

21/20/14
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

PRESCRINA

Terminati i discorsi rimane la cattedrale nel deserto

(...) Presentano un Airbus A330 (un altro in contemporanea viene "battezzato" ad Abu Dhabi) con la nuova livrea che promuove l'esposizione mondiale del prossimo anno. Evento gestito in pompa magna per ufficializzare la collaborazione tra Alitalia/Etihad e la stessa Expo («Con i nostri aerei diventeremo ambasciatori nel mondo della manifestazione milanese»). Evento che non a caso si svolge allo scalo della brughiera, per sottolineare, a margine delle tante polemiche di queste ultime settimane, il vero o presunto ruolo determinante e strategico di Malpensa. Un tentativo di svelenire il clima e tranquillizzare le migliaia di lavoratori che temono il drastico ridimensionamento dell'aeroporto varesino alla luce del

potenziamento di Linate. Scelta decisa in una logica commerciale da Etihad per avviare la partnership e salvare in tal modo Alitalia dal fallimento. Ma anche una scelta che apre un vuoto clamoroso a Malpensa, che ha già perso milioni di passeggeri con il de-hubbing del 2008 e con la crisi globale del trasporto aereo ed è destinata, salvo concreti ripensamenti dei piani industriali del neovettore italo-arabo, a un ulteriore livellamento verso il basso. Hogan, Colaninno e Del Torchio parlano di progetti futuri e sviluppo. «Faremo cento voli al giorno da e per Milano in 560 città del mondo nei sei mesi di Expo», annuncia Gabriele Del Torchio. Il punto è capire quanti di questi voli arriveranno e partiranno dalla

brughiera. Il sospetto, anzi, più di un sospetto è che si privilegi il Forlanini in funzione esclusiva del business di Etihad. E' cosa nota e implicitamente ribadita nel decreto Lupi che, superando il precedente decreto Bersani, liberalizza i voli al City airport a discapito di Malpensa. E allora? A uno degli ingressi dello scalo, lontano dalla sala che ospita la conferenza stampa, sindacati, Lega Nord, il primo cittadino di Somma Lombardo Guido Colombo che fa l'uomo-sandwich, inscenano la protesta. Domandano garanzie sui livelli occupazionali, ripetono il mantra delle promesse disattese e della ricadute negative sui lavoratori interni e sul vasto, vastissimo indotto aeroportuale. Hanno ragione, ma

nessuno (tranne i giornalisti) sembra dare loro retta. A James Hogan probabilmente importa poco o nulla delle proteste, anche se vi risponde indirettamente quando sostiene che la partnership con Alitalia è un bene per il Nord Italia e per l'intera nazione «perché un'economia forte ha bisogno di una compagnia nazionale forte». Il Nord Italia, certo. E prima ancora, Malpensa, l'aeroporto che doveva diventare un hub e che al momento non è né un hub né uno scalo destinato a crescere in fretta. Gli arabi, pur dichiarando il loro interesse specifico, puntano su altro, a cominciare dai loro hub europei e di Abu Dhabi. Al massimo regalano il contentino di dislocare dalle nostre parti i cargo, implementando i voli soprat-

tutto per il Nord America. La verità vera è che tocca al Governo ridare slancio allo scalo, concedendo le cosiddette "quinte libertà", attorno alle quali dice di battersi la politica, anche se per il momento è in campo solo il Pd (la commissione Ambiente della Camera ha approvato venerdì scorso un emendamento in questo senso allo Sblocca Italia). Un po' poco forse, se si vuole veramente recuperare un ruolo a Malpensa. Ieri pomeriggio, finita la conferenza stampa, la grande aerostazione sembrava davvero una cattedrale nel deserto. Dalle 14 a mezzanotte i tabelloni elettronici del T1 annunciavano una trentina di voli. Un'inezia rispetto al traffico degli altri scali europei.

Vincenzo Coronetti