UN PO' DI STORIA: I MERITI DI BUSTO ARSIZIO

di Pietro Macchione

Primi anni novecento: Caproni "decolla" da Malpensa come protagonista del volo internazionale, foto Museo Caproni e archivio ProLoco Lonate Pozzolo.

At the beginning of the Twentieth Century: Caproni "takes off" from Malpensa, as protagonist of the international flights.

E' difficile resistere alle... vocazioni. Per Busto Arsizio, città che di vocazioni ne ha avute tante, Malpensa si è rivelata storicamente una delle più importanti e durature. L'antica cascina era stata infatti acquistata nel XVIII secolo da un ramo dell'intraprendente famiglia dei Tosi. L'intenzione, in un tempo in cui l'agricoltura aveva ancora un considerevole peso economico, era di farne il centro di una grande attività per la produzione granaria. Ma si sa che la brughiera non è facile da domare, nonostante il grande dispiego di aratri e buone sementi. Migliore sorte non era poi toccata al più ambizioso progetto, costato milioni di lire a molti imprenditori milanesi e tra l'altro anche ad Alessandro Manzoni, di fare di quella sterminata pianura una redditizia piantagione di cotone. Tranne che per queste sfortunate vicende, di Malpensa si finì poi per parlare solo in occasione delle annuali manovre militari che vi vennero svolte dapprima dalla cavalleria austriaca e poi da quella italiana. C'erano anche, a imitazione dello stile di vita inglese, frequenti battute di caccia alla volpe, che trovavano il loro culmine mondano nei teatri e nei salotti delle vicine città.

In brughiera arriva Giovanni Caproni

Fu nel primo decennio del ventesimo secolo, quando il possente rombo dei motori cominciò a cadenzare la vita quotidiana degli uomini, che Malpensa incontrò con passo veloce il suo vero destino. Sin dal primo manifestarsi del

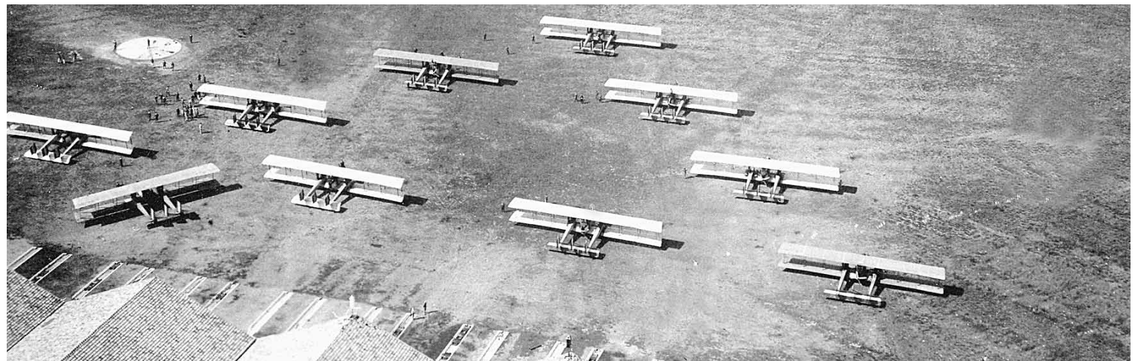
pionerismo aeronautico si assistette al sorgere di rudimentali hangar nei quali venivamo riposti gli aerei acquistati all'estero, o dove improvvisati tecnici e meccanici cercavano di realizzare dei velivoli progettati personalmente. La vera svolta si ebbe però con l'arrivo di Gianni Caproni e subito dopo del Battaglione Specialisti dell'Esercito.
Caproni fece di Malpensa la prima sede della sua industria; l'Esercito la trasformò in una scuola di pilotaggio, con tanto di officina in cui gli aerei venivano montanti e nel caso riparati. A prescindere da ogni considerazione di natura strategica legata alla difesa dello spazio aereo verso ovest, che al momento era certamente precoce, il successo di Malpensa come campo di volo può essere spiegato proprio con le sue particolari condizioni ambientali. L'antica cascina rappresentava per piloti e tecnici una speciale oasi in cui il loro lavoro non veniva intralciato da altre attività e dalla presenza di insediamenti abitativi. Quei pochi contadini che l'abitavano costituivano addirittura un elemento di sicurezza per i piloti che smarrivano la rotta o erano costretti ad atterraggi di fortuna. In buona sostanza fu subito chiaro all'intero mondo del volo che Malpensa possedeva una vocazione aeronautica del tutto unica e insostituibile.
I complessi eventi legati alla prima guerra mondiale rafforzarono questa vocazione poichè divenne evidente anche la natura strategica del sito. Il destino di Malpensa agli inizi prese quindi un indirizzo prettamente militare che restò tale sino al termine della seconda guerra mondiale. La fine del conflitto e i termini del Trattato di pace, per un attimo sembrarono decretare la fine di questa storica esperienza.

