

# VareseNews

## Io, viaggiatore, difendo Malpensa

**Pubblicato:** Martedì 21 Agosto 2001



Sono un utente di Malpensa che vola spesso all'estero e non ho resistito alla tentazione di scrivere questa mail, alla luce dei tanti articoli che appaiono sul vostro giornale contro Malpensa.

Vorrei precisare che non sono azionista ne' di SEA ne' di Alitalia. Non ho quindi alcun interesse personale, se non la mia esperienza di viaggiatore (negli ultimi due anni ho volato piu' di 100.000 miglia all'anno in giro per il mondo). Inoltre ho la mia opinione di cittadino. In questo momento sono a Los Angeles dove risiedo in estate (insegno all'università della California).

Vorrei proporre alcune riflessioni su Malpensa:

#### 1. Attraversamento delle piste

Molti dicono che Malpensa e' stata fatta male specie per il fatto di avere le due piste in parallelo con l'aerostazione all'esterno rendendo necessario l'attraversamento delle piste. Ora, negli ultimi mesi sono stato nei seguenti aeroporti:

- Los Angeles (LAX): oltre 60 milioni di passeggeri, 4 piste parallele accoppiate a due a due ai lati dell'aerostazione come Malpensa. L'attraversamento e' la norma.
- Heathrow (Londra): 70 milioni di passeggeri, due piste parallele, con i terminal 1, 2 e 3 all'interno (non c'e' attraversamento) e il terminal 4 (quello enorme di British Airways) all'esterno e che richiede quindi l'attraversamento.
- Lione: 2 piste parallele con terminal esterno come a Malpensa.
- Francoforte: oltre 40 milioni di passeggeri, due piste parallele come quelle di Malpensa con terminal esterno piu', se non sbaglio, una terza pista posizionata piu' o meno come quella che vuole fare la SEA.
- Newark (e' uno dei tre (!) aeroporti di New York): 35 milioni di passeggeri due piste parallele con terminal all'esterno come Malpensa, piu' una terza pista simile a quella proposta da SEA.
- Chicago: oltre 70 milioni di passeggeri, non ricordo se 6 o 8 piste poste tangenzialmente intorno ai terminal. In diverse zone c'e' attraversamento.
- San Francisco: 40 milioni di passeggeri, 4 piste a coppie di due con le due coppie intersecate a 90 gradi (!!!). Si attraversa ogni momento.
- Las Vegas: circa 35 milioni di passeggeri, 4 piste strutturate piu' o meno come a San Francisco.
- Boston: circa 40 milioni di passeggeri, se non sbaglio tre piste che si intersecano tra loro!
- Seattle: oltre 30 milioni di passeggeri, se ricordo bene ha esattamente la stessa struttura di Malpensa (due piste parallele con terminal esterno).

Gli unici aeroporti nuovi che ho visto recentemente e che non presentano questo problema sono quello nuovo di Oslo e quello di Denver. In entrambi i casi (specie a Denver), le autorità locali hanno a disposizione migliaia di ettari di spazio visto che la zona non e' molto abitata e quindi hanno potuto studiare la cosa senza vincoli di alcun tipo. A Denver (circa 40 milioni di passeggeri), comunque, ci sono 6 piste usabili in contemporanea e ne stanno costruendo una o due nuove.

Ora, sono d'accordo che la SEA e l'ENAV devono muoversi e predisporre migliori sistemi di movimento a terra. Ma continuare con questa storia dell'attraversamento dicendo che nel resto del mondo non ci sono situazioni simili e' semplicemente falso. Piuttosto perche' non chiedete a SEA e ENAV se e' vero che l'APRON (il radar per il controllo a terra' degli aerei) non funziona ancora? Quello si sarebbe un problema su cui insistere per garantire maggiore sicurezza.

#### 2. Ridistribuire il traffico su diversi aeroporti

Sento dire questa cosa da molti e mi chiedo se si rendono conto di quello che vuol dire. Un'area come la Lombardia ha bisogno di collegamenti diretti con il resto del mondo. Ma per fare questo serve l'hub. Perche? Se voglio avere il volo per luoghi come Pechino o Osaka, devo mettere aerei grossi che devo riuscire a riempire. Ora se metto tutti i voli a Malpensa e faccio l'hub, li posso alimentare con i voli locali/regionali che confluiscono sull'hub (per esempio, un po' di passeggeri da Milano, alcuni da Roma, altri da Perugia e cosi' via). Ma se li distribuisco su diversi aeroporti come alimento i voli? Come si fa a mettere, per esempio, il volo per Pechino a Montichiari e quello per Osaka a Torino? Chi porta tutti i passeggeri in quei due scali? Bisognerebbe moltiplicare tutti i collegamenti regionali per creare tanti mini hub. Impraticabile. Oppure bisogna fare un favore a Lufthansa e Swissair come facciamo da anni. Mettiamo tutti i voli punto a punto con Zurigo e Monaco e facciamo fare l'hub a loro, lasciando nelle loro tasche migliaia di miliardi.

#### 3. La crescita di Malpensa

Io posso capire che avere un aeroporto vicino non fa piacere. Io abito in Brianza e sono sotto la rotta dei voli che da Linate vanno verso la Svizzera e l'Europa. Essendo a poco piu' di 15 km in linea d'aria da Linate, i voli li sentiamo. Ma quale sarebbe l'alternativa? Non avere un aeroporto? Malpensa c'e' sempre stata ed era ovvio che dovesse crescere. Tutti noi 20 o 30 anni fa avevamo una sola macchina e ora ne abbiamo 2 per famiglia e poi ci lamentiamo che non ci sono le autostrade o che i collegamenti ferroviari non funzionano bene. Pero' l'alta velocita' non si puo' fare, le autostrade no perche' inquinano, gli aeroporti devono essere dimensionati con le esigenze di 15 anni fa, ...

Io abito in una zona splendida: la Brianza. Molto verde e tanta tranquillita'. Per cui capisco che un aeroporto e' difficile da digerire. Ma non si puo' continuare a massacrare Malpensa in questo modo. Lo so che cosi' si dira' che faccio gli interessi di Fossa e di Alitalia. Ma se guardassimo a quello che succede nel resto del mondo ci accorgeremmo che un hub, se ben gestito e organizzato (e qui certamente le critiche verso SEA ci possono e devono stare se motivate) e' indispensabile.

Possibile che dobbiamo fare sempre gli interessi degli altri paesi e mai i nostri?

Alfonso Fuggetta

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it