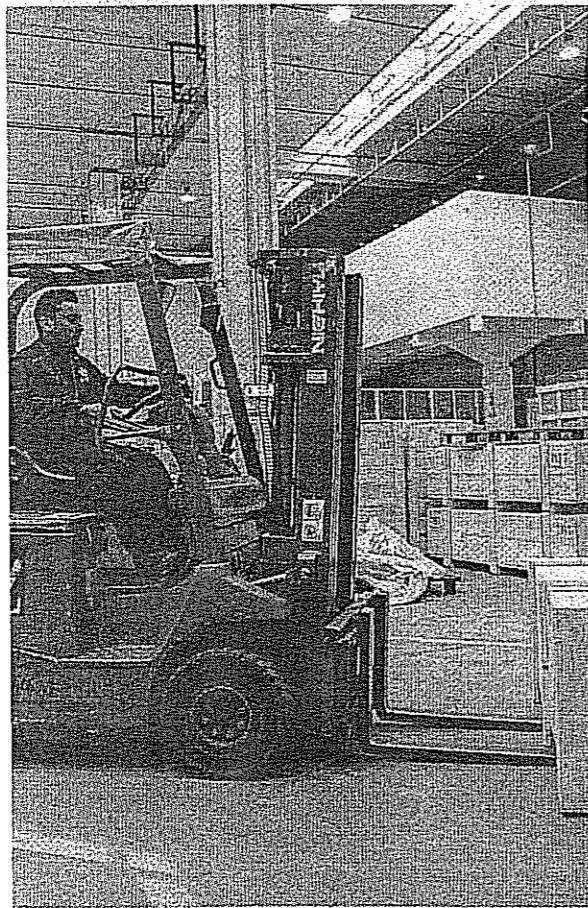


PREMIERINO 07.06.2015



L'idea di potenziare il trasporto di merci senza intervenire anche su quello dei passeggeri non piace affatto al territorio che ospita Malpensa (foto Blitz)

«Qui servono passeggeri» Sindaci contrari all'hub cargo

Non piace il progetto Alitalia. Che sulle rotte privilegia Fiumicino

MALPENSA - No al cargo. O meglio: «No al solo cargo. Se vogliamo far diventare il nostro un aeroporto per le merci che senso ha aver delocalizzato 2mila persone?». Se lo chiede **Mauro Cerutti**, sindaco di Ferno, nonché presidente di Ancai (Associazione nazionale comuni aeroportuali italiani). L'annuncio di Etihad-Alitalia di voler trasformare Malpensa nel «nostro hub europeo per il cargo» è secondo Cerutti «il naufragio di un sviluppo armonico di un sistema Paese che non è in grado da Roma di programmare il futuro». Ovvero, di capire di cosa abbia bisogno l'Italia e di investire senza sperperare risorse. «Ma mi spiegate perché abbiamo appena speso 30 milioni di euro per il restyling del Terminal 1 se poi i passeggeri continuano a volare da Linate?», prosegue il primo cittadino fernese. «Il cargo può andare bene, fino a una certa misura, ma è il traffico passeggeri quello che vogliamo. Il primo porta

poca occupazione e mezzi pesanti sulle nostre strade, il secondo lavoro di qualità e respiro internazionale». A dir la verità Alitalia, per voce dell'amministratore delegato **Silvano Cassano**, ha annunciato anche possibili novità future sul fronte passeggeri con rotte verso Nord e Sudamerica. Ma il territorio, ancora scottato dal dehubbing del 2008, non si fida. E poi, una delle slide proiettate proprio da Alitalia, durante l'evento dell'altro giorno a Malpensa, dice tutt'altro. I voli annunciati da Cassano (Mexico City, Santiago del Cile e San Francisco) sono previsti entro il 2018 non da Malpensa bensì da Roma Fiumicino. Su Malpensa il piano industriale prevede altri tre obiettivi, di cui i primi due peraltro già raggiunti negli scorsi mesi: il volo su Shanghai (inaugurato un mese fa), l'incremento da 11 a 25 collegamenti settimanali (oggi è già così), e poi andrebbe ricordato che fino al 2008 Az su Malpensa ne faceva

18 al giorno, per un totale di oltre 120 a settimana) e la trasformazione di Malpensa in un «New global cargo hub». Se la slide non mente, gli investimenti futuri dell'ex compagnia di bandiera in brughiera riguardano dunque soltanto il settore merci. Proprio come svelò lo scorso febbraio l'ex ministro dei Trasporti **Maurizio Lupi** a Ville Ponti a Varese al Tavolo competitività e sviluppo. «Io c'ero e ricordo bene cosa dicevano gli imprenditori», spiega il rieleto sindaco di Samarate, **Leonardo Tarantino**, presidente uscente del Cuv (Consorzio urbanistico volontario). «Nel cargo, dove non ci sono regole se non quelle del mercato, Malpensa vola. Nel traffico passeggeri, regolato da decreti, decretini, leggi e accordi, Malpensa fa fatica. La soluzione è semplice: per far volare Malpensa la politica dovrebbe semplicemente togliergli le catene che ha ai piedi».

Gabriele Ceresa