

## Malpensa o Linate? Meglio un piano industriale del trasporto aereo lombardo

**Pubblicato:** Giovedì 13 Febbraio 2014



La questione del futuro di **Malpensa** è stata oggetto di considerazione anche da parte della Giunta dell'Unione degli Industriali della Provincia di Varese, nella quale sono echeggiate le argomentazioni svolte giorni fa al Tavolo per la Competitività e lo Sviluppo tenutosi a Malpensafiere, riferite dal Presidente dell'associazione, Giovanni Brugnoli.

Inevitabile la riproposizione di una vecchia contrapposizione: quella tra **Malpensa e Linate**, con **Malpensa** che sarebbe stata "**scippata**" da **Linate** di molte rotte internazionali e avrebbe così visto depotenziato il proprio ruolo di aeroporto hub del Centro Sud Europa, quel ruolo per il quale l'**Unione Europea** scommise anni or sono su questa aerostazione finanziando i lavori di costruzione del nuovo Terminal 1 (Malpensa 2000).

Si tratta – ha affermato il presidente Brugnoli – soltanto di un aspetto della questione, vero ma parziale. Tra i due aeroporti è stata fatta certamente una ripartizione non equilibrata dei voli, anche con delle forzature interpretative rispetto a quanto statuito nel decreto dell'allora ministro dei Trasporti Bersani. Non si può quindi essere acquiescenti rispetto a tali forzature, né tantomeno pensare di poter continuare ancora su una strada siffatta incrementando ulteriormente i voli su Linate, che del resto è ormai alla saturazione. Bisogna però, d'altro canto, considerare anche un altro aspetto a partire da ciò che accaduto a Malpensa dopo il cosiddetto de-hubbing da parte di Alitalia. Malpensa si è in parte ripresa e ciò dimostra che è possibile delineare un hub non più necessariamente sulla base di una compagnia aerea di riferimento, ma secondo anche nuovi modelli come, ad esempio, quello multi-vettore, cioè lo schema delineato con **Emirates per il volo Dubai-Malpensa**, poi prolungato con il **Malpensa-New York**.

La strada maestra da percorrere è dunque quella di accrescere l'operatività di Malpensa facendo leva sulle potenzialità economiche del suo naturale bacino di utenza. Ovviamente, non con i voli low cost, ma, oltre che con il traffico merci, con voli su rotte pregiate, intendendosi per tali quelle in grado di includere Malpensa nelle grandi direttrici intercontinentali del traffico commerciale e turistico.

La vera questione – ha ricordato il Presidente Brugnoli – non è soltanto quella di favorire logisticamente i nostri operatori economici fornendo loro dei collegamenti aerei con il resto del mondo "a chilometro zero", cioè potendosi imbarcare in un aeroporto vicino a casa propria. Il problema è un altro: è quello di

diventare attrattivi per gli operatori economici del resto del mondo, che risulterebbero ovviamente propensi a dirigere le proprie attenzioni su altri scali europei – Parigi, Francoforte, Londra – in assenza di un importante scalo intercontinentale a Milano. Questa è la ragione per la quale è necessario difendere e far crescere Malpensa, perché si tratta di una struttura strategica per l'intero Nord del Paese. Quella di Malpensa non è una questione lombarda, né tantomeno varesina. E' una questione nazionale.

Tre le azioni da mettere in campo. La prima, intervenire, come si sta facendo, per evitare che la prospettata partnership tra Alitalia e Etihad abbia a surclassare non solo Malpensa, ma anche Fiumicino, stante l'esistente accordo di cooperazione tra la stessa Etihad e Air France-Klm. Entrambe avrebbero ovviamente tutto interesse ad utilizzare gli aeroporti italiani soltanto come bacino di raccolta di passeggeri per portarli sui propri hub e da qui instradarli sulle rotte verso le Americhe e l'Est asiatico utilizzando i propri velivoli.

La seconda, percorrere la strada della deregulation, cioè liberalizzare i voli. Lasciare che sia la domanda e non l'offerta a dire se Malpensa ha i numeri o meno per svilupparsi. Ragionevolmente, si dovrebbe essere fiduciosi. Malpensa, infatti, è situata in un'area centrale rispetto al Nord del Paese, che ne è la zona economicamente più sviluppata, quella cioè dove si esprima la maggiore domanda di traffico aereo. Inoltre, Malpensa si trova oggi ad essere ben più collegata da linee stradali, autostradali e ferroviarie di quanto lo fosse dieci anni or sono e tali collegamenti sono destinati a migliorare ancor più nei prossimi anni. Expo rappresenta l'occasione per fare sperimentazione sulla deregulation. Essa dovrà essere prevista, necessariamente. Se non si vorrà correre il rischio che molti visitatori stranieri giungano in Europa su destinazioni in **Francia, in Svizzera, in Germania**, e lì restino a trascorrere magari una settimana limitandosi a raggiungere **l'Expo** mediante un volo continentale di breve-medio raggio, andata e ritorno in giornata.

La terza, evitare di continuare a fare come i polli di Renzo nei rapporti tra aeroporti lombardi. Sì, perché non si deve dimenticare che non esistono solo **Linate e Milano**. Vi sono anche Orio al Serio e Montichiari. E non è immaginabile che ognuno cerchi di ottenere dei vantaggi per sé dando luogo ad una dispersione di risorse, leggasi voli non in grado singolarmente di raggiungere neppure il break even. Il Presidente della Giunta regionale lombarda, **Roberto Maroni**, ha affermato in occasione del recente Tavolo per la Competitività e lo Sviluppo che è necessario dare corso ad un piano industriale strategico degli aeroporti lombardi. Si tratta di un'operazione quanto mai necessaria – ha dichiarato Giovanni Brugnoli – che merita dunque il massimo incoraggiamento. Occorre dimostrare nei fatti che la pianificazione del trasporto aereo passa attraverso una programmazione che tenga conto soprattutto del mercato. Tutt'altra cosa rispetto al recente Piano di sviluppo del trasporto aereo presentato dal Governo, nel quale vengono definiti strategici, accanto a Malpensa, ben altri dieci aeroporti, i quali hanno in realtà un interesse soltanto regionale.

Senza nulla togliere a questi altri aeroporti, Malpensa tuttavia non può essere messa sullo stesso piano, merita ben altre attenzioni. Perché il vero mercato del trasporto aereo è qui. O si riconosce a Malpensa il suo ruolo naturale di hub dell'intero Nord Italia, o è inutile parlare di programmazione per questo tipo di trasporto. L'auspicio è che la politica e il territorio riescano a fare fronte comune coordinando i propri interventi a favore di Malpensa, superando le contrapposizioni di parte e i dualismi tra diverse regioni del Paese.

In margine ai lavori della **Giunta dell'Unione Industriali**, si è svolto un incontro tra questa e il **direttore generale di Confindustria, Marcella Panucci**, la quale ha svolto un apprezzato intervento cui è seguita un'articolata discussione nella quale sono stati affrontati a tutto tondo i temi di maggiore attualità che interessano il manifatturiero in questo momento, oltre ai temi dell'attualità politica con i suoi chiaroscuri.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it

