

# Metti un Moxy a Malpensa

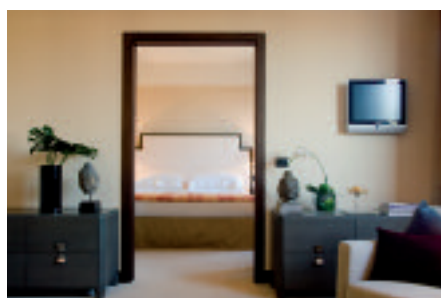


Cosa succederà quando il prossimo anno aprirà il primo hotel della nuova catena alberghiera firmata Marriott e Ikea presso il Terminal 2? Se lo chiedono gli albergatori dell'area intorno a Malpensa, che in questi ultimi anni hanno visto pochi turisti e tante situazioni di crisi. La speranza è tutta nella valorizzazione dell'aeroporto

➡ **Barbara Ainis**

La concorrenza interna di Linate, le scelte di trasferimento al City Airport da parte di Air France, Lufthansa e poi KLM, per non parlare della crisi internazionale: sono molte le zavorre che impediscono a Malpensa di recuperare il terreno perduto negli ultimi anni, a cominciare dal de-hubbing di Alitalia. Così il 2012 dello scalo bustocco si è chiuso con un calo del numero di passeggeri pari al 4% (dato comunque migliore di quello della media nazionale, pari a -7,4%) e i primi due mesi del 2013 hanno segnato un ulteriore -5,7%. Malpensa soffre e con lei gli albergatori dei comuni limitrofi.

È in questo quadro ben poco rassicurante che si è diffuso l'annuncio di una nuova apertura alberghiera. Si tratta del primo hotel dell'ormai nota, anche se ancora da venire, catena low-cost Moxy, frutto della partnership tra Marriott, Ikea e altri investitori. Salita agli onori della cronaca per un'efficace operazione di promozione e passaparola, oltre che per l'equivoco che voleva gli hotel arredati in stile svedese con mobili dai nomi impronunciabili (Ikea Group, con la sua divisione immobiliare, invece, è solo un investitore e un fornitore di soluzioni organizzative), la nuova catena alberghiera aprirà il primo dei suoi ho-



Tra gli sviluppi più promettenti di Malpensa l'apertura di nuove rotte e il rafforzamento delle dinamiche con le aree che mostrano segni di grande vitalità come quelle del Golfo, dell'Asia e del vicino Oriente

tel proprio a Malpensa, presso il Terminal 2. Ma sono in molti a chiedersi se il territorio e il mercato siano in grado di accogliere una nuova struttura ricettiva.

### Un altro low cost

«Già da alcuni anni, l'area intorno a Malpensa non è in grado di accogliere nuove strutture ricettive, comprese strutture low cost per le quali diversi progetti sarebbero ancora in cantiere», commenta senza alcun dubbio **Agostino Buggio**, general manager presso lo Starhotels Grand Milan di Saronno. «Di fatto le strutture low cost esistono già! In questi ultimi anni abbiamo visto ridursi drasticamente occupazione e tariffe e la conseguenza è stata che, in particolare, i nuovi hotel 4 stelle, per riuscire ad attirare una minima quota di mercato, sono stati costretti a proporsi sul mercato come tre stelle, con servizi ridotti. Tutto per contenere i costi e riuscire a porsi in vendita con tariffe in effetti da low cost». Queste

Qui sopra e in basso, immagini dello Starhotels Grand Milan, hotel business oriented che offre una struttura tariffaria flessibile pur mantenendo uno standard di base da 4 stelle superior

preoccupazioni sono condivise a livello associativo anche da Federalberghi Varese che non vede grandi prospettive da un ulteriore aumento dell'offerta a fronte di una domanda, nella migliore delle ipotesi, stagnante. E il posizionamento del nuovo albergo nella categoria tre stelle low cost, in effetti, convince poco, dal momento che il prezzo per camera annunciato (tra i 60 e gli 80 euro) è, in realtà, l'attuale prezzo medio per camera della zona, servizi esclusi. «Ho qualche dubbio che la nuova catena alberghiera possa mantenere quanto si propone», afferma ancora a tal proposito Agostino Buggio. «Già attualmente c'è un'ampia scelta di strutture ricettive di livello superiore che applicano

