

» Nello scalo

# Dai passeggeri ai negozi fine del sogno del Nord «Qui volano solo i tagli»

MILANO — «Sa cosa mi fa rabbia? Quando Malpensa è stata inaugurata, nel '98, scaricavo bagagli nel piazzale, sotto la pancia degli aerei. Lo scalo era finito solo per i due terzi, arrivare fin qui era un'avventura. Adesso che potremmo funzionare a regime, ci portano via i passeggeri. Che senso ha?». Mauro G. ha passato dieci dei suoi 35 anni in aeroporto. Come andrà a finire nei prossimi 10 è tutto da vedere. Così le sue considerazioni iniziano e finiscono con un punto interrogativo.

D'altra parte le certezze, quando si parla di Malpensa, sono fatte di tagli e segni «meno». Fino al 30 marzo 2008 Alitalia aveva 1.238 frequenze settimanali targate Mpx. Da allora il declino è stato inesorabile: oggi siamo a quota 185. I passeggeri Alitalia sono diminuiti dell'87,9% (gennaio 2009 rispetto allo stesso mese del 2008). La perdita è stata almeno in parte compensata da altre compagnie (in particolare Lufthansa e Easyjet). Se si considerano tutti i vettori, il taglio dei passeggeri è del 32%. Comunque un terzo in meno.

Più dei numeri parlano le storie delle persone. «Laggiù c'era il negozio dove ho lavorato fino a fine febbraio — racconta Miriam Gentili, ex commessa della boutique Valentino —. Poi la casa madre ha deciso di abbassare la saracinesca. E sa cosa le dico? Al posto loro avrei fatto la stessa cosa: il fatturato mensile era sceso da 70 a 12 mila euro». Come Valentino hanno chiuso Trussardi, Diesel, uno dei due punti vendita Gucci. Persino i cambiavalute sono in cassa integrazione e il *beauty center* non esiste più. Sea (la società controllata dal Comune di Milano che gestisce Linate e Malpensa) ha tagliato 500 posti di lavoro mentre la cassa integrazione riguarda 800 dipendenti a rotazione (ma se si considerano tutte le aziende dell'aeroporto — comprese Alitalia, catering, cargo — a casa sono in più di 2.000).

Tutto perduto? Denaro buttato i 4,5

miliardi di euro investiti per creare Malpensa, collegamenti stradali esclusi? Da sempre convinto della possibilità di rilanciare l'aeroporto come un vero e proprio *hub* è il presidente di Sea, Giuseppe Bonomi. Da quando Alitalia ha suonato la ritirata, ha fatto di tutto per creare le condizioni adeguate all'arrivo di nuove compagnie. E i risultati non sono mancati. Lufthansa ha basato 8 aerei a Malpensa e la compagnia *low-cost* Easyjet continua a investire. «La Lega ha fatto 14 accordi bilaterali tra Stati per limitare l'immigrazione.

Peccato non abbia messo lo stesso impegno nel promuovere la liberalizzazione delle rotte su Malpensa», attacca Nino Cortorillo, segretario generale Filt-Cgil della Lombardia. In effetti Sea chiede la revisione di una trentina di accordi bilaterali. Ad oggi ne sono stati rivisti 4 (Corea del Sud, Israele, Egitto e Cina), mentre Enac ha dato autorizzazioni provvisorie su 3 destinazioni (Hong Kong, Moldavia, Bielorussia). «La liberalizzazione aprirebbe la strada a nuove compagnie e questo potrebbe non piacere ad Alitalia», continua Cortorillo.

Se l'alternativa è tra Malpensa e Alitalia, il Nord non ha dubbi. Il primo a rivendicare «cieli liberi su Malpensa» è il presidente della Camera di commercio di Milano, Carlo Sangalli: «Malpensa rappresenta un grande investimento sostenuto dallo Stato, è un bene collettivo che appartiene all'Italia intera. Chiediamo al governo di impegnarsi decisamente per l'emergenza: No al monopolio di una sola compagnia». Prove tecniche di fronte al Nord, quindi. Ma per salvare Malpensa questa è davvero l'ultima chiamata.

Rita Queri

Sangalli: Malpensa è un grande investimento sostenuto dallo Stato, il governo si impegni per risolvere l'emergenza



## 185

**I voli di bandiera**  
Oggi Malpensa ha 185 voli a settimana «targati» Alitalia. Fino a marzo 2008, le frequenze settimanali sullo scalo milanese erano 1.238