

## VareseNews

### “Malpensa non decolla perchè a Linate si aggirano i limiti”

**Pubblicato:** Mercoledì 17 Ottobre 2012

*Riceviamo e pubblichiamo una dettagliata analisi curata dall'associazione Aeroporti Lombardi, sul rapporto tra i due aeroporti di Linate e Malpensa e sui progetti di rilancio dello scalo della brughiera.*

In questo periodo si sente un gran parlare di aeroporti: tra la vendita/quotazione di Sea ed il clamore post diffusione dello studio Ambrosetti sul riequilibrio di Linate e Malpensa, non passa giorno che l'argomento non sia sulla bocca di tutti, dai politici, agli imprenditori fino ai viaggiatori in generale. Vorremmo porre l'attenzione sul problema assai piu' importante e determinante che riguarda il destino e il futuro di Milano Malpensa, con il ruolo che conseguentemente dovrebbe avere Linate.

Come piu' volte abbiamo scritto sul portale di Aeroporti Lombardi, ci sono alcune cose strane e fuori regola che avvengono a Linate. E a quanto pare tutti fanno finta di nulla. Partiamo da due premesse basilari: 1 Il decreto Bersani Bis datato 5 Gennaio 2001, Decreto Legge che regola la ripartizione del traffico aereo passeggeri sul sistema aeroportuale di Milano.

In tale D.L. viene stabilito che i vettori comunitari possono operare collegamenti di linea point to point, mediante aeromobili del tipo narrow body (unico corridoio), tra lo scalo di Linate e altri aeroporti dell'Unione europea. I numeri concessi devono essere calibrati sulla base dei volumi di traffico passeggeri, in arrivo e in partenza, registrati tra i medesimi aeroporti e il sistema aeroportuale di Milano, nell'anno solare 1999;

2 Il Decreto stesso conferma la necessita' di provvedere, entro la fine dell'anno 2001, ad una verifica del funzionamento della ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano, tenendo conto dell'obiettivo prioritario dello sviluppo dell'Hub di Malpensa.

Fatte queste due premesse occorre pero' ricordare che in tutti i principali paesi ove si e' costruito/ampliato un nuovo grande aeroporto (Monaco soprattutto, ma anche Oslo, Stoccolma, Hong Kong, persino Atene e ora Berlino) si e' sempre chiuso il precedente scalo cittadino. Lo scopo e' di rendere competitivo e conveniente l'apertura di rotte intercontinentali nel nuovo sito. In tal modo in un unico scalo si concentra sia il traffico originante, quello con destinazione la citta' o zone limitrofe di riferimento, sia il traffico in transito. Solo cosi', avendo la doppia funzione, anche i voli a medio corto raggio, possono avere una redditivita' accettabile con in piu' la possibilita' di "alimentare" le rotte lungo raggio; sia con passeggeri che merci. A Milano non si e' mai avuto il coraggio e la volonta' politica di andare fino in fondo e si e' adottato e si continua a mantenere percio' una ripartizione del traffico su due scali diversi.

A quanto ci risulta, e contrariamente a quanto previsto nel Decreto, non si e' mai provveduto a effettuare una verifica circa l'effettivo funzionamento di questa ripartizione. Il problema e' persino peggiorato negli ultimi mesi. E' notizia ancora recente, Maggio 2011, riguardante la chiusura di Lufthansa Italia e con essa tutte le speranze di far diventare Malpensa un hub della compagnia, che tedesca di origine sarebbe stata poi diventata italiana a tutti gli effetti, con evidenti sviluppi occupazionali in primis. Chiusura e abbandono motivati dai vertici di Lufthansa con l'impossibilita' di poter far convivere il progetto su Malpensa con l'attuale concorrenza di Linate.

Come non ricordare inoltre i recenti episodi di compagnie che hanno traslocato i loro voli da Malpensa a Linate? Nel mese di Ottobre 2011 Air France ha trasferito tutti i voli per Parigi da Malpensa a Linate, dove oggi opera 6 frequenze giornaliere nonostante il limite del decreto fissi massimo 2 voli al giorno. Dal 25 marzo 2012 anche Klm ha trasferito tutti i voli per Amsterdam da Malpensa a Linate, dove opera 4 frequenze giornaliere nonostante il limite del decreto preveda un solo volo giornaliero. I voli in partenza da Linate per Parigi ed Amsterdam caricano passeggeri che hanno come destinazione le due citta', ma fatto grave ed inaccettabile, anche e soprattutto passeggeri che usano l'aeroporto parigino

e quello olandese come punto di transito per destinazioni lungo raggio, in totale spregio del decreto Bersani che contempla chiaramente il \*point to point\*. Inoltre, siccome la polpa dei ricavi e' ormai relegata quasi esclusivamente su tratte di lungo raggio, e' facile comprendere come Linate sia di fatto una grassa e comoda mangiatoia per gli interessi delle compagnie ed aeroporti d'oltralpe.

