

## VareseNews

### “Malpensa? Smettetela di chiamarlo hub”

**Pubblicato:** Martedì 4 Marzo 2008

«Innanzitutto **hub è una definizione commerciale**: le compagnie fissano un aeroporto hub per avere più appeal, perché permette di avere un maggior numero di viaggi o tratte. Un hub ha bisogno innanzitutto di bacino locale, di gente che viaggia» A parlare, con la voglia di mettere un po' di puntini sulle i in un argomento molto trattato ma poco compreso è **Francesco Rizzi**, da molti anni pilota – e poi comandante – Alitalia, da qualche anno residente a Gallarate. **Uno di quelli (pochi) che ha fatto la scelta di vivere qui, vicino a Malpensa**. Partendo da Pontedera, la sua città, e passando da Roma.

E la gente della zona del nord sarebbe anche viaggiatrice, ma non è esattamente quel tipo di clientela che Malpensa attira o attirerebbe: «Per un motivo semplice: che **molte delle destinazioni “da hub” non partono troppo presto alla mattina**, cosa apprezzata invece dalla clientela business. Tanto per dire: per il fatto che è un hub, a Malpensa il primo volo per Roma parte alle 8 e 10 e il primo volo per Londra parte intorno alle 10. Chi a Roma ci va per lavoro parte da Linate, che ha il primo volo prima delle 7». Già, **Linate: «Il principale concorrente di Malpensa»** dice senza mezzi termini. «Non per niente all'inizio doveva essere smantellata. Ma così non è stato. E ora l'80% dei voli su Roma passa da lì».

Secondo il comandante Alitalia, la nuova Malpensa soffre poi di un problema tecnico notevole, che riescono a notare più i piloti che i passeggeri, ma i cui effetti vengono notati da tutti: **«E' troppo piccolo: l'intera area dell'aeroporto di Malpensa sta nel parcheggio dell'aeroporto Charles de Gaulle a Parigi**. E poi è disegnato male. Per dire: la posizione tra le piste e l'aerostazione di Malpensa, il cosiddetto terminal1, non è ottimale – precisa Rizzi – In nessuno degli aeroporti a due piste esse sono una a fianco dell'altra, con il terminal oltre loro. Perché **obbliga gli aerei all'attraversamento reciproco delle piste per il decollo e l'atterraggio**. Per capire basta guardare la pianta di Londra Heathrow, dove il terminal è tra le due piste: in questo modo le operazioni sono più veloci e non ostacolano nessuno. Tant'è vero che Londra, con due piste, ha un numero di movimenti e di passeggeri molto superiore a Malpensa. Ma non è l'unico, e a Madrid sono riusciti addirittura a costruire quattro piste con dei movimenti indipendenti. Lasciamo stare poi, a questo proposito in un ottica di hub, le dimensioni di Malpensa. Che potrebbe stare tutta nel parcheggio dell'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi. O il fatto che l'idea della terza pista è ancora nel cassetto dei sogni, mentre a Fiumicino la terza pista c'è già e stanno parlando di una quarta. **La verità è che non c'è nessun motivo tecnico per preferire Malpensa come hub**. E che la proposta di Air France, che vuole di fatto far diventare Malpensa un aeroporto business, sembra l'unica possibile».

Parola di chi ci lavora, con quell'aeroporto. Ma la morale qual è? Che bisogna fare con quell'hub-nonhub? «Mah, io lo dico da cittadino: ma se è vero che la Regione Lombardia, come ho letto in questi giorni, perde 15 miliardi di euro l'anno per Malpensa perchè non ne investe 2 per comprare Alitalia e trasferirla a Cardano al Campo?».

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it