

I PIANI DI BRUNINI (SEA)

Ritorno in volo  
stile 11 settembre

di Maurizio Giannattasio

Come cambierà il trasporto negli scali milanesi. Think tank di Sea per gli scenari post pandemia.

a pagina 7

# Malpensa, 4 ore per l'imbarco In futuro più spazi e test rapidi

## LA RIPRESA

Partiti da uno scalo deserto i 340 cinesi bloccati in Italia  
La Sea: aumenteremo le distanze e il self service  
«Sarà una crisi lunga, due scenari opposti allo studio»

di Maurizio Giannattasio

Escono dall'auto. Ancor prima di scaricare i bagagli si infilano la tuta bianca, la mascherina e i guanti. I bambini sui passeggini sono bardati con scafandri e dispositivi che assomigliano a maschere antigas. Poi tutti in fila. La coda, per mantenere le distanze, si snoda ben al di fuori degli ingressi del Terminal 2 di **Malpensa**. Sono i 340 cinesi bloccati in Italia che un volo «rescue» è venuto a riportare a casa. Dentro il terminal uomini e donne dell'ambasciata fanno compilare moduli e autorizzazioni. Cambia anche il kit per il volo. Niente tappi per le orecchie o spazzolino, ma guanti protettivi e gel sanificatori. Resta invariata solo la mascherina. Ma non è quella per dormire. Per l'imbarco ci vogliono 4 interminabili ore.

Difficile pensare il futuro del trasporto aereo in una situazione spettrale come questa. Dove ogni giorno centomila passeggeri partivano, tornavano, si ammassavano, adesso è il deserto. **Linate** ha chiuso. Così il Terminal 1 di **Malpensa**. Resta il Terminal 2 che nei giorni scorsi ha battuto il suo record negativo: 538 passeggeri in tutto. Cinque voli Alitalia e il giornaliero di Lufthansa per Francoforte. Restano i voli umanitari che portano dispositivi sanitari: 26 a marzo per 200 tonnellate di aiuti. Prima nei due scali la-

voravano 20mila persone di cui 1800 dipendenti **Sea**, la società che gestisce i due scali. Adesso se si arriva al migliaio è tanto. Si è lavorato su come gestire l'emergenza. Dispositivi di protezione, macchine per sanificare i locali, la sicurezza dei lavoratori, dei pochi passeggeri, il contenimento dei danni economici. Ma accanto all'unità di crisi che lavora sull'immediato la **Sea** ha messo in piedi un think tank con il compito di «Disegnare il futuro» come spiega l'amministratore delegato **Armando Brunini**, ossia di tracciare i possibili scenari del post pandemia. Come cambierà il nostro modo di viaggiare? Chi saranno gli operatori che resteranno in piedi? Che fine faranno i low cost che fondano la propria esistenza su spazi ridotti e capienza massima? Come si preparano le società che gestiscono gli aeroporti? «Chi opera in anticipo, opera bene» avverte Brunini. Il gruppo di lavoro è in contatto con istituti di ricerca, altre aziende europee che gestiscono gli scali, banche d'affari. Sono stati individuati due scenari estremi. Il più positivo e il più negativo. Quello buono fa riferimento a dei modelli di recupero già messi in atto in passato dopo l'attentato alle Torri Gemelle o durante l'epidemia della Sars o ancora in seguito alla crisi finanziaria del 2011. Unica variante rispetto a questi shock è il tempo. La crisi attuale si risolverebbe in un arco temporale molto

più lungo. «In questo scenario — continua Brunini — ci vorrebbero circa tre anni per tornare a un'industria dei trasporti che assomigli a quella che ci siamo lasciati alle spalle». Danni seri nel 2020, un 2021 che zoppica, la ripresa nel 2022 ma con compagnie aeree simili a quelle di oggi e con la gente che non ha perso il gusto di viaggiare. All'estremo opposto le modifiche sono strutturali. Nei comportamenti dei viaggiatori, nella propensione a viaggiare, nelle disposizioni che regolano i processi aeroportuali così come è successo dopo l'11 settembre per i controlli antiterrorismo, nella struttura dell'offerta, nelle compagnie aeree. Chi rimarrà in piedi se ci sarà una riduzione radicale dei posti? Probabilmente solo le compagnie nazionalizzate con il governo alle spalle che ripianano le perdite. E dal punto di vista del viaggiatore, quali saranno le ripercussioni sul costo del biglietto? L'aereo tornerà ad essere privilegio di una élite? «È uno scenario di modifica strutturale — dice Brunini — e serve per inqua-



drare il tema nella sua complessità, ma gli esperti ci dicono che non è il più probabile. La verità potrebbe stare nel mezzo: qualche cambiamento strutturale e una crisi più prolungata nel tempo ma anche un ritorno alla normalità per numero di collegamenti e volume di passeggeri. Scommetterei su questo».

Cosa comporterà per gli scali milanesi? Intanto, la certezza che gli aeroporti delle città più importanti rimarranno in vita. Sarà necessario mantenere il distanziamento all'interno dello scalo. «Mentre prima si lavorava tantissimo per massimizzare il numero dei passeggeri per me-

tro quadro all'interno dello scalo, bisognerà fare il contrario». Significa avere a disposizione più spazio possibile per mantenere la distanza nelle code. Per il Terminal 1 di **Malpensa** non è un problema. Più difficile a **Linate**. Ma la questione potrebbe essere risolta a monte. O con un sistema di test rapidi all'interno dello scalo quando saranno pronti o permettere la partenza solo a chi si è già sottoposto al test e porta con sé un certificato medico. La tecnologia giocherà un ruolo fondamentale. Più self service di ogni tipo perché le persone cercheranno sempre più di evitare i contatti, macchine controlla bagagli

più veloci e performanti perché bisognerà ridurre al massimo i tempi di attesa gonfiati a dismisura dai maggiori controlli. «La **Sea** è abituata a reagire più degli altri alle crisi. Ricordo tra le altre cose il dehubbing di **Malpensa** — conclude l'amministratore delegato di **Sea** che da un mese non vede la famiglia che vive a Napoli — siamo un'azienda resiliente, capace di resistere alle avversità. Ora è il momento di studiare, guardarsi intorno, anticipare. Dobbiamo essere molto veloci ad adattarci ai nuovi possibili scenari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3

**Gli anni** previsti in uno scenario ottimista, per il ritorno alla normalità del trasporto aereo

20

**Migliaia** le persone al lavoro a **Linate** e **Malpensa** prima della pandemia: oggi solo un migliaio

538

**I passeggeri** giornalieri attuali nello scalo milanese contro 100mila precedenti: è il record negativo

## Manager



● La **Sea** (*l'ad Armando Brunini in foto*) ha allestito un think tank per «Disegnare il futuro» degli scali milanesi

● Il gruppo di lavoro è in contatto con istituti di ricerca, altre aziende europee che gestiscono gli scali, banche d'affari

● Sono stati individuati due scenari estremi. Nel primo ci vorrebbero circa tre anni per tornare alla situazione pre-coronavirus

● Il secondo prevede cambiamenti strutturali nei comportamenti dei viaggiatori, nella voglia di viaggiare, nelle disposizioni come successe dopo l'11 settembre



**Il viaggio** Mascherine, tute, protezioni. Le operazioni per la partenza da **Malpensa** del gruppo asiatico