A history lesson: the merits of Busto Arsizio
It is difficult to resist to... vocations. Busto Arsizio is a town rich of vocations and Malpensa reveals itself to be from a historical point of view one of the most important and lasting vocations. In fact, in XVIII century, the old farmstead was bought by a branch of the enterprising Tosi family. In a period in which agriculture still had a considerable economic importance, the idea was to create the centre of a great activity concerning grain production. But everybody knows that the moor is not easy to subdue, although the considerable use of ploughs and good seeds. Also the most ambitious project to transform that immense plan in a profitable cotton plantation was unsuccessful. This project cost several entrepreneurs of Milan and also Alessandro Manzoni millions liras. With the exception of these unfortunate events, Malpensa became only a point of reference for the annual military manoeuvres which were performed at first by the Austrian cavalry and then by the Italian cavalry. Besides, as a form of imitation of the English life style, there were also frequent fox hunting, which ended with society meetings in theatres and salons of near towns.

Giovanni Caproni arrives in the moor
Malpensa quickly found its real fate during the first decade of the twentieth century, when the powerful roar of the engines started to cadence men's life.
As the aeronautical pioneering started to reveal itself, rough hangars for the airplanes bought abroad arose, where improvised technicians and mechanics tried to construct personally aircrafts. The real turning point comes with the arrival of Gianni Caproni and then of the Specialists' Battalion of the Army. Caproni transformed Malpensa in the first centre of his factory; the Army transformed Malpensa in a piloting school, completed with a shop where airplanes were assembled and, in case, repaired. Apart

La svolta verso i voli commerciali
Nello stesso tempo era ben evidente che la stessa guerra aveva dimostrato la straordinaria capacità di Malpensa di essere anche in prospettiva il miglior ponte di decollo verso le rotte commerciali italiane ed europee. L'Italia sembrava non avere più diritto a possedere una propria flotta; le era stato inibito anche di produrre aeroplani di grande portata per trasporto passeggeri e merci; ma ciò non significava che si dovesse tornare all'età della pietra azzerando il trasporto aereo. C'era un problema di modalità e di esercizio delle linee, di nuove flotte civili da costituire e controllare, ma era fin da subito evidente che il trasporto aereo con finalità civili e commerciali costituiva il più grande affare del futuro.
La seconda rinascita di Malpensa cominciò a delinearsi nel 1947 quando nella città di Milano crebbe il dibattito sulle nuove opportunità di sviluppo economico e di conseguenza si cominciò a ragionare sull'imprescindibile necessità di avere nei pressi un aeroporto intercontinentale. Fu in questo ambito che nacquero i primi contatti tra un gruppo di imprenditori, i pubblici amministratori di Milano e quelli di Busto Arsizio per la costituzione della "Società Aeroporto della Lombardia". Molto attiva in quegli anni e desiderosa di investire le molte ricchezze accumulate in decenni di intensa attività industriale nel settore cotoniero e meccanico, la città di Busto Arsizio era stata tra le prime ad intuire l'importanza di attrezzare la vicina Malpensa. Le idee erano abbastanza chiare, ma i subitanei disaccordi sulla struttura della società portarono a un nulla di fatto.

Si muovono i bustocchi
A quel punto furono i bustocchi a muoversi da soli e il 22 maggio 1948 diedero vita alla "Società Aeroporto di Busto Arsizio", una società per azioni, con sede proprio in Busto, dotata di un capitale iniziale di un milione di lire.



Presidente del Consiglio di Amministrazione era l'imprenditore Giovanni Rossini, sindaco di Busto e grande animatore del progetto. Un'idea la sua che in quelle giornate ricevette anche il concreto sostegno di altri imprenditori e delle Amministrazioni di molti Comuni del Varesotto.
Ci vollero mesi di duro lavoro per riqualificare alle nuove funzioni gli edifici e gli impianti, ma finalmente il 21 novembre 1948, con l'atterraggio di un quadrimotore Breda-Zappata, il nuovo aeroporto di Malpensa cominciò a funzionare. A testimonianza dell'importanza dell'avvenimento si registrò quel giorno la presenza del cardinale Schuster, di Ministri e Sottosegretari, di tante autorità locali. Inutile dire che al momento Malpensa era ancora una creatura soltanto bustocca e in parte milanese. Tutti le riconoscevano di essere portatrice di tante "belle speranze", ma perché l'interesse diventasse più preciso occorsero altre significative dimostrazioni. Un sostanziale aiuto giunse dall'immediato interesse dimostrato dalle principali Compagnie di trasporto aereo, Alitalia compresa, e dal contemporaneo proseguire degli interventi per il completamento delle strutture, dai piazzali di sosta alle piste di rullaggio, dalle aree per i passeggeri alle apparecchiature di sicurezza.
Il 21 aprile 1949 seguì l'apertura ufficiale dello scalo e il 2 febbraio 1950 si registrò il primo collegamento con New York. I numeri del bilancio non furono subito favorevoli, ma era solo questione di tempo. D'altra parte che Malpensa dovesse suscitare un grande interesse è testimoniato dal subitaneo ingresso nella Società, con la sottoscrizione di 30mila azioni, del Comune di Milano. Un ingresso (30 agosto 1951) che si rivelò subito strategico rispetto al ruolo successivo dell'aeroporto, tanto che nel volgere di pochi anni il Comune di Milano riuscì a diventare il primo azionista controllando la stragrande maggioranza del pacchetto azionario. Ciò portò (12 maggio 1955) alla nascita della

