

## Malpensa 2000: nel 1999 Alitalia raddoppia i voli

La compagnia di bandiera mira a recuperare una quota significativa dei quasi 3 milioni di passeggeri oggi appannaggio dei concorrenti esteri

di Giovanni Monaco



**G**razie ad accordi con vettori aerei nazionali ed esteri, in questi ultimi anni l'Alitalia ha costruito una ragnatela organica di collegamenti locali e internazionali, che ha il suo punto di forza nell'alleanza strategica con la compagnia aerea olandese Klm, con la quale si propone di realizzare la piena integrazione di scali, rotte e frequenze.

Oltre a potenziare il settore cargo che è in piena espansione, obiettivo fondamentale della compagnia è recuperare i quasi tre milioni di passeggeri che le compagnie estere hanno potuto sottrarre sulle rotte a lungo raggio, grazie alle carenze strutturali del sistema aeroportuale dell'Italia del Nord. Per questo l'Alitalia, come dichiarato in una mozione d'intenti recentemente resa pubblica, considera "davvero strategica l'apertura di Malpensa 2000, che fa entrare Milano nel gotha dei primi cinque aeroporti europei per numero di passeggeri, con Londra, Parigi, Francoforte, Amsterdam e Roma".

Secondo le statistiche di Alitalia, il numero di passeggeri italiani catturati dalle compagnie estere è di 2,7 milioni: accanto ai passeggeri "persi" ha calcolato anche quelli "potenziali" e ha previsto che per l'estate del 1999 raddoppierà da 800 a 1600 i voli settimanali su Malpensa.

Milano, terzo bacino di traffico aereo in Europa, dopo Londra e Parigi, dovrebbe arrivare ad un movimento annuo di 33 milioni di passeggeri nel 2005 contro gli attuali 18 milioni. La

stragrande maggioranza di questo flusso transiterà da Malpensa, rimanendo a Linate solo le rotte con più di due milioni di passeggeri all'anno, vale a dire la tratta Milano-Roma, e pochi altri collegamenti col Sud. In questo quadro l'Alitalia sarà il maggiore utente di Malpensa, con una specializzazione nel traffico affari. Come ha dichiarato a Prisma il presidente Alitalia, Fausto Cereti: "La

nostra rete sarà orientata a offrire servizi rivolti soprattutto alla clientela business su Milano, mentre a Roma e al sud gran parte dell'attività è legata al turismo o al traffico etnico".

### L'aeroporto di Torino punta in alto

**N**ato come aeroporto militare negli anni 30, l'aeroporto Torino-Caselle si apre al traffico aereo commerciale nel 1953. La Sagat, società di gestione dello scalo piemontese, è costituita 3 anni dopo "con lo scopo di incrementare il collegamento aereo della regione Piemonte con i principali centri nazionali ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico di Torino e del Piemonte". Negli oltre quarant'anni di vita della Sagat, l'aeroporto ha fatto molta strada, identificandosi in larga misura con la storia del trasporto aereo commerciale della regione: nel '56 i passeggeri transitati furono 25.000, l'anno scorso circa 2.500.000; nel 1988 le partenze internazionali di linea erano 68, mentre oggi sono oltre 300. Negli ultimi cinque anni, il traffico passeggeri è cresciuto del 47%, una percentuale superiore alla media nazionale; nello stesso periodo la rete dei collegamenti è raddoppiata.

Nel '96 l'accelerazione della liberalizzazione del mercato del trasporto aereo e il passaggio ad un regime di libera concorrenza hanno dato avvio a trasformazioni

Su Malpensa e sul sistema del Nord Italia, si faranno sentire i benefici effetti dell'accordo stretto con la Klm, che ha dato origine ad uno dei maggiori poli mondiali del trasporto aereo. Per gli altri aeroporti del Nord Italia i voli intercontinentali saranno infatti garantiti con scalo ad Amsterdam, grazie a collegamenti diretti sull'hub olandese offerti da Alitalia e Klm.

Secondo Leo Van Wijk, amministratore delegato della Klm, "L'aeroporto di Malpensa diventerà uno dei più importanti del Sud Europa. Credo che quando Malpensa funzionerà a regime Alitalia potrà recuperare quote sul mercato e raggiungere il 50% circa contro il 35% attuale". Secondo Alitalia, i vantaggi della nuova Malpensa saranno soprattutto per i viaggiatori: voli intercontinentali non stop, tempi più rapidi negli spostamenti e costi più bassi derivanti da una nuova economia di gestione. Senza dimenticare le migliori condizioni meteo di cui gode il nuovo hub: i giorni di nebbia sono uno per ogni 48 di Linate e le dotazioni tecniche consentono atterraggi anche nelle condizioni più critiche.



importanti, e lo scalo piemontese prevede per il prossimo futuro di assolvere a più funzioni nello stesso tempo: • "hub" regionale, che collega gli scali dell'Italia centro-meridionale con i grandi hub europei • aeroporto di riferimento per i flussi turistici della regione, per stimolare nuovo traffico anche attraverso l'acquisizione di rotte operate da compagnie low cost • aeroporto

intercontinentale per specifiche destinazioni (Nord America), se sarà data piena attuazione anche in Italia alla liberalizzazione degli spazi aerei extracomunitari.

Il bel libro curato da Carlo Moriondo, in occasione dei quarant'anni della Sagat, che coincidono con l'ultimazione delle strutture di terra del rinnovato aeroporto e il loro passaggio alla piena funzionalità operativa, non vuole essere una storia dell'aviazione, ma una raccolta di fatti torinesi, cui riferirsi per guardare con fiducia all'avvenire della città. Avvenire individuato con chiarezza già dalla prefazione del sindaco di Torino, Valentino Castellani, nella prospettiva dell'Europa.

Carlo Moriondo, *Sagat - Dal dopoguerra al 2000 - Storia di un continuo progresso* Daniela Piazza, Torino 1997, pp. 256