

Bonomi smaschera le “bugie” di Alitalia

Pubblicato: Mercoledì 6 Febbraio 2008

È un **Giuseppe Bonomi** deciso quello che risponde punto per  punto alle affermazioni contenute nel piano Alitalia per l'estate 2008. Il presidente e amministratore delegato di Sea, che proprio oggi ha formalizzato al Tribunale Civile di Busto Arsizio la richiesta di 1,25 miliardi di danni alla ex compagnia di bandiera, non ci sta e [replica con decisione al contenuto del documento presentato ieri dai vertici del vettore](#) in procinto di passare in mano francese: «Alitalia, come risulta dai sistemi di vendita e da chiunque verificabile, **ha tagliato più voli rispetto al piano comunicato ufficialmente a Sea e già fortemente penalizzante per l'aeroporto di Malpensa** – spiega Bonomi -. Le frequenze settimanali passano, infatti, da 1238 a 366 e non a 445. Malpensa verrà completamente privata delle principali destinazioni business europee: sono completamente cancellati i voli per Atene, Barcellona, Berlino, Copenhagen, Francoforte, Lisbona, Londra, Lione, Madrid, Malaga, Varsavia e Zurigo. Inoltre **i nuovi orari non compensano la riduzione di frequenze**».

Non si ferma a Malpensa, ma Bonomi analizza anche la situazione di **Linate**: «Allo stesso tempo la compagnia ha affermato che avrebbe aumentato le frequenze su Linate ma – spiega l'avvocato varesino -, essendo quest'ultimo un aeroporto contingentato dal decreto Bersani del 2000, è improbabile che ciò possa avvenire. Quindi il numero dei voli del Gruppo Alitalia (Alitalia+Volare) su Linate resta invariato. Il piano Alitalia, da cui scaturiscono tali disastrosi effetti si fonda su presupposti del tutto contestabili e in qualche misura anche risibili» aggiunge Bonomi, già presidente del vettore tricolore nel 2003.

Il numero uno di Sea passa poi alla **replica punto per punto al piano Alitalia**. Un elenco molto lungo e circostanziato che riportiamo integralmente:

«**Primo.** Alitalia sostiene che l'incremento di voli point to point tra l'Italia e l'Europa offerti dalle compagnie concorrenti consente di evitare i transiti scavalcando l'hub di Malpensa. Invece i concorrenti di Alitalia hanno maggiore offerta di destinazioni nei loro hub. Questo è il vero problema. Pertanto, se un passeggero deve andare, per esempio, da Napoli a Hong Kong è obbligato a passare da un altro hub europeo perché da Malpensa Hong Kong non è servita; inoltre, Alitalia a differenza degli altri vettori non è mai stata in grado di completare la sua rete di feederaggio. Molte destinazioni italiane ed europee non sono mai state servite da Alitalia verso Malpensa. Ovviamente se ne sono avvantaggiati i concorrenti.

Secondo. Si è generato il fraintendimento che “Malpensa è difficilmente raggiungibile con treno e auto: Alitalia è costretta a portare i passeggeri nell'hub con l'aereo”: posto che Malpensa è stata caratterizzata negli anni da difficoltà di collegamenti che si stanno risolvendo, in tutto il mondo i passeggeri arrivano negli hub con l'aereo e non in taxi o in treno. La facilità di collegamento via terra è essenziale per il bacino di riferimento dell'aeroporto e dunque diviene essenziale per i voli point-to-point che devono servire solo passeggeri originanti e non hanno passeggeri in transito.

Terzo. *Scrivono che Malpensa non dispone di un rilevante mercato naturale origine/destinazione:* esclusi i transiti, il mercato originante del sistema aeroportuale milanese vale oltre 31 milioni di passeggeri, uno dei più grandi mercati originanti d'Europa.

Quarto. *Affermano che su Malpensa ci sono solo poche destinazioni e frequenze intercontinentali (17 aeroporti serviti contro gli oltre 100 di altri hub europei):* le destinazioni intercontinentali servite da Malpensa sono 77. Purtroppo sono solo 17 quelle servite da Alitalia che in qualità di hub carrier in teoria dovrebbe essere il maggiore vettore per destinazioni servite su un hub. Il problema, quindi, è di Alitalia ed è Malpensa che ha pagato le conseguenze per tutti questi anni della gravissima debolezza del vettore di riferimento.

Quinto. *Nel documento c'è scritto che il 62% dei passeggeri originanti da Milano vola utilizzando altri hub:* le fughe verso altri hub sono causate principalmente dall'inconsistenza del network di lungo raggio di Alitalia e comunque risultano contenute al 6% (per un totale di 1.600.000 passeggeri di cui 550.000 da Linate e il resto da Malpensa).

Sesto. *Promettono che Malpensa diventerà anche il polo di riferimento per il cargo:* Malpensa è già il polo di riferimento per il cargo in Italia indipendentemente da Alitalia. Quest'ultima, eliminando le merci trasportate sui voli passeggeri, depotenzia lo stesso ruolo che a parole vorrebbe conferire a Malpensa».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it