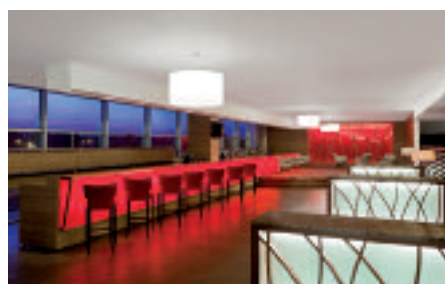


Esterno dello Sheraton Malpensa, nel Terminal 1 dell'aeroporto. L'hotel oltre a un indiscusso vantaggio di location offre un'elevata qualità di servizi e di prodotto con la presenza di ampi spazi congressuali, di una Spa, di un fitness center e di un servizio club per i clienti premium



le stesse quotazioni che si propone di offrire il Moxy. Nel nostro caso il discorso è diverso. Ci rivolgiamo particolarmente alla clientela business, che richiede un servizio completo e personalizzato, non certo sostenibile con tariffe da 60 euro, se si vogliono garantire i livelli minimi di standard per un 4 stelle. Per questo motivo abbiamo una struttura tariffaria flessibile che offre al cliente la scelta, secondo le proprie necessità, pur garantendo di base uno standard da 4 stelle superiore. Sono oramai scontati servizi come buffet breakfast, wi-fi Internet, room service, ma lasciamo al cliente la scelta».

Qualche anno fa, a fine 2010, una situazione simile aveva riguardato un'altra fascia di mercato, gli hotel di categoria elevata, che si erano dovuti confrontare con il nuovo Sheraton, nel Terminal 1 dell'aeroporto. «L'apertura del Moxy non ci pre-



occupa direttamente, ma è evidente che stiamo assistendo a una crescita dell'offerta alberghiera che determinerà uno scompensamento rispetto alla domanda», commenta **Gianrico Esposito** (foto), direttore dello Sheraton Malpensa. «Se dal punto di vista logistico, ritengo sia opportuno aprire un albergo nel Terminal 2 (è quello che è stato per Sheraton due anni e mezzo fa e oggi il nostro albergo conta su livelli di occupazione del 75-80% e prezzi dal 50 al 60% maggiori rispetto alla media della zona), d'altra parte questo sicuramente aggraverà la situazione di crisi di molte strutture di fascia di prezzo media, che offrono un servizio più essenziale. Nel nostro caso c'è un indiscusso vantaggio di location, ma a questo facciamo corrispondere un'elevata qualità di servizi e di prodotto (Spa, fitness, servizio club per i clienti premium, spazi congressuali tra i più grandi della zona), oltre, naturalmente, al marchio. Tutti elementi cui la clientela riconosce valore e che consentono di posizionarci a livello un tariffario nettamente superiore. Certo che, invece, gli umori di molti colleghi non sono impron-

tati all'ottimismo. L'unica speranza è che l'aeroporto torni a crescere».

