

“ L'Inghilterra ha inventato l'aviazione, ha centinaia di campi di atterraggio ma non più di cinque aeroporti importanti

L'Enav, ente assistenza di volo, ha chiesto la chiusura di molti scali durante la notte per risparmiare

Foto di Francesco Corradini



Malpensa Un corridoio dell'aeroporto milanese

Malpensa, è orfano il sogno del Nord

Lo scalo lombardo ha 11 anni di vita ma nessun padre. È stato disconosciuto da Ue, governi, amministrazioni regionali. E adesso se ne va anche mamma Alitalia, anche se arriva Lufthansa

Malpensa è un orfano. Lo scalo lombardo ha 11 anni di vita ma nessun padre. È stato disconosciuto da tutti. Dalla Ue, dai governi, dalle amministrazioni regionali. Tutti, nel corso degli ultimi anni, hanno contribuito a far implodere la costruzione.

Faticosamente creata nel 1994, quando l'aeroporto Malpensa 2000 fu inserito, malgrado i malumori della Lega, insieme ad altri 13 aeroporti europei, nella rete Trans European network, determinandone la conversione da aeroporto "point-to-point" ad "hub" cioè scalo internazionale. Dopo 4 anni l'hub del Nord era pronto. Fu benedetto dal governo D'Alema e dall'allora ministro dei Trasporti Claudio Burlando, che decretò immediatamente e inutilmente il trasferimento dei voli da Linate allo scalo varesino. La missione era ambiziosa, servire l'intera pianura padana, ma il progetto scialbo. Si parlò di una metropolitana veloce, di un'autostrada a tre corsie, un servizio taxi efficiente e la chiusura di Linate.

Non arrivò niente se non un treno che ancora collega lo scalo alla stazione Cadorna di Milano. Un'altra cosa cambiò: il prezzo dei taxi. Costavano 120 mila lire nel 1998 (da e per Milano) costano 90 euro adesso, tariffa imposta dalla Regione. Come un biglietto aereo. E Linate? Non è stato chiuso. Per comodità. Tutto il mercato di Milano lo preferiva. Ma non solo. Malpensa, nelle bande orarie (slot) in cui parte il traffico d'affari, era sempre satura. Questo perché l'Enav, l'ente che regola i voli, ha considerato Linate e Malpensa parte integranti di uno stesso sistema impedendo di sovrapporre gli orari.

Oltre a ritardi strutturali, a mancate alleanze internazionali, come quella con la Klm (nel 2000), a mettere a terra Malpensa ha contribuito una certa idea di sviluppo "locale" e, in parte, l'Unione europea. Grazie alla presenza della Le-

ga, per esempio, è mancata una riforma d'insieme del sistema aeroportuale. È stato permesso, cioè, ad aeroporti periferici di attrarre con denaro pubblico compagnie aeree low cost. In poche parole Malpensa si è trovata la concorrenza in casa. In questo gioco perverso anche la Ue ha messo del suo privando, nel 2000, Alitalia di 2mila miliardi di lire, considerati erroneamente, come Bruxelles ammise due anni dopo, aiuti di Stato.

Malpensa non ha avuto padri, ma ha avuto una grande madre adottiva: Alitalia. Che per anni lo ha nutrito. Pagando il tutto a caro prezzo: oltre 200 milioni l'anno. Per far sopravvivere lo scalo con volumi di traffico adeguati Alitalia ha dovuto razzolare passeggeri da tutta Europa a prezzi stracciati. Secondo la Iata, un aeroplano quando parte ha, in media, il 70% del traffico imbarcato prodotto localmente (che paga prezzi più alti) e il 30% in transito. Malpensa esattamente il contrario. E le cose oggi non sono cambiate. È arrivata la Cai di Colaninno ma i volumi di traffico sono sempre gli stessi. Come i problemi di infrastrutture. Nessuno in Lombardia se non di Varese si sognerebbe di utilizzare lo scalo. Meglio Verona, Bergamo, Brescia. Anche l'ingresso di Luf-

thansa Italia, con una flotta modesta, non modificherà le cose. Tra l'altro per volontà della Cai, Malpensa ha anche perso il Cargo. Doveva essere l'aeroporto delle piccole e medie imprese è rimasto solo uno scalo di piccole e medie dimensioni. ♦

LO SPERPERO

L'aeroporto di Aosta non arriva a contare 10 mila passeggeri l'anno, eppure lo Stato e gli enti locali lo finanziano con 15 milioni di euro.