

Così il boom degli scali padani ha tagliato le ali all'hub milanese

I concorrenti



LINATE
Doveva essere ridotto e invece fa viaggiare ancora 10 milioni di passeggeri l'anno



VENEZIA
L'aeroporto lagunare è in utile e ha già iniziato a dotarsi di collegamenti con Usa e Asia



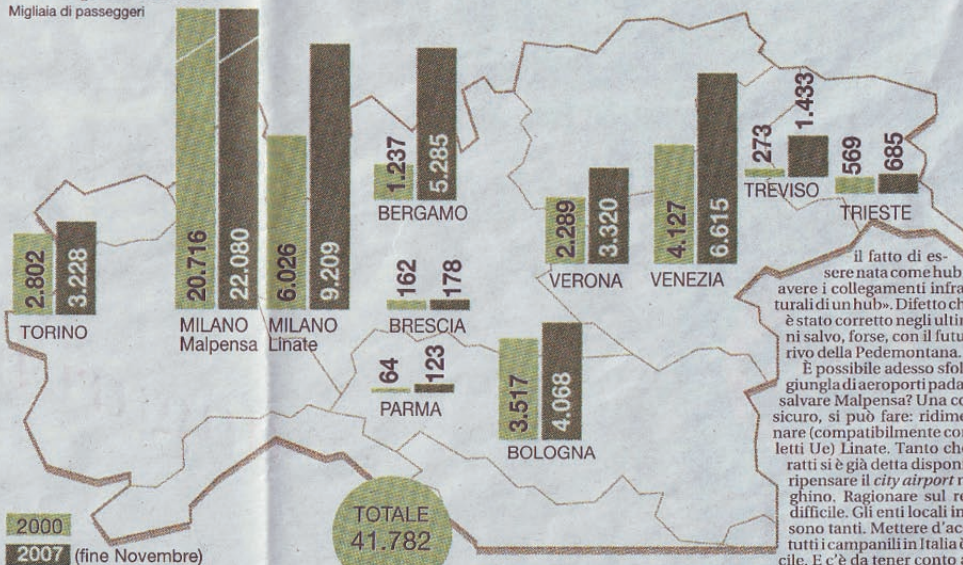
BERGAMO
Grazie al boom delle low cost lo scalo di Orio al Serio è a un passo dai 6 milioni di clienti



BOLOGNA
Come Torino anche il capoluogo emiliano sta per aprire collegamenti a lungo raggio

La diaspora del Nord

Migliaia di passeggeri



gano fonti del Tesoro - deve imparare da Venezia. La Save prima ha tentato di acquistare Adr, poi si è costruita il suo network (non un hub) intercontinentale macina-utili. Oggi da Venezia si vola a New York, Dubai, Atlanta, Philadelphia. E visti i problemi di piste ha potenziato e fatto decollare ancheloscalo-cugino di Treviso. Piani simili, in vista degli Open Sky con gli Usa di marzo 2008, hanno anche Torino e Bologna.

il fatto di essere nata come hub senza avere i collegamenti infrastrutturali di un hub». Difetto che non è stato corretto negli ultimi anni salvo, forse, con il futuro arrivo della Pedemontana.

E possibile adesso sfoltire la giungla di aeroporti padani per salvare Malpensa? Una cosa, di sicuro, si può fare: ridimensionare (compatibilmente con i paletti Ue) Linate. Tanto che Moratti si è già detto disponibile a ripensare il *city airport* meneghino. Ragionare sul resto è difficile. Gli enti locali in ballo sono tanti. Mettere d'accordo tutti i campanili in Italia è difficile. E c'è da tener conto anche degli interessi dei consumatori. Forse la soluzione più logica (come propone anche Palcari) sarebbe quella di sedersi attorno a un tavolo e ripensare al sistema integrato del traffico aereo padano tutti assieme, magari avviando un lento processo di consolidamento societario dei gestori. E i grandi Aeroporti del Nord forse, in futuro, potranno ripensare alla loro offerta per far decollare, dopo tanti anni anche il business della Malpensa.

Tanto che a lamentarsi dell'arrivo di Air France, osservano maliziosamente a Palazzo Chigi e dintorni, è solo la Lombardia, e non il resto del settentrione.

«Dire che Malpensa è vittima della concorrenza del resto del Nord è però riduttivo - dice Stefano Palcari, direttore scientifico dell'Iccasi, centro strategico del trasporto aereo -. Se non è decollata è per due motivi chiari: Linate in primis, certamente, ma poi