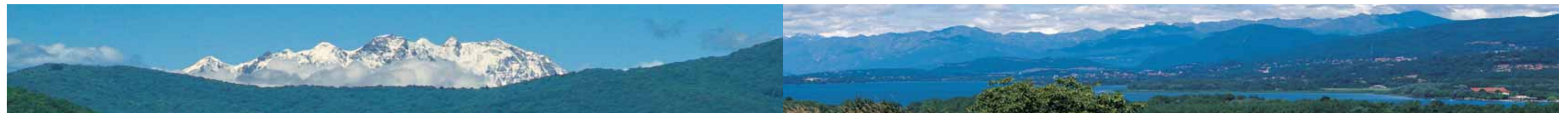
1 - *Sviluppare il numero di destinazioni intercontinentali servite a Malpensa (attualmente sono 28).*

2 - *Posizionare su Malpensa ovvero su Fiumicino le nuove destinazioni intercontinentali utilizzando come criterio di scelta il minor tempo di volo.*

3 - *Far sì che Alitalia confermi l'hub carrier su Malpensa garantendo l'operatività di*

Vedute "in punta d'ali" del territorio di Lombardia Nord Ovest, foto Paolo Zanzi.

Views "in flight" of Lombardia Nord Ovest land, photo by Paolo Zanzi.



almeno il 50% dei voli scheduled in partenza da Malpensa.

4 - Prevedere una base di armamento commisurata al traffico avente origine dai singoli aeroporti.

5 - Sviluppare il loco attività di manutenzione degli aerei.

6 - Sviluppare collegamenti all cargo per recuperare almeno il 70% del traffico merci che si origina dalla Lombardia (e che oggi in parte si trasferisce su altri aeroporti).

7 - Attivare sinergie con le società di trasporto (ferrovie e bus) così da incrementare la rete di feederaggio e rendere competitivi i collegamenti continentali da Malpensa.

Abbiamo ricordato loro che è nel Nord che si concentra il 46% del traffico aereo e il 54% di quello internazionale. Le proiezioni indicano un raddoppio del traffico passeggeri in 16 anni, dai 49 milioni attuali del 2004 ai 101 del 2021. Le proiezioni trovano conferme già nei dati recenti: secondo le analisi di Association of Europea Airlines, nel 2006 Malpensa ha registrato un aumento del traffico passeggeri del 10,9 per cento e si è piazzata al terzo posto in Europa nella classifica della puntualità (75,8 per cento). Prima è Zurigo con 79,8, Londra Heathrow solo nona con il 68,2 per cento.

Malpensa (actually they are twenty eight).

2 - To distribute in Malpensa or Fiumicino the new intercontinental destinations, using as choice's guideline the shortest flight time.

3 - To let Alitalia confirm Malpensa as hub carrier, assuring the effectiveness of at least the 50% of the scheduled flights leaving from Malpensa.

4 - To supply with an armament base which is proportionate to the traffic of every single airport.

5 - To develop on the spot airplanes' maintenance activities.

6 - To develop links with the cargo, in order to recover, to say the least, the 70% of the goods traffic which arose from Lombardy (and that today is partly transferred to other airports).

7 - To develop relations with transport companies (railways and bus), in order to extend the network of cooperation and make the continental links from Malpensa become competitive.

We underlined them that the 46% of the air traffic and the 54% of the international one are concentrated in the North of Italy. The forecasts indicate a redouble of passengers' traffic in sixteen years, from 49 millions passengers in 2004 to 101 millions passengers in 2021. Recent data already confirm these forecasts: following the studies of the Association of Europea Airlines, Malpensa had in 2006 a 10,9% increase of passengers' traffic and came third in Europe as regards punctuality (75%). The first airport is the Zürich one (79,8%), while Heathrow came ninth (68,2%).

Il fiume Ticino protagonista storico nel territorio di Malpensa, foto Paolo Zanzi.

The river Ticino, historical protagonist in the area of Malpensa, photo by Paolo Zanzi.

