

# VareseNews

## Opinioni su Malpensa

**Pubblicato:** Venerdì 30 Novembre 2001



Egregio Direttore, rispondo ad alcune affermazioni del Sig. Porrini che mi sembrano errate.

> L'Italia è l'unico paese europeo che possiede una configurazione bipolare delle infrastrutture aeroportuali di tipo hub: > il sistema di Roma-Fiumicino e quello di Milano-Malpensa. > Forse perché siamo un Paese lungo e stretto. > Battute a parte, questa "opportunità" più che il frutto di una ragionata strategia, sembra figlia del caso.

In primo luogo Fiumicino non è mai stato un hub. E probabilmente Fiumicino non lo sarà mai. Perché, come quelli dell'Alitalia sanno bene, Fiumicino è sostanzialmente un luogo di arrivo e non di partenza. Che significa? Che non esiste un mercato locale forte di clienti che parte da Fiumicino, condizione non sufficiente ma certamente necessaria per creare un hub. Il mercato è al nord e poiché le rotte sono quasi tutte verso nord, nessuno dal nord va a Roma per poi tornare su. A Fiumicino esiste un forte traffico in arrivo dall'estero. Ma il traffico in arrivo è guidato per lo più dalle compagnie straniere. Per esempio, un abitante di Singapore probabilmente sarà un frequent flyer della Singapore airline che ha il servizio più vasto a Singapore. Quindi se deve andare a Roma ci va con quella linea aerea, non con Alitalia. Il che vuol dire che non è conveniente per una compagnia aerea avere Fiumicino come hub. Certo un hub deve attrarre traffico anche da fuori, ma Fiumicino è tagliato fuori dal mercato del nord. Infine, quello che lei dice non è molto vero. La Germania ha Francoforte e Monaco. Inoltre, la Francia ha il De Gaulle, vuole sviluppare Lione e sta pianificando il terzo aeroporto intercontinentale a sud di Parigi (oltre a Orly che fa anche lui un bel po' di traffico). Quindi, è vero che altri paesi non hanno tanti hub, ma l'Italia non ne ha due. Ne ha due mezzi: Fiumicino non lo sarà probabilmente mai e Malpensa lo si sta bloccando. Segnalo che tutti gli hub europei (cito Amsterdam, Francoforte, Parigi, Londra e Monaco) sono al centro di aree a forte industrializzazione, non necessariamente capitali (vedi Berlino e Bonn in Germania che non hanno hub). L'unica grande area industriale senza l'hub è proprio Milano.

> Per Malpensa è successo esattamente il contrario: si è progettato uno scalo quando il servizio tra coppie di città senza soste intermedie (point-to-point) > era la regola generale, poi, cammin facendo (un cammino lungo trent'anni nel corso del quale il territorio non poteva certamente congelare le sue dinamiche sociali, economiche > ed urbanistiche) si è voluto "adattare" simili infrastrutture per rincorrere la nuova luccicante prospettiva di mercato: l'hub, ovvero il servizio basato su percorsi indiretti, meglio > > definito come traffico di transito.

Mi scusi ma questa mi sembra la scoperta dell'acqua calda. 100 anni fa non ci si poneva il problema degli aeroporti. 50 anni fa ce lo si poneva pensando ad un traffico di elite. Oggi bisogna porsi nell'ottica di un traffico mondiale e di massa. La realtà è che l'Italia, come al solito, è in ritardo nell'adeguarsi ai cambiamenti e all'evolversi della società.

> In realtà questa parolina inglese non spiega un bel niente, tant'è che in Lombardia si fanno sempre più forti le voci che parlano di > realizzare un altro hub a Montichiari.

Di Montichiari (dove ho prestato servizio militare e che conosco quindi molto bene) si parla come supporto per il traffico merci, visto che Malpensa è fermo. Ma se Malpensa ha dei limiti, Montichiari non mi sembra lontanamente considerabile. Ha una sola pista, a meno che non si decida di mandare via il 6 stormo di Ghedi; ma a quel punto avremmo due piste e se ricordo bene parallele come a Malpensa (anche se più distanziate). A me sembra che Montichiari ha sostanzialmente tutti i problemi di Malpensa senza alcun reale vantaggio. Per di più è ancora più lontana da Milano. E al di là delle intenzioni non esiste nulla (vedi aerostazione), mentre Malpensa c'è.

