

Limitate Linate o Malpensa non decollerà

Pubblicato: Giovedì 19 Gennaio 2012

Dopo l'editoriale del direttore di VareseNews Marco Giovannelli dal titolo "Cosa fare di Malpensa?", pubblichiamo un importante contributo inviato alla redazione dagli esperti di www.aeroportilombardi.it, che spiega quale potrebbe essere la vera soluzione per rilanciare l'aeroporto una volta per tutte, mettendolo in concorrenza con i "big" europei (Monaco, Francoforte, Parigi, Amsterdam, Londra): chiudere Linate, far rispettare rigorosamente le limitazioni del decreto Bersani Bis e concentrare l'attenzione su Malpensa



Egregio direttore,

vorremmo poter dire anche la nostra circa la questione Malpensa, del suo futuro e del suo indotto.

Come ben sappiamo l'aeroporto è stato snobbato dai vari Governi centrali e ancora oggi è difficile far arrivare a Malpensa le compagnie extracomunitarie che sono blindate dai singoli accordi di traffico bilaterale. E' di pochi giorni fa la bocciatura da parte del Ministro Passera dell'autorizzazione a Singapore Airlines del volo Milano-New York, bocciatura dovuto a salvaguardia di Alitalia compagnia che sappiamo bene cosa abbia fatto e disfatto a Malpensa negli ultimi 4 anni.

Tornando al tema del suo [editoriale "che ci facciamo con Malpensa"](#) è una questione che ormai si trascina da decenni, basti pensare che il 25 ottobre 1998 quando aprì la Grande Malpensa nessuna ebbe il coraggio (ma sarebbe da usare una espressione più colorita) di chiudere davvero Linate. Vero che in Italia sembra impossibile e fantascientifico ma se pensiamo agli altri paesi evoluti è sempre stato così; a Giugno quando Berlino avrà un grande aeroporto saranno solo un ricordo i 2 vecchi scali cittadini chiusi. Altrove pensano al bene comune collettivo: meglio avere un aeroporto ben collegato e fuori città che tanti piccoli aeroportini che si fanno tra loro la guerra.

E' un po' come la raccolta differenziata: è scomoda e nessuno la voleva fare ma alla fine per il bene comune la si fà.

Non è un quindi un caso che Malpensa sia rimasta un aeroportino in Europa. Motivo? Oltre a non aver chiuso Linate tutt'oggi continua il cannibalismo tra i 2 scali: Air France e Klm sono le ultime compagnie che hanno deciso di trasferire tutti i voli per Parigi e Amsterdam da Malpensa a Linate ma le

possiamo assicurare che molte altre big europee ci stanno seriamente pensando da tempo...

Il problema è di fondo: se da Linate i passeggeri fuggono via altri hub europei, perchè mai una compagnia deve rischiare un nuovo volo diretto da Malpensa? Perchè un Milanese deve scegliere l'aeroporto più "scomodo" (peraltro ben collegato ormai via ferrovia e via gomma, e nel 2015 ancor più)? Senza contare che se il traffico pregiato vola su Linate da Malpensa come le riempi le business classe la componente cargo che viaggia sulle tratte passeggeri, che sono fondamentali per tenere in attivo i voli? Come riempi i voli di transiti italiani se gli italiani arrivano a Linate e non a Malpensa? Verso l'Asia abbiamo i colossi Emirates, Singapore, Cathay etc. che vengono a prendersi i passeggeri ma verso le Americhe ed anche l'emergente Africa è ben visibile il danno!

Decidere cosa fare di Malpensa e dell'indotto, con relativi benefici socio-economici, non può non passare sul decidere cosa fare a e di Linate... Il lavoro arriva principalmente dai voli di lungo raggio che generano un indotto su catering, handling e servizi generali immenso: basti pensare che le statistiche IATA indicano fino a 4.000 posti per ogni milione di passeggeri annui di lungo raggio.

Peraltro a Linate basterebbe far rispettare rigorosamente le limitazioni del decreto Bersani Bis: per esempio se sulla Milano-Napoli sono ammessi solo 2 voli giornalieri da parte di ogni compagnia è impensabile che Alitalia ne effettui almeno 9 giornalieri! Stessa sorte per il Linate-Parigi di Air France, che ne effettua ben 6 anzichè i 2 consentiti... tale prassi avviene su decine di destinazioni grazie al gioco dei code-share.

La nuova Cai-Alitalia infatti possiede 5 Coa (certificati di operatore aereo) e di conseguenza li usa per quintuplicare i voli e il monopolio su Linate. Questo sia a suo favore che verso i partner AirFrance-Klm con il benestare di Ministero e Enac E' ovvio che se Airone, Alitalia Express, Airone Cityliners e VolareWeb sono come Alitalia posseduti da CAI, questi 5 Coa sono da attribuire a un unico vettore come del resto tale norma avviene per i bilaterali (se Singapore costituisce Singapore Italia e il capitale di maggioranza è di Singapore, la consociata italiana non può accedere ai bilaterali italiani).

Quindi, prima di decidere cosa farne di Malpensa, decidiamo se vogliamo lo sviluppo economico e il ritorno di migliaia di cassa integrati al loro lavoro, ma soprattutto decidiamo cosa farne di Linate e delle regole che oggi non vengono rispettate. L'economia di tutta la macro-area, e in primis il destino di decine di migliaia di Aziende e lavoratori hanno bisogno di una Malpensa forte e competitiva. Insistere sull'orticello Linate, che alla fine, per accontentare certe limitate visioni e pretese Milanesi, fa solo ingrassare il business di compagnie aeree e dei relativi hubs stranieri cui fanno riferimento. Gli aeroporti di Monaco, Francoforte, Parigi, Amsterdam, Londra ringraziano sentitamente.

Pura Follia!

Cordiali Saluti

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it