

Piccolo dono in arrivo per Malpensa

(...) extra Ue, attualmente in vigore. Da Linate, cioè, le rotte sono ora possibili entro destinazioni che sulla carta evitano ulteriori penalizzazioni all'aeroporto del Duemila. Per esempio, da Linate non si può raggiungere Mosca o Istanbul, che sono collegamenti redditizi. Il rischio è che se passasse il nuovo decreto, Malpensa subirebbe un altro, pesantissimo contraccolpo, destinato a rallentare la ripresa dopo i precipizi quantitativi di traffico e passeggeri dovuti al de-hubbing di Alitalia, alla crisi del settore, alla crisi economica più in generale. I più ottimisti sostengono che lo scalo varesino abbia le potenzialità per riprendersi comunque dai rovesci congiunturali degli ultimi anni. Il low cost e molti vettori interessati a collegare la brughiera con il resto del mondo potrebbero fare la differenza. Anche in scia a que-

ste stime il contesto aeroportuale è caratterizzato da interventi strutturali importanti, come il collegamento ferroviario tra i due terminal e, in prospettiva, la linea ferrata fino a Gallarate e, quindi, per le destinazioni europee. Nel fervore delle iniziative a favore di Malpensa va incluso il Masterplan, che delinea lo sviluppo dello scalo. Uno sviluppo al ribasso rispetto le vecchie previsioni, ma pur sempre una crescita, i cui ritorni toccano direttamente, sia per gli indotti positivi sia per quelli negativi, il nostro territorio. Qui sta il nodo della questione. Che non è solo economico, di redditività per le compagnie aeree che fanno il bello e il cattivo tempo, condizionando le scelte. Pensiamo ad Alitalia/Etihad per mettere

a fuoco gli interessi in gioco e il peso politico della questione. Appunto, la politica. Ecco l'altro nodo da sciogliere. Probabilmente è quello decisivo per raggiungere un equilibrio vero nel sistema aeroportuale lombardo, contemperando le aspettative di ciascuno.

La politica che ha ceduto alle richieste di Etihad nella prospettiva di salvare Alitalia. Ma salvando Alitalia ha relegato sullo sfondo Malpensa e quanto gira attorno. Ora, è sempre la politica che opacizza ancora di più il futuro delle piste della brughiera. La politica nazionale e la politica locale; quest'ultima reagisce in maniera tiepida, spesso con malcelata e calcolata indifferenza a quanto accade per l'aeroporto. Una volta, non venti

anni fa, ma l'altro ieri, se soffiava un venticello nella capitale, si scatenavano le truppe nel Gallaratese. Ricordate le manifestazioni organizzate dalla Lega Nord?

Il territorio intero alzava la voce. Negli ultimi tempi, quando ha provato a rialzarla è sembrato fosse diventata una voce rauca, più di circostanza che per convinzione. Certo, la Regione Lombardia col suo presidente Roberto Maroni ha sempre dedicato attenzione a Malpensa. Da sola però non basta a far cambiare la direzione. Agonizzante la Provincia, restano i sindaci. Anche loro calati nel problema a seconda delle appartenenze: contro Delrio, se sono di Forza Italia o del Carroccio, possibilisti o, al massimo attendisti, se vestono la ca-

sacca piddina (leggere nella circostanza le istruttive dichiarazioni raccolte da Gabriele Ceresa sulla Prealpina di giovedì). Regione, sindaci e, finalmente, i parlamentari del Varesotto? Li abbiamo lasciati per ultimi perché non ci pare abbiano una tale forza di persuasione sul governo da considerarli affidabili interlocutori nella vicenda.

A volte esternano, altre volte provano a muoversi nelle sedi istituzionali: gli effetti sono quelli che sono. In un tale contesto il territorio finisce inesorabilmente fuori gioco. La palla è nella mani di Roma e di chi, assieme a Roma, guarda a Malpensa come un fastidio, non certo come una risorsa. Al punto che il pacco dono a cui accennavamo nell'incipit potrebbe rivelare presto il suo contenuto: una bomba (politica) devastatrice.

Vincenzo Coronetti

PREALPINA 24/12/15