### Il futuro di Malpensa

I dati degli ultimi anni e anche quelli attuali non farebbero ben sperare in una ripresa dei volumi di Malpensa, ma all'orizzonte ci sono appuntamenti importanti che possono trasformarsi in grandi opportunità di crescita, dall'Expo 2015 al turismo proveniente da Asia, America Latina e Medio Oriente, per l'aeroporto e per l'indotto. Si parla di un possibile aumento dei passeggeri già a partire dal 2014, di 20 milioni di visitatori in occasione dell'Expo e addirittura del raddoppio dei passeggeri da qui al 2030. Per rispondere a queste prospettive Sea ha programmato un ambizioso (quanto criticato) maxi investimento da 1,3 miliardi, che prevede, oltre al terzo satellite, già inaugurato e capace di accogliere contemporaneamente due Airbus A380 e di attirare (è questa la speranza) rotte dai Paesi emergenti, anche una terza pista, un nuovo polo logistico e l'estensione del sistema viario e delle aree di parcheggio. Ma di fronte a SEA e al suo master plan si sono parati ostacoli difficilmente sormontabili: dalla maxi multa da 360 milioni comminata dalla Ue per gli aiuti alla divisione Handling, al "no" del ministero dell'Ambiente ai piani di sviluppo che determinerebbero un'incidenza ambientale insostenibile. Quest'ultima valutazione negativa, però, è stata "congelata", lasciando a SEA nove mesi di tempo per risolvere gli elementi di incompatibilità.

Ma ci sono questioni più a breve termine che possono e devono essere affrontate per risollevare le sorti dello scalo bustocco e del territorio. «Io principalmente ritengo che si debba chiarire il dualismo e la concorrenza interna tra Linate e Malpensa», commenta a proposito Gianrico Esposito. «Il City Airport di Milano sta drenando traffico intercontinentale da Malpensa, rallentando la crescita qualificata dell'aeroporto. Gli sviluppi più promettenti riguardano l'apertura di nuove rotte e il rafforzamento delle dinamiche con le aree del Golfo, dell'Asia, del Vicino Oriente, che mostrano segni di grande vitalità». Ma per sbloccare la situazione serve la disponibilità e la volontà di molti soggetti. «Il mercato necessita di sinergie

### L'OPINIONE DI FEDERALBERGHI VARESE

La situazione degli alberghi dell'area Malpensa continua a essere difficile nonostante il ritorno, dopo lungo tempo, del segno positivo sull'occupazione camere e Revpar. I dati 2012 non rappresentano, tuttavia, un'inversione di tendenza (nel periodo pre-crisi anno 2007, l'occupazione camere era del 73,69%, la Revpar di 58,49 euro). A distanza di sei anni la percentuale di occupazione camere è del 58,94% mentre la Revpar è pari a 41,45 euro. A conferma dell'emergenza vi sono le richieste di alcune strutture alberghiere di utilizzare gli ammortizzatori sociali in deroga per salvaguardare i livelli occupazionali. Questa situazione non fa che confermare i timori espressi da Federalberghi Varese all'indomani del de-hubbing di Alitalia. Il sovradimensionamento dell'offerta camere rispetto alle esigenze attuali dell'aeroporto, sta infatti, generando uno squilibrio in tutto il settore dell'ospitalità che gravita intorno all'aerostazione. L'apertura delle nuove strutture tra la fine del 2010 e il 2011 ha, di fatto, azzerato i piccoli effetti positivi derivanti dall'aumento del volume di traffico passeggeri. Questa situazione davvero preoccupante ha spostato i termini della competizione tra aziende: prima il confronto era sulla qualità dei vari servizi offerti, ora è quasi esclusivamente legato al fattore prezzo. Una corsa al ribasso che si traduce in drastici cali di fatturato con conseguente perdita della capacità per le aziende di reinvestire nelle proprie strutture.

tra i diversi player istituzionali: Regione, Ente Fiera-Provincia di Milano e SEA», chiarisce Agostino Buggio.

«Va riconosciuto, una volta per tutte, il potenziale dello scalo di Malpensa. La politica ha notevolmente frenato il progetto di sviluppo e gli investimenti, anche stranieri, nell'area. È necessario un piano d'area chiaro e condiviso che permetta una programmazione più ampia e di conseguenza, investimenti mirati. Per ultimo, va assolutamente monitorato il proliferare di progetti alberghieri che altre non sono che cattedrali nel deserto senza un futuro dopo l'Expo».

**Per Malpensa si parla del raddoppio dei passeggeri da qui al 2030 e di 20 milioni di visitatori in occasione dell'Expo**

