

SI RIAPRE IL DIBATTITO SUGLI SCALI

MA LINATE
NON VA
RIDOTTO

di ANTONIO MORRA

Viva Malpensa, muoia Linate. Un grido che avevamo già sentito quindici anni fa. Oggi ritorna vestito da piano strategico. Un piano serio, elaborato da esperti che ha provocato anche ripensamenti nel ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera.

Certo il cittadino non potrà contrapporre molte argomentazioni tecniche ed economiche alle ragioni degli addetti ai lavori, ma alcune considerazioni di buon senso, quelle sì.

La prima: arrivare dopo ore di viaggio, prendere un taxi ed entrare in casa è impagabile. E questa non è solo una considerazione di buon senso, ma ha rilievo per i turisti e per gli uomini d'affari. Eliminare la mezz'ora abbondante del trenino Cadorna-Malpensa non è cosa da poco. Infatti il mercato, cioè gli utenti, hanno premiato Linate. Non solo: hanno premiato anche Orio al Serio, considerato (a torto o a ragione) più comodo, meno a rischio di perdere il volo per chi va all'aeroporto in auto e ricco di offerte. Con la stessa logica Orio dovrebbe essere limitato ai voli Bergamo-Londra?

La seconda considerazione: limitare lo scalo Forlanini alla navetta Milano-Roma sarebbe come uccidere la gallina dalle uova d'oro. Uccidere perché nessuno sa esattamente, oggi, come si evolveranno le preferenze degli utenti riguardo alla scelta treno-aereo. Con i prezzi dei treni in concorrenza (e quindi in calo) e i tempi tutto sommato equivalenti, non si può escludere una diminuzione in pro-

spettiva dei passeggeri da Linate per la capitale.

Il mercato ha premiato Linate, dicevamo. Forte di questa realtà il Comune di Milano ha pensato di portare una linea del metrò fino allo scalo. Dovrebbe essere completata entro il 2015, con un investimento di 1,7 miliardi di euro. Tanti, ma spesi a fronte del funzionamento a pieno regime dell'aeroporto. Senza voli niente passeggeri sul metrò. Può essere stato un errore puntare su Linate, come sostiene il ministro Passera, però la verità è che si è puntato su Malpensa e lo scalo varesino non ce l'ha fatta, tradito per varie ragioni da Alitalia. Riproporre la grande Malpensa senza mercato, ma per scelta tecnico-politica, questo si potrebbe rivelarsi un nuovo errore. Insomma: gli esperti dopo 15 anni devono proporci un'idea vera che tenga conto della complessità dell'evoluzione del mercato e della presenza di altri scali nel Nord. Idee nuove e non proposte d'antan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Si riapre il dibattito sul trasporto aereo lombardo

