

SEGUE DALLA PRIMA

PREALPINA 12-0-116

**Domanda:**  
**il territorio**  
**crede**  
**davvero**  
**in questo**  
**aeroporto?**

(...) il ministro che ha sostituito Maurizio Lupi e che dovrà emanare il nuovo decreto: le urne. Tra sei mesi si vota a Milano. Appuntamento che mette in gioco leadership anche nazionali; appuntamento per il quale si potrebbero prendere decisioni affrettate, insufficienti a compensare gli obiettivi di ciascuno. Soprattutto di Malpensa, a tutto vantaggio del city airport milanese, più comodo per i passeggeri, inadatto, a differenza delle piste della brughiera, a sostenere collegamenti internazionali diretti, cioè a mettere in comunicazione la Lombardia con il mondo. Linate è a un tiro di schioppo dal Duomo, Malpensa è più lontana, ma sarebbe un falso ritenerla come in passato una cattedrale nel deserto: mezz'ora o poco più di treno e si è davanti ai banchi del check-in. Sullo

sfondo fa sempre capolino Roma con il suo scalo, Fiumicino. Che non intende affatto sminuire il primato nazionale sui livelli di traffico, un hub che vuole rimanere l'unico in Italia. Al punto che nel recente passato è stata Malpensa a pagare pegno.

Storia conosciuta quanto paradigmatica delle dinamiche che tengono pochissimo in considerazione il mercato, molto di più i contesti politici e, per quanto riguarda Alitalia, le pretese di business di chi le ha evitato il fallimento. E ci siamo capiti. Per di più, a giugno si voterà pure nella capitale, così che la politica si adopererà per garantire innanzitutto lo sviluppo di Fiumicino. E, statene certi, di Linate.

Il decreto Lupi è stato bocciato da Bruxelles per un errore di procedura, una questione all'apparenza formale

che diventa però di sostanza in relazione alla riscrittura del provvedimento. Attorno al quale dovrebbero far sentire il proprio peso le istanze politiche dei territori varosotto e dell'Alto Milanese, i più esposti a un ulteriore ridimensionamento di Malpensa. Pleonastico ritornare sugli indotti economici, occupazionali e produttivi che derivano dallo scalo, riferimento ormai imprescindibile per la crescita dell'intera area. Costatazione che da sola dovrebbe provocare una vera e propria rivolta, a cominciare appunto dalla politica o, meglio, dai politici. Partiti, parlamentari, consiglieri regionali, sindaci, consiglieri comunali dovrebbero formare un'unica voce per fare pressione sul Governo.

Le opportunità e le convenienze sono però diverse a seconda delle appartenenze. Quelli del Pd non possono delittimare i loro capi e se anche lo faces-

sero nella fattispecie avrebbero molte possibilità di rimanere inascoltati. Gli altri, a partire dai leghisti, sembrano occupati in altre faccende per tornare come una volta a interessarsi di Malpensa. Certo, la Regione con il suo presidente Roberto Maroni si farà sentire, come è sempre accaduto in simili frangenti. Ma le proteste che arriveranno a Roma faranno probabilmente la fine di un vuoto a perdere. In quanto alle organizzazioni di categoria, sindacati, industriali, Camera di commercio e via di seguito, sinora si sono limitati a prese di posizione di principio. Tutte le iniziative messe in campo («Per fare squadra e produrre sinergie» non hanno mai avuto effetto. Si sono avviate e subito sgonfiate.

Domanda: il territorio, il nostro territorio, crede davvero o per finta alle potenzialità di Malpensa?

Vincenzo Coronetti