

MalpensaNews

Il piano di Enac per frenare “l’esodo” da Milano Linate e concentrare traffico su Malpensa

Roberto Morandi · Wednesday, September 7th, 2022

Disincentivare i viaggi a lungo raggio che partono da Milano Linate (e passano da un hub estero) e **favorire invece i voli diretti da Milano Malpensa**. È uno degli obiettivi del piano dell’**Enac** – l’ente pubblico che regola l’aviazione civile – di cui si sta parlando molto in questi giorni e che si muove in un contesto di forte trasformazione, compresa la partita Ita Airways.

Il piano – che operativamente passa da un’ordinanza, un dispositivo interno, non di Legge – è stato in parte anticipato da Repubblica ma soprattutto da **un dettagliato articolo di Leonard Berberi**, giornalista del Corriere della Sera che si occupa di aviazione.

Punto di partenza: l’aeroporto dentro alla città di Milano sarebbe destinato solo ai voli all’interno dell’Unione Europea (ma in estensione per un raggio di 1500 km) ma nel 2018 – prima del Covid – **1,2 milioni di passeggeri sono partiti da Linate per un viaggio che in realtà aveva come destinazione finale un aeroporto fuori dall’Unione**.

Punto di **passaggio: un altro hub europeo**, come – per fare qualche esempio – Francoforte, Schipol, Madrid Barajas o Parigi Charles del Gaulle.

Limitare i check-in diretti

Da un punto di vista di economia nazionale, è valore che si trasferisce all’estero e per questo l’Enac pensa ad un intervento di limitazione di questa dinamica. Nello specifico si interverrebbe ostacolando il cosiddetto *through check-in*, il check-in diretto che consente di imbarcare passeggero e bagaglio una volta sola, direttamente per la destinazione finale.

Leonard Berberi sul Corriere spiega così il provvedimento allo studio:

L’idea, stando a quanto spiegano fonti al Corriere, è questa: il viaggiatore che ha un volo Lufthansa Linate-Francoforte-San Francisco o un collegamento Air France Linate-Parigi-Seul lascerà il bagaglio al bancone del check-in al Forlanini [Linate, ndr]: qui il personale di terra incollerà alla valigia l’etichetta con destinazione finale Francoforte o Parigi e non, come avviene oggi, Francoforte/San Francisco o Parigi/Seul

Una volta a Francoforte o Parigi, quindi, **il viaggiatore dovrebbe recuperare il bagaglio e rifare il check-in** per la destinazione finale.

Concentrare traffico intercontinentale da Malpensa e Fiumicino

Ovviamente sarebbe **un carico ulteriore per il passeggero** e questo – alla lunga – **porterebbe a scegliere ove possibile connessioni dirette**, come quelle che **fanno capo a Malpensa o a Fiumicino**, dove peraltro è concentrato il grosso delle rotte a lungo raggio di Ita Airways (che **non avrebbe intenzioni, con il nuovo socio, di rivedere la presenza limitata su Malpensa**).

Da Milano Malpensa a New York: tutti i voli verso la Grande Mela

Il tutto va appunto letto **in ottica di interessi nazionali: non continuare a “ingrassare” gli hub stranieri a danno di Milano Malpensa e Roma Fiumicino**.

Questi due scali vengono individuati come **“hub istituzionale”**, che nel Piano allo studio di Enac è il livello più alto. Venezia e Catania Fontanarossa sarebbero invece hub minori con una rete di riferimento per il turismo verso il Nord Est e di proiezione verso il Mediterraneo.

Le reti regionali

Al di fuori dei principali hub, il Piano Enac prevederebbe poi una serie di reti regionali tra aeroporti che favorisca il mantenimento e sviluppo delle destinazioni, anche a prescindere dalla frammentata proprietà: così ad esempio ci sarebbe una rete per gli aeroporti dell’Emilia Romagna, una per la Sicilia centro-meridionale, una per la Campania e così via.

This entry was posted on Wednesday, September 7th, 2022 at 1:22 am and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.