

Dati alla mano, Malpensa vale oro E se cola a picco trascina anche noi

Aeroporto non è solo occupazione interna, ma lavoro per molte imprese esterne Grilanda (Fit Cisl): «Se va male la brughiera è come se chiudesse la Fiat a Torino»

MALPENSA

ALESSANDRA PEDRONI

Malpensa, questione aperta e problema che riguarda tutti. Non solo perché in aeroporto ci lavorano persone che abitano in numerosi Comuni della provincia di Varese ma anche perché il crollo dell'attività aeroportuale non è soltanto il venir meno dei voli.

I mancati collegamenti con il mondo, si trascinano dietro mancanza di lavoro dentro e fuori l'aerostazione, in pista così come oltre il sedime aeroportuale.

Significa meno lavoro per chi opera nei servizi a terra, nel carico e scarico bagagli e al check-in, per chi prepara i pranzi da consumare in volo e per chi fornisce loro la materia prima, il cibo; per le commesse dei negozi che, senza clienti, perdono il posto e anche per chi fa le pulizie sugli aerei.

Dal materiale elettrico all'arredo

Per chi guida i mezzi sulla pista e fa muovere gli aerei, ma anche per chi fornisce ogni genere di materiale utile a un aeroporto, da quello elettrico agli arredamenti degli uffici.

«Significa meno lavoro per il settore commerciale e ricettivo, per l'edilizia, per gli enti di Stato anche», aggiunge Dario Grilanda, segretario generale della Fit Cisl dei Laghi. «Da anni non si parla di sviluppo ma di tagli occupazionali: la situazione è drammatica e sta solo peggiorando. Ci stiamo trascinando dietro tutti i settori merceologici».

Non è solo Malpensa in sé a perderci, immensa infrastruttura semi deserta dove, a certe ore del giorno, si potrebbe pattinare a gran velocità nei nuovi spazi del Terminal 1 senza incontrare ostacoli. È il territorio, l'indotto e le

famiglie che hanno investito nell'occupazione in questo sito a guardare ora interdetti il futuro.

«Non esiste un progetto Malpensa, se non destinato alle merci. Ma non basta. Negli ultimi cinque, sei anni si sono persi circa cinquemila posti di lavoro tra le varie attività svolte soltanto dentro l'aeroporto», dichiara Grilanda. Da 15 mila tesserini (per i lavoratori che entrano in aeroporto) contati nel 2007, «ora siamo a poco più di diecimila», rileva Antonio Ciraci, segretario generale della Filt Cgil di Varese.

E tutti i fornitori?

Senza contare i fornitori, chi lavora fuori ma è legato alle attività aeroportuali.

«Se Malpensa non si riprende, difficilmente potremo dare risposte occupazionali a una provincia già in sofferenza, maglia nera della regione per il tasso di disoccupazione: questo è l'inseguimento produttivo più importante di tutta la provincia, un polo di riferimento per l'occupazione diretta, indiretta e per l'indotto, alberghiero e turismo compreso. Un polo dove da anni vigila regola dei contratti precari».

Rincarà Grilanda: «È come se chiudesse la Fiat per Torino, fonte di lavoro per tutti».

Ma mentre Malpensa soffre, sono in corso i lavori per il collegamento tra i due terminal (115 milioni di euro), i lavori di restyling del terminal 1 per altri 30 milioni di euro e c'è chi dice che così, almeno, qualcuno lavora.

«Non scherziamo: per questo aeroporto non ci può essere una prospettiva legata all'oggi o al domani», sbotta il segretario della Fit Cisl. Non è il fare e disfare che consegna al Varese sotto prospettive rincuoranti. ■



La situazione critica dell'aeroporto di Malpensa rischia di ripercuotersi pesantemente sul territorio

La Uil è pronta al confronto

Domani Poletti è a Busto «E noi ci faremo sentire»

Avere otto milioni in meno di passeggeri, vuol ben dire qualcosa: «Vuol dire meno lavoratori perché serve meno di tutto», sintetizza Antonio Albrizio, segretario generale della Uil di Varese pronto a mettere in evidenza la situazione di Malpensa al ministro del Lavoro Giuliano Poletti che domani sera sarà a Malpensa Fiere per incontrare le componenti del Tavolo competitività e sviluppo. Jobs Act ma non solo. «Porteremo all'attenzione del ministro la situazione

di sofferenza legate alla riforma del lavoro e Malpensa. Dal 2008 non esiste più un piano di sviluppo serio, soltanto vari tentativi finiti male». Albrizio ricorda il dehubbing di Alitalia e le promesse in pista poco dopo come la creazione di Lufthansa Italia per fare di Malpensa uno degli hub della compagnia madre tedesca. Ma il risultato non c'è stato e Lufthansa Italia ha chiuso i battenti prima di finire. Lo stesso "terzo terzo" e l'ampiamiento di cargo city «non hanno

portato a un maggiore utilizzo dello scalo», rimarca il segretario Uil. Da 26 milioni di passeggeri, ora Malpensa ne conta meno di 18 milioni e il traffico merci mostra segni di positività. Albrizio è perentorio: «Lasciare un'infrastruttura come Malpensa alle sole scelte commerciali, significa non difendere un patrimonio e non voler compiere una scelta strategica per il Paese».

La semplice definizione di aeroporto "strategico" contenuta nel piano nazionale degli aeroporti a firma del ministro Maurizio Lupi è generica.

«Dal 2008, con la scelta di Alitalia di ritirarsi da Malpensa, si è deciso di lasciar perdere questo aeroporto. Vorrei essere smentito», A. Ped.

Alitalia punta sulla Germania con nuovi voli Ma non da qui

MALPENSA

Intanto Alitalia investe sulla Germania. Dal 15 dicembre saranno inaugurati i nuovi voli giornalieri per Berlino e Düsseldorf con partenza Fiumicino, Linate e Venezia.

Il decreto Linate del ministro Maurizio Lupi ha spalancato la porta del Forlanini alle volontà della ex compagnia di bandiera che da Linate opera in collaborazione con airberlin, la seconda compagnia aerea tedesca.

In totale saranno 412 i voli settimanali di collegamento tra Italia e Germania, Austria e Svizzera con soddisfazione piena da parte di Etihad che da quei Paesi traghetta passeggeri non solo ad Abu Dhabi.

I nuovi voli Alitalia, che airberlin ha tagliato a Malpensa, acquisiscono un'importanza strategica e porteranno la compagnia aerea presieduta da Roberto Colaninno ad offrire, nel corso del 2015, circa 370 mila posti in più, rispetto al 2014, per la Germania con un incremento del 66%.

I biglietti per questi nuovi voli di Alitalia (in classe economica o business) sono acquistabili già dal 30 ottobre. Per Düsseldorf si decollerà da Linate alle 6.30, con arrivo alle 8 e un'intera giornata davanti da poter sfruttare visto che il rientro è previsto alle 21.35 dalla città tedesca.

Stessa politica per il collegamento con Berlino: partenza alle 6.35 e arrivo alle 8.15 per ripartire, volendo, in giornata alle 21.45 da Berlino ed essere a Milano alle 23.25.

Due voli al giorno anche da Venezia e da Roma ma con orari ben diversi da quelli programmati su Milano.

Malpensa, nel frattempo, deve guardare altrove e puntare sui vettori extracomunitari come Air China ed Emirates che incrementano le loro offerte sullo scalo nostrano. Mentre è easyJet a fare la parte del leone per i collegamenti in Italia ed Europa. ■ A. Ped.