L'aeroporto di Malpensa prende consistenza "internazionale" negli anni '50.

During the Fifties the airport of Malpensa achieves international importance.

Sea, ovvero della Società Esercizi Aeroportuali, che comprendeva anche il controllo dell'aeroporto di Linate a sua volta riscattato dal precedente ruolo militare e attrezzato in funzione civile.

from every consideration of strategic nature connected with the defence of the west airspace (a consideration which was certainly early at that time), the success of Malpensa as air field can be really justified by its particular environmental conditions.
The old farmstead represented for pilots and technicians a special oasis where their work was not hindered by other activities and by the presence of built-up areas. The few farmers who lived there represented a form of security for the pilots that lost their way or were forced to crash landings. In short it was quickly evident to the entire flight world that Malpensa had an aeronautical vocation, which was unique and irreplaceable. The complex events connected with the First World War strengthened this vocation, because it was evident that the area had also a strategic nature. At the beginning the fate of Malpensa took a purely military course, which continued till the end of the Second World War. Then, the end of the war and the conditions concerning the Peace Treaty seemed for a while to establish the end of this historical experience.

21 novembre 1948 si inaugura Malpensa con l'arrivo del quadrimotore italiano Breda Zappata.

On 21 November 1948 Malpensa was opened; the arrival of the Italian four-engine aircraft Breda Zappata.

The turning point toward the commercial flights

At the same time the war demonstrated with particular evidence the exceptional capacity of Malpensa to be the best future take-off area towards Italian and European trade routes. It seemed that Italy had lost the right to have an air force; besides, Italy was not allowed to construct big airplanes for passengers' and goods' transport. However, this does not mean that it was necessary to regress and return to Stone Age, eliminating air transport. There was a problem concerning way and management of the lines, but also regarding the establishing and the control of new civil air forces. But it was immediately evident that an air transport with civil and trade aims represented the main business for the future.
In 1947 there was the second rebirth of Malpensa. At that time Milan became the centre of a discussion about the new opportunities of economic development and, as a consequence, it emerged the necessity to have in the surroundings an intercontinental airport. For this reason a group of entrepreneurs and the public directors of Milan and

Busto Arsizio started to organize their first meetings in order to establish the so called «Società Aeroporto della Lombardia». At that time the town of Busto Arsizio was very active and eager to invest all the riches amassed during decades of intense industrial activity in the cotton and mechanical field. Therefore Busto was one of the first towns that guessed the importance to fit out the near future airport of Malpensa. The idea were enough clear, but the project came to nothing because of the sudden disagreements about the structure of the company.

The citizens of Busto (the so called "Bustocchi") entered into action

At this point the so called Bustocchi entered into action and on 22 May 1948 they established the "Società Aeroporto di Busto Arsizio", a joint-stock company with the offices in Busto and with an opening balance of 1.000.000 Liras. The president of the Board of Directors was the entrepreneur Giovanni Rossini, mayor of Busto Arsizio and great promoter of this project. His idea met the concrete support of other entrepreneurs and of the municipal administrations of Varese and Province.

It took months of hard work to renovate buildings and fixtures and to adapt them to the new functions. Finally, on 21 November 1948 and with the landing of a Breda-Zappata four-engine aircraft, the new airport of Malpensa was opened.

Cardinal Schuster, Ministers and deputy-ministers, as well as many local authorities, were there,

Nelle pagine a seguire: notazioni fotografiche sull'aeroporto di Malpensa, foto Archivio SEA Aeroporti di Milano.

In the following pages: a photographic reportage regarding the airport of Malpensa, photo Archive SEA Airports of Milan.

to underline the importance of the event. It is not necessary to remember that at that time Malpensa was still a structure of Busto and Milan. All people recognized that Malpensa could represent high hopes, but it was necessary to have other significant demonstrations in order to have more specific interests.