Il problema e' proprio il non rispetto dei limiti di frequenze imposto dal Decreto, che di fatto impoverisce Malpensa non rendendo qui conveniente l'apertura di destinazioni di lungo raggio, le quali senza feederaggio non possono reggere economicamente. Inoltre sul corto/medio raggio chi apre i voli su Malpensa, oltre a dover giustamente far fronte alla concorrenza dei voli presenti, deve anche lottare contro la concorrenza di Linate, sulla quale Sky Team (cioe' alleanza Alitalia-Air France-KLM) opera da una posizione privilegiata e di quasi monopolio.

Anche altre compagnie aggirano facilmente i limiti imposti, ad esempio ad Aprile Cai-Alitalia da Linate vola a Napoli anche 10 volte al giorno nonostante il decreto preveda un limite di 2 voli giornalieri. Tutte queste frequenze moltiplicate sono frutto di una allegra interpretazione delle restrizioni, infatti Cai-Alitalia e' titolare di ben 5 Coa (certificato operatore aereo) e di conseguenza pur facendo capo a un unico vettore, utilizza i codici di volo di 5 sue compagnie (ex Alitalia, ex Airone, ex Airone Cityliner, ex Volare, ex Alitalia Express) che ormai sono attive solo sulla carta. Avete mai visto un aereo colorato Volare negli ultimi tempi? Oppure un sito internet di tali compagnie ove acquistare questi fantomatici voli? O personale dipendente di Volare con la divisa Volare? No perche' sono vettori fantasma, tenuti artificialmente in vita solo per aggirare il decreto Bersani Bis a Linate. Persino compagnie come British Airways e Lufthansa volano su Londra e Francoforte piu' del consentito utilizzando i code share di Eurofly (ora Air Italy Meridiana Fly) o Air Dolomiti. Tutte le compagnie straniere portano quindi il traffico pregiato verso i propri Hub a discapito del Pil nostrano e del lavoro che manca a Malpensa (catering, handling, hotel, taxi, indotti di vario genere...).

Ulteriore aggiramento della normativa avviene su un altro punto, ossia il traffico point to point (punto a punto).

Una lettura attenta di questo termine vorrebbe far pensare che da Linate un passeggero possa andare a Parigi e fermarsi in quanto destinazione finale. Invece qualsiasi compagnia straniera vende un Linate-Parigi-New York o un Linate-Francoforte-Hong Kong senza nessun tipo di problema ne dei bagagli ne per le carte di imbarco.... persino Alitalia-Cai vende ad esempio i voli Linate-Roma-Pechino senza alcun tipo di problema e persino dei fantomatici Bari- Linate-Londra. O meglio, i problemi nella gestione bagagli e carte d'imbarco in transito a Linate ci sarebbero eccome, ma come sempre quando si tratta di salvaguardare i propri interessi, ogni compagnia trova sempre le soluzioni, anche le piu' pittoresche.... E nessuno trova da ridire. Quindi cosa intendono Enac e Ministero per collegamenti di linea point to point? E quali sono le misure che adottano per vigilare sul rispetto della normativa? Come ben sappiamo l'assorbimento di traffico di Linate nei confronti di Malpensa ha impedito prima a Klm in alleanza con Alitalia, poi ad Alitalia come compagnia solitaria, e infine a Lufthansa di potervi insediare con successo un hub, in quanto la dispersione dei voli di breve-corto raggio a Linate, unita alla pesante ed impropria concorrenza che dallo scalo cittadino fanno gli hub stranieri, non rende conveniente l'apertura di moltissime rotte intercontinentali da Malpensa.

Se davvero si vuole rilanciare lo scalo di Milano Malpensa come grande aeroporto internazionale e intercontinentale urge da subito perlomeno un rispetto rigoroso del decreto Bersani Bis su Linate, perche' non c'e' piu' tempo da perdere anche alla luce di quanto pubblicato dallo Studio Ambrosetti .

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it