

Solo cargo a Malpensa? Un coro di no

Pubblicato: Martedì 3 Giugno 2014



Fiumicino confermato come scalo nazionale di riferimento, **Linate come "base Nord" aperta anche al network di destinazioni internazionali, Malpensa dedicata per lo più al settore cargo.** Il piano della "nuova Alitalia", che nasce dal matrimonio con gli arabi di Etihad (foto: Marco Bianchi), mette una seria ipoteca su Malpensa, privata di ogni vocazione per il settore passeggeri: è su questo punto che si concentrano le preoccupazioni di tutti. Politica di ogni parte (in primis delle voci più vicine alla maggioranza di governo, prime a intervenire), ma anche sindacati e attori economici. Grande la preoccupazione, per Malpensa in sé ma anche per il destino di Linate, l'aeroporto milanese che si è guadagnato nel tempo la fama di scalo-cannibale, pronto (in mancanza di interventi dall'alto) a sottrarre compagnie, voli, quote di traffico a Malpensa.

«Malpensa è considerato dal governo, non solo da me, **uno degli hub principali del Nord: non è una questione di campanile** è il sistema aeroportuale e del Nord che verrebbe penalizzato» ha avvertito il presidente di Regione Lombardia **Roberto Maroni**, che due mesi fa aveva lanciato l'allarme



sull'accordo. «Noi abbiamo investito molto su Malpensa: l'ultimo investimento sono 30 milioni per collegare i due terminal con l'alta velocità», conclude Maroni. «Troppa prudenza, troppi silenzi» ha detto anche [Raffaele Cattaneo](#), chiedendo al territorio di alzare la voce. Un messaggio che arriva da chi – nelle file di Ncd – è vicino a Maurizio Lupi, oggi titolare delle

infrastrutture a Roma, e che fa capire quanto rischioso sia il percorso delineato dalla compagnia di bandiera, anche politicamente. [Anche dalle file del Pd non mancano le preoccupazioni, lo dice il segretario regionale Alfieri](#) e lo ripetono anche i parlamentari. I sindacati a Roma sono alle prese con gli esuberanti, ma anche a Milano le incertezze sui due fronti (la liberalizzazione di Linate, il destino di Malpensa) [si fanno sentire](#): la Filt-Cgil per esempio da Milano richiama (e lo fa anche il Pd) **il tema dei "diritti di quinta libertà"**, quella possibilità di "prolungare" i voli con destinazione Italia che compagnie come Emirates o Singapore Airlines hanno cercato di far valere con difficoltà. Insomma: nel frattempo, non guardare solo ad Alitalia.

Le prospettive su Alitalia-Etihad, nel frattempo, rimangono piuttosto nebuloze: a Malpensa si parla di un aumento da 11 a 25 voli intercontinentali alla settimana, ma appunto per lo più sul cargo (oggi sono appunto 11 solo passeggeri, tra New York e Tokyo). Poca roba, specie se nel frattempo la nuova "Alihad" (il neologismo è già comparso) otterrà **su Linate nuove tratte internazionali, Europa permettendo**. Intanto, intorno, anche qualche promessa per quanto riguarda quel che c'è *intorno* all'aeroporto: mentre si attende ancora l'arrivo di Pedemontana, **Maurizio Lupi ha parlato anche dell'Alta Velocità a Malpensa**, avventura già provata (nel 2006 con il treno veloce a corto raggio per Torino olimpica, poi nel 2010 con [l'effimero Frecciarossa](#)) e ora riproposta, non si sa se solo con nuovi servizi – tecnicamente i treni possono arrivare, pur con tratti a velocità limitata – o anche con nuovi investimenti, per nuovi tratti di linea (il [raccordo Y a Busto](#), quasi "dimenticato"?). Potrebbe essere un modo per portare nuovo traffico diretto a Malpensa, ma siamo ancora nel campo delle ipotesi.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it