A substantial support was given by the main air transport companies, Alitalia included, and by the contemporaneous continuation of the interventions for the finishing of the fixtures, from the helipads to the taxi way, from the areas for the passengers to the security equipments.

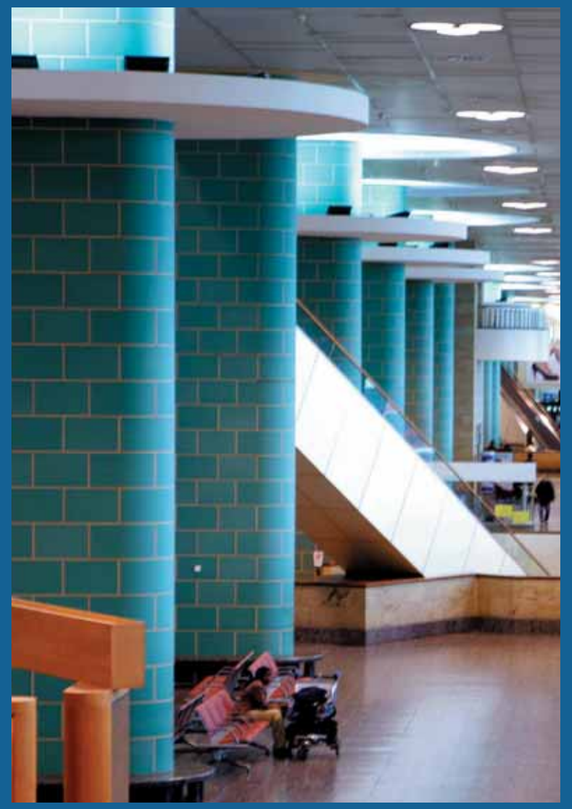
On 21 April 1949 the airport was officially opened and on 2 February 1950 there was the first flight to New York.

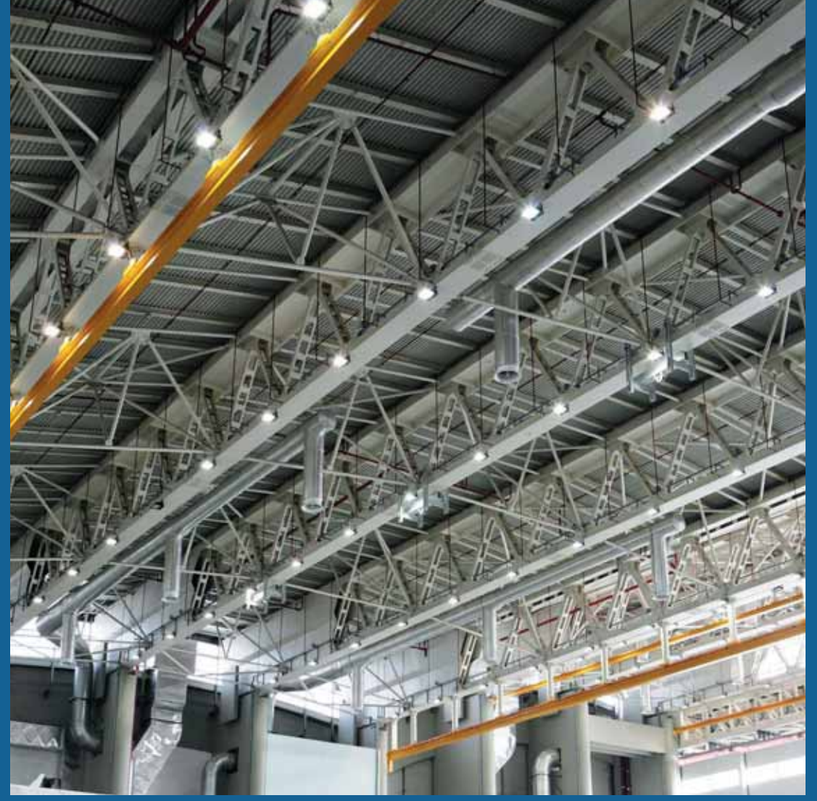
At the beginning the balance was not favourable, but it was only a question of time. On the other side, the rapid joining of the town council of Milan in the company (on 30 August 1951, with the subscription of 30000 shares) demonstrates the great interest which Malpensa aroused.

This joining immediately revealed itself to be strategic in comparison with the following role of the airport. In fact, in a few years, the town council of Milan became the first stockholder, controlling the overwhelming majority of the stack.

Thanks to this stockholder, on 12 May 1955 it was established the Società Esercizi Aeroportuali SEA (Company for airport services), which also controlled the airport of Linate (that was redeemed from its previous military role and transformed for civil aims).

A10



BUS
CAR
HIRE
TRENI
Trains

PARTENZE Departures