> Vuoi vedere che da noi per hub si intende una cosa diversa di quello che intendono in altri paesi? > E poi, i tanto osannati scali Inglesi, Francesi e Tedeschi, sono veri hub?

O certamente! Per fare un esempio, da Parigi si può andare in molte più destinazioni che da tanti hub americani. Tanto è vero che Air France ci vuole canalizzare tutto il traffico dall'Italia del nord. Lo stesso vuol fare Lufthansa con Monaco. Noti che il JFK di New York non fa più passeggeri di Parigi o Francoforte.

Vediamo alcuni dati di traffico 2000 presi da [www.airports.com](http://www.airports.com) da cui si vede che tra i primi dieci aeroporti al mondo per traffico ci sono 4 aeroporti europei e molti meno americani di quanto si pensi: non ci sono né il JFK (hub di diverse compagnie), né Denver (hub United), né Miami (hub di American Airlines verso il sudamerica) né altri hub importanti che peraltro fanno molto più traffico di Malpensa (che ha fatto nel 2000 circa 20 milioni di passeggeri):

1 ATLANTA (ATL) 80'162'407 2 CHICAGO (ORD) 72'144'244 3 LOS ANGELES (LAX) 66'424'767 4 LONDON (LHR) 64'606'826 5 DALLAS/FT WORTH (DFW) 60'687'122 6 TOKYO (HND) 56'402'206 7 FRANKFURT/MAIN (FRA) 49'360'630 8 PARIS (CDG) 48'246'137 9 SAN FRANCISCO (SFO) 41'040'995 10 AMSTERDAM (AMS) 39'606'925

Notate, il 6 non è l'aeroporto internazionale di Tokio/Narita (dove arrivano i voli dall'Europa e che è un po' più indietro nella classifica): è l'aeroporto internazionale di Tokio/Haneda. Quindi a Tokio hanno due aeroporti grossi, non uno.

> A me pare che lo scalo di Heathrow (Londra) sia l'unico sistema aeroportuale a livello europeo che si possa ragionevolmente > definire un hub, sottolineando il fatto però che la percentuale dei passeggeri in transito è solo un quarto dei suoi movimenti totali. > Negli Stati Uniti tale percentuale supera il 50% dei movimenti. > Non sarà che le brevi distanze tra i singoli stati dell'Unione Europea rendono poco attraenti (per gli utenti) lo sviluppo di reti posizionate su percorsi indiretti? > E non sarà forse il caso di ben valutare l'ipotesi che nel continente non c'è spazio per hub (veri) in ogni singolo stato, ma solo lo sviluppo (come già sta avvenendo di gran > carriera) dei poli già affermati?

Guardi, che in Europa ci siano hub non c'è il minimo dubbio. Guardi i dati di traffico che le ho dato: come è possibile che in Olanda, con neanche 20 milioni di abitanti ci sia un aeroporto che fa quasi 40 milioni di passeggeri, quasi il doppio di Malpensa? Lufthansa, British e Air France fanno una marea di fatturato in Italia mandando i nostri passeggeri a Tokio piuttosto che a Seattle via Francoforte, Monaco ...

Gli hub ci sono anche se in questo momento di crisi si consolideranno. Il vero problema è il seguente: "l'Italia e la Lombardia vogliono essere un competitor, oppure decidiamo che su questo, come su tante altre cose (vedi le tecnologie) lasciamo fare agli altri, riservandoci lo sviluppo della pizza, del mandolino, dell'industria metalmeccanica (finché regge, speriamo in bene) e degli abiti di Versace?"

