

# Malpensa, una storia di occasioni mancate

- Da Etihad un piano per Alitalia che ridimensiona lo scalo lombardo
- Il ministro Lupi incontra i sindacati, rinviato a mercoledì il vertice del cda

LAURA MATTEUCCI  
MILANO

Del piano per Alitalia che Etihad ha discusso nel cda riunito ieri e che oggi dovrebbe arrivare al management della compagnia di bandiera italiana si sa ancora poco. Una quota tra il 40 e il 49%, 500 milioni sul piatto, la ristrutturazione del debito Alitalia sono le coordinate, mentre oggi il ministro Lupi (Trasporti) incontra i sindacati sul tema dei possibili esuberanti, circa 3mila.

Ma quel poco che si sa non sembra favorire lo sviluppo dello scalo di Malpensa: gli arabi della compagnia di Abu Dhabi, o meglio il suo manager australiano James Hogan, punterebbero più sul rilancio internazionale di Linate, oltre che sul rafforzamento di Fiumicino, mentre a Malpensa resterebbe il contenuto del potenziamento del settore cargo. Tanto che, tra le richieste per entrare nel capitale Alitalia, ci sono la liberalizzazione di Linate, il collegamento di Fiumicino con la rete ferroviaria ad Alta velocità e la riorganizzazione degli scali italiani.

## MANCANZA DI STRATEGIE

Il destino di Malpensa, ancora da compiersi, sembra però già avere il sapore del rimpianto delle grandi occasioni mancate. Di sicuro, ha quello di una classe politica lombarda (e non solo) che si è dimostrata inadeguata nell'affrontare la situazione. Come racconta Daniele Marantelli, ex consigliere regionale oggi deputato del Pd, memoria storica dell'invo-

luzione di Malpensa: «Basti pensare che nei primi anni Duemila la giunta lombarda (guidata da Formigoni, ndr) indicava lo scalo bresciano di Montichiari come secondo hub della regione per dimostrare l'assoluta incapacità della politica». Una cosa è certa: di due hub ipotizzati non se ne fece neanche uno. E il megascalo del varesotto di avveniristico conserva solo il nome, Malpensa 2000. Inaugurata nel 1998, è costata 1 miliardo e 350 milioni, più quelli (circa 5) per la realizzazione di **infrastrutture** viabilistiche.

I rovesci di Alitalia hanno avuto, tra i vari effetti, quello del taglio dei voli intercontinentali diretti, e anche l'insediamento di Lufthansa è durato poco, fino al 2011. In quello stesso anno, comunque, ancora si parlava di 40 milioni di passeggeri, mentre il 2013 si è chiuso con nemmeno 18 milioni di traffico, in calo del 3% sul 2012. Già molto prima, del resto, a fine anni Novanta, era naufragata la possibile alleanza Alitalia-Klm, che ne avrebbe fatto una delle compagnie più importanti al mondo. «Malpensa è stata affossata - riprende Marantelli - dal lungo derby con Roma Fiumicino, e dall'ostilità delle grandi compagnie europee». Ancora: «Una delle componenti costanti della storia di Malpensa è sempre stata l'ambiguità della sua vocazione, come di quella degli altri scali lombardi, a partire da Linate. Nessuno, e parlo della politica, ha mai avuto la forza nemmeno di delineare un piano strategico del sistema aeroportuale lombardo».

Eppure, ancora oggi il 70% del traffico business, quello che fa la differenza al

momento di chiudere i bilanci, gravita su Milano, capitale indiscussa dal punto di vista produttivo, economico, finanziario. Ora, la conferma che Etihad punti al settore cargo per Malpensa, secondo Marantelli «è il minimo sindacale». Ma se la compagnia degli Emirati Arabi fosse disinteressata allo scalo, «la classe dirigente lombarda, a partire da quella del Comune di Milano (che controlla la Sea, la società che gestisce gli aeroporti del milanese, ndr) si dovrebbe dare una strategia per sfidare il governo». La Sea, per inciso, ha i suoi problemi da gestire: adesso il governatore Roberto Maroni, adducendo come motivazione proprio il ridimensionamento di Malpensa, vorrebbe sfilarsi dall'acquisto di quote della società. E il sindaco di Milano Giuliano Pisapia replica: «Vorrà dire che difenderemo noi Linate e Malpensa».

Il problema politico non è certo una peculiarità solo lombarda, né solo italiana: Etihad, per dire, ha in essere accordi commerciali con AirFrance e con AirBerlin, il che rappresenta un elemento di concorrenza con Lufthansa, tuttora presente a Malpensa. Ma di strategie europee, nemmeno l'ombra. Adesso, il prossimo problema da affrontare è legato ad Expo 2015. Il grande rischio è che le compagnie aeree di Parigi, Londra, Berlino, organizzino pacchetti per i visitatori che prevedano soggiorni nelle loro capitali e da lì voli a/r in giornata con annessa visita all'Expo. Le maggiori ricadute turistiche, insomma, non le avrebbe certo l'Italia. «Dobbiamo fare in modo che i turisti arrivino direttamente qui - chiude Marantelli - E qui, l'aeroporto intercontinentale è Malpensa».

## IL CASO

### E la Regione Puglia punta sull'area di Grottaglie

La Regione Puglia e Aeroporti di Puglia lanciano un progetto per fare dell'aeroporto di Grottaglie (Taranto) uno scalo attrezzato per il trasporto cargo, ma anche il riferimento di un'area industriale attrezzata per l'aerospazio, consolidando il polo di Alenia Aermacchi e aprendo a nuovi investimenti nel settore. Con l'obiettivo di trasformare lo scalo di Taranto in una piattaforma logistica integrata col porto e un'importante

area industriale per il settore. La proposta sarà presentata oggi in un convegno. «Le aziende del settore hanno già manifestato un evidente interesse», fa sapere il governatore della Regione Puglia, Nichi Vendola: oltre a Alenia-Aermacchi, ci sono Augusta Westland e Piaggio. In totale i nuovi investimenti ammontano a 33 milioni: la gara d'appalto partirà non appena ricevuto l'ok del nucleo di valutazione.



È imminente l'arrivo della lettera di intenti di Etihad per l'acquisto di almeno il 40% di Alitalia