



UNI.CO.MAL. Lombardia
Unione Comitati del Comprensorio di Malpensa per la Tutela dell'Ambiente e della Salute

I FALSI PROBLEMI DI MALPENSA

Se fossimo quel Paese civile che in molti sogniamo, se il buon senso delle persone ragionevoli guidasse l'analisi dei problemi per trovarne le soluzioni adatte non saremmo, da dieci anni ormai, tra alti e bassi incredibili, nel pantano di Malpensa.

Tranne i pochi con memoria storica, tranne qualche "addetto ai lavori" che però glissa, i più, condizionati dal battage pubblicitario del "Partito del Nord", ignorano che Malpensa doveva essere semplicemente l'aeroporto point to point affiancato a Linate per assorbirne il traffico aereo in eccesso rispetto alla sua capacità operativa, crescendo fino al limite stabilito nel P.R.G.A. (Delibera del Consiglio Regionale Lombardo N. IV/274 del 03/06/86) di 100.000 voli/anno ossia, all'incirca, 12 milioni di passeggeri.

Per un insieme di motivi che è più semplice definire "malgoverno" (del territorio, del sistema aereo, ecc.) i fatti si sono svolti diversamente e, già in data 19 novembre 2000, ben 87 sindaci delle province di Varese, Novara e Milano firmarono "Ticinia", un manifesto "Contro illegalità e soprusi di Malpensa".

Ma siamo ormai a questi giorni di ira leghista e nordista per le scelte di C.A.I. in materia di aeroporti e slot. Vorremmo proporre una riflessione su Malpensa, ovvero sulle ragioni in base alle quali ne viene rivendicato, dal "Partito del Nord", un particolare ruolo.

"Malpensa è il motore dello sviluppo del nord", "E' l'hub degli affari", "E' la madre di tutte le battaglie": questi ed altri slogan sono e sono stati parole d'ordine che hanno affascinato gli elettori e prodotto effetti evidenti nei risultati elettorali dello scorso anno. La difesa di Malpensa premia!!!

Il primo tema che proponiamo è dunque: chi o che cosa stabilisce il ruolo, la capacità operativa, di un aeroporto? Quali destinazione collegare, quale numero di frequenze quotidiane e settimanali? Prescindendo dalle leggi in materia di Valutazioni di Impatto Ambientale e dal P.R.G.A. (cosa che è puntualmente avvenuta nel caso di Malpensa) la risposta è: il mercato. Dunque Malpensa, che nei suoi dieci anni ha vissuto alti e bassi sorprendenti, si è di volta in volta adeguata al mercato? Per quanto riguarda la crescita del traffico, avendo seguito con attenzione le vicende del decennio, troviamo una risposta negativa.

La crescita del traffico a Malpensa è derivata da trasferimenti forzati di voli da Linate, da Fiumicino e da altri aeroporti del centro nord nell'obiettivo di un sistema "malpensocentrico" asservito al business che la grande concentrazione di voli e passeggeri veniva a creare: operazioni contrarie al mercato. Dietro alle riduzioni di traffico a Malpensa troviamo invece sempre la scure impietosa del mercato: così è stato già nel 2000. In quell'anno il Ministro dei Trasporti Bersani, dopo aver autorizzato con un suo primo decreto il trasferimento di ulteriori 160 voli da Linate a Malpensa, forse capendo che qualcosa non andava per il verso giusto, rialzò con un successivo decreto il limite operativo di Linate, precedentemente abbassato da 30 a 10 movimenti/ora, e lo portò a 18. I 18 movimenti/ora furono immediatamente occupati da voli che... invertirono la rotta, lasciando Malpensa. E contro il mercato il "partito di Malpensa" riuscì persino a far scrivere, in una mozione approvata dal Consiglio regionale lombardo il 28/10/2006, la richiesta di tasse aeroportuali più alte a Linate e più basse a Malpensa, (testualmente: "la riarticolazione dei diritti di scalo tra Linate e Malpensa"), giusto per far capire cosa pensasse del mercato. Veniamo al Piano industriale di Alitalia firmato da Maurizio Prato nel 2007. Dopo il primo tentativo di vendita di Alitalia, andato a vuoto per i troppi "paletti", tra cui il mantenimento di due hub, l'Azionista Padoa Schioppa capì che per raggiungere l'obiettivo serviva un Piano industriale secondo il mercato, cioè il ridimensionamento di Malpensa a favore di Fiumicino, ponendo fine alla catastrofe economica dei due hub, fonte solo di doppi costi. Il de-hubbing di Malpensa stava per produrre il risultato voluto ma poi, per i motivi che sappiamo, Air France lasciò la partita e così, invece di 2000 esuberanti con i francesi, l'italianità di C.A.I. lascia a terra 10.600 disoccupati. Abbiamo poi visto cosa ha prodotto il mercato a Malpensa quando sono state tolte "protezioni" da paese d'oltrecortina. A proposito dell'occupazione abbiamo scritto da tempo: "*L'abnorme concentrazione di voli e di lavoratori (per il mancato rispetto dei limiti del PRGA) costituiva a Malpensa una bolla destinata scoppiare. E' infatti scoppiata facendo pagare ai più deboli (i precari) o, nella migliore ipotesi, ai contribuenti (per chi va in CIG) gli errori, anzi gli orrori, di Politici, Amministratori e Sindacati*" e tutti questi insistono nell'errore...