> La liberalizzazione del trasporto aereo a livello europeo (possibilità per ogni compagnia di effettuare collegamenti partendo da qualsiasi scalo comunitario) certamente produrrà > una crescita del traffico di transito, ma pensare che questo da solo basti per gestire due scali hub in Italia lo ritengo insensato, considerando anche la situazione precaria di > Alitalia e tralasciando ogni valutazione sulla crisi internazionale derivata dai tragici fatti di New York.

Ripeto, Alitalia è venuta a Malpensa perché ha capito che Fiumicino non sarà mai un hub strategico per l'utenza affari, cioè quella che conta. Quindi il problema così come lo pone lei è malposto. Se Alitalia adesso se ne va è perché la situazione attuale è ingestibile, visto che gli altri continuano a pompare una massa significativa di traffico business in partenza da Linate. Lo sa che da Linate ogni giorno partono 3 British per Heathrow, un paio di Lufthansa per Francoforte, diversi Air France per Parigi (più altri voli punto a punto Alitalia, Buzz, Go, ...). Crede forse che siano tutti visitatori di Londra, Parigi e Francoforte? È quasi tutto traffico tolto agli internazionali e intercontinentali di Malpensa.

> Paradossalmente, la crescita in termini di passeggeri e strutture (finanziante con soldo pubblico) degli altri scali settentrionali, > evidenzia una vocazione ad un sistema aeroportuale multipolare che però rischia di affermarsi > anarchicamente, fuori da ogni pianificazione di sistema, col rischio di fallire l'obiettivo che più mi sta a cuore: razionalizzare le strutture e minimizzare gli impatti ambientali.

Il traffico regionale si sta sviluppando (peraltro più lentamente in Italia che in altri paesi) perché la gente vola di più. Quindi è corretto far crescere gli aeroporti regionali in connessione con gli hub. A Los Angeles oltre all'hub (LAX) ci sono altri 4 aeroporti internazionali con traffico sostanzialmente punto a punto. E se ne sta pianificando uno nuovo non lontano da dove vivo io e dal John Wayne airport (si, è il John Wayne attore che abitava lì). Il John Wayne airport da solo fa più traffico punto a punto di Linate. E convive con i 65 milioni di passeggeri di LAX e le altre decine di milioni di passeggeri di Ontario, Long Beach e Burbank. Lo stesso si ripete in tante altre zone in Europa. A Londra c'è Heathrow e poi ci sono Stanstead, Gatwick, Luton, City e tanti aeroporti regionali che svolgono un ruolo ancillare rispetto all'hub. Ora non sto dicendo che dobbiamo costruire un aeroporto in ogni cortile di cascina. Dobbiamo certamente poi tenere conto delle differenze tra USA e Italia. Tra l'altro l'effetto dell'11 settembre si farà sentire a lungo. Ma è assolutamente fuori di dubbio che l'Italia per quel che riguarda le infrastrutture è più indietro sia a livello regionale che a livello di hub. E comunque, in tutte queste realtà che le ho citato esiste un hub forte.

> Per il sottoscritto sicuramente NO. Se cominciasimo a porre a carico dei bilanci aziendali (al solo fine dell'analisi costi-benefici) anche i costi > ambientali e sociali prodotti dalla loro attività e che gravano sulla collettività (delocalizzazione, compensazione, danni > irreversibili al patrimonio ambientale del Parco del Ticino, ecc) certi esaltanti utili d'esercizio, al netto delle imposte, > verrebbero drasticamente ridimensionati se non addirittura azzerati.

Non so giudicare se i danni di Malpensa siano di questa gravità. Nè di certo sostengo che si debba andare contro la legge o la salute delle persone. Osservo che gli aeroporti esistono in tutti i paesi del mondo e che probabilmente se si volesse, si riuscirebbe a mettere in campo quelle azioni che permettono lo sviluppo sostenibile di Malpensa.

Purtroppo invece, la scelta che si sta facendo da noi è quella di dire che "l'hub lo faccia qualcun altro, a Londra o Francoforte. Qui da noi ci bastano qualche collegamento punto a punto."

Mi sembra una scelta veramente miope e che pagheremo come territorio a caro prezzo.

Cordiali saluti,  
Alfonso Fuggetta

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it