

MalpensaNews

Pandemia e flightshame: il futuro non è facile, per gli aeroporti (compresa Malpensa)

Roberto Morandi · Friday, December 11th, 2020

I numeri del 2020 sono impietosi, a **Malpensa: -75% di passeggeri**. E se anche il Cargo regge, **il bilancio complessivo segna un -60,1, secondo le previsioni del governo**. Se n'è parlato al **convegno della Cgil** dedicato al mondo aeroportuale: un momento di confronto (moderato da **Gad Lerner**) ma anche un'occasione per rilanciare la richiesta di un sostegno al settore.

Ma lo scenario che è emerso dal convegno è ancora più sfidante: perché **non c'è solo la pandemia in corso a pesare sul futuro** del mondo dell'aviazione civile e, di riflesso, anche sull'occupazione del settore. **L'hanno detto, in forme diverse, varie voci**, facendo emergere un quadro che «ci preoccupa ulteriormente», ha ammesso a fine convegno **Stefania Filetti**, segretario Cgil Varese.

Il tema l'ha messo sul piatto, con parole chiare, **Sebastiano Renna**, Corporate Social Responsibility Manager di Sea. Che ha parlato di «**una strategia europea** che, in mancanza di soluzioni tecnologiche di riduzione delle emissioni degli aeromobili disponibili a breve, **punta sulla riduzione dei volumi**». Traduzione più immediata: finché gli aerei non inquineranno drasticamente meno, l'aviazione non è pienamente compatibile con gli indirizzi europei sul contrasto ai cambiamenti climatici e c'è da attendersi una riduzione dei voli.

La *flightshame* – la **vergogna di volare frequentemente, per l'impatto ambientale** – **non è solo un tema astratto da ambientalisti, ma inizia a contare**: se non indirizza, quanto meno converge con l'idea di un investimento verso forme di economia e mobilità più compatibili con l'ambiente. **Primo banco di prova: l'uso dei fondi del Recovery Fund**. «Tutto si può finanziare con i fondi europei, tranne gli aeroporti, proprio perché le risposte devono uniformarsi al Green Deal europeo» dice il sottosegretario ai trasporti **Salvatore Margiotta**.

Il mondo dell'aviazione sa che **c'è un pezzo della sua economia che dipende da precise scelte politiche** che fino ad oggi apparivano indiscutibili: ad esempio il fatto che il jet fuel (il carburante per gli aerei) sia privo di accise.

Per questo **il tema ambientale è un tema problematico**, «che avrà anche delle ripercussioni sul recupero dei volumi su traffico» continua Renna. «**Il trasporto aereo deve ripensarsi in modo molto profondo**: non sarà solo questione di recuperare volumi, ma di trasformazioni strutturali».

Renna ha anche portato all'assise organizzata dalla Cgil **un altro tema spinoso**: «**La pandemia ha accelerato una trasformazione tecnologica** in aeroporto, nella gestione dei passeggeri». La prospettiva dell'**aeroporto touchless** (**avviata anche a Malpensa e Linate**), la riduzione dei tempi di permanenza e dei contatti vuol dire – alla lunga – una cosa: **meno personale necessario per far**

“girare” la macchina dell’aeroporto. Meno «presidio umano», che imporrà di «riqualificare e trovare nuovi opportunità occupazionali» per assorbire la manodopera eccedente.

In questo quadro, quali sono le prospettive? Di certo tutti concordano su un punto: serve ripensare l’intero settore. In che direzione, è da vedere. Una prospettiva è emersa da più interventi: quella di **fare dell’aeroporto un hub non solo per i voli, ma per tutto un tessuto economico.** Come un gigantesco incubatore, «uno showcase dell’innovazione» (l’esempio citato è l’aeroporto di Schipol, che ha già avviato questo percorso). Guarda più ad una prospettiva contingente il professor **Massimiliano Serrati**, dell’Università Liuc: «In questa fase di crisi della dimensione Aviation, l’idea che l’aeroporto possa aprirsi, diventare una città nella città, **può diventare parziale compensazione**».

Certo una prospettiva di grande trasformazione: «È una suggestione interessante se si costruisce una aggregazione d’iniziativa culturale, economica e produttiva, meno se si parla di commercio» chiarisce nell’intervento finale **Elena Lattuada**, segretario generale Cgil Lombardia. «Non vorrei riempissimo l’aeroporto di centri commerciali, perché ne vediamo già tanti in crisi».

Nel frattempo **restano le richieste della Cgil** per affrontare questa fase d’emergenza, che tocca 30mila lavoratori almeno, intorno a **Malpensa**. Li sintetizza **Luigi Liguori**, coordinatore del Settore Aereo del sindacato: prima di tutto **«ammortizzatori sociali per tutto il settore**, per almeno dodici mesi», ristori più ampi per le aziende della filiera, ma poi anche regole sanitarie e operativi comuni per tutta l’Europa, per anticipare la ripartenza. E ancora dalla Cgil arriva la richiesta di **«affrontare il piano nazionale aeroporti»**. Per evitare il rischio di «disperdere risorse in mille rivoli», in un sistema fatto di tanti aeroporti moltiplicatisi come funghi, sostenuti da investimenti pubblici e in competizione gli uni con gli altri, ad esempio con [gli incentivi concessi alle low-cost \(391 milioni nel 2019\) perché aprano rotte](#).

This entry was posted on Friday, December 11th, 2020 at 9:29 pm and is filed under [Aeroporto](#), [Lavoro](#), [Milanese](#), [Piemonte](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.