Tralasciando il fatto che noi, da anni, proponiamo che Malpensa venga inquadrato nel “sistema aeroportuale del Centro-Nord”, 18 aeroporti più comodi perchè più vicini all’utenza e con altre peculiarità come tante volte abbiamo già scritto, quale proposta di traffico formulare per Malpensa? Proprio per questo auspichiamo il buon senso delle persone ragionevoli di cui dicevamo. Con una semplice analisi origine/destinazione dei passeggeri si potrebbe calcolare quali e quanti voli servano a Malpensa. Ci chiediamo da anni, visto che l’hub italiano era ed è Fiumicino, perchè Milano ne dovesse avere anche uno suo, un tentativo di hub bocciato dal mercato.

Milano e la Lombardia avevano già raggiunto da anni un livello economico importante quando fu inaugurata Malpensa. Quindi Milano era Milano anche prima di Malpensa. Ora però il ruolo di Malpensa, sicuramente importante, sembra essere irrinunciabile. Servono dunque uno o più voli da Malpensa verso una o più destinazioni continentali o intercontinentali? Se l’indagine origine/destinazione dice che i passeggeri ci sono, si istituiscono i voli. Se i passeggeri esistono ma in un bacino molto ampio, vadano all’hub di Fiumicino. I voli che Alitalia riportò col de-hubbing a Fiumicino, oltre a costituire numerosi doppioni, cioè voli in doppio su Linate e Malpensa e su Malpensa e Fiumicino, cioè raddoppio dei costi, avevano spesso bassi coefficienti di riempimento: nei giorni del de-hubbing lo scrisse persino il Corriere della Sera (“Le rotte in perdita di Malpensa”, A. Baccaro). Sottolineo la sentenza del mercato: con due hub Alitalia non interessò a nessuno, con solo Fiumicino ad Air France interessò.

Un ricco, in quanto tale, non si limita ad una sola auto, una sola casa... ecc. Milano è così ricca da dover avere un aeroporto con tali e tanti collegamenti verso tutto il mondo (l’accessibilità aerea: ma cosa significa?) senza che ci sia reale giustificazione di traffico, cioè un vero motivo trasportistico? In questi tempi le Compagnie aeree operano in sinergia in alleanze che permettono di abbattere i costi, tagliano o riducono le frequenze dei voli sulle destinazioni meno remunerative ed hanno tutti gli occhi sui bilanci. Alitalia, per la dabbenaggine di pochi (o forse di molti?), ha continuato a rinviare la soluzione del proprio problema, continua a costare cifre enormi al contribuente ed è ancora in balia del dualismo Air France-Lufthansa, di chi parla di “multi-hub” (che è una cosa che non esiste) e di chi la vuole a Milano piuttosto che a Roma oppure sia a Milano che a Roma.

A Malpensa, ultimo ma non il meno importante, c’è il problema ambientale. Non ci stanchiamo di ricordare che l’aeroporto è interamente nel Parco lombardo della Valle del fiume Ticino, che si progetta di ampliarlo con una terza pista e con altri terminal per i passeggeri e che viene sistematicamente e colpevolmente coperto da silenzio che l’inquinamento, sia acustico che atmosferico, è oltre i limiti tollerabili. La recente sentenza Quintavalle, emessa dal Tribunale di Milano (che obbliga S.E.A. ed il Ministero dei Trasporti a versare un indennizzo di 5 milioni di Euro alla “Tenuta 3 Pini” che si trova a Somma Lombardo sotto una rotta di decollo) ha finalmente rotto il muro di omertà e silenzio e speriamo che altri procedimenti confermino questa tendenza. Sotto alle 5 rotte di decollo ci sono, nel raggio di 10 km, 38 Comuni, non certo sorti dopo Malpensa e, nel raggio di 15 km, i Comuni sono 88, gli abitanti 500.000. Contano solo gli affari e non la salute di mezzo milioni di persone? Possibile che ci sia un fronte bipartizan, tutti in sintonia con il “Partito (degli affari) di Malpensa? Possibile che anche il centrosinistra dica le stesse cose che dice Formigoni? Se il centrosinistra vuole proporsi come forza politica alternativa a Formigoni dovrà anche proporre un programma politico alternativo a quello di Formigoni: se dice le stesse cose perchè mai l’elettore dovrebbe cambiare?

L’attuale crociata in difesa di Malpensa ci conferma che c’è chi è determinato a sacrificare l’Ambiente allo sviluppo incontrollato ed immotivato di Malpensa: **dilapidare un patrimonio come il Parco del Ticino, dichiarato dall’UNESCO “Riserva della Biosfera”, è un lusso che ci possiamo permettere?**

Gallarate, 7 gennaio 2009

UNI.CO.MAL. Lombardia
Il Presidente
Beppe Balzarini