



Salvare Malpensa? Il no di Moretti Ma Lupi: è uno scalo strategico

Il ministro: il ceo di Fs pensi a rafforzare i treni regionali

MILANO — «Non veniteci a raccontare che Milano ha bisogno di due aeroporti. Uno basta e avanza. L'Italia può avere due hub, Malpensa e Fiumicino: succede già in Germania. Ma due aeroporti per Milano sono troppi».

La voglia di andare controcorrente non difetta a Mauro Moretti. L'amministratore delegato di Fs, ieri invitato a parlare davanti agli imprenditori di Asolombarda in occasione dell'appuntamento di rito della Mobility Conference, conferenza annuale dedicata alla mobilità, è partito lancia in resta contro una della poche certezze del mondo economico (e politico) milanese: Linate non si tocca.

Moretti non ha usato giri di parole. «La cosa da fare è una soltanto — ha detto Moretti —. I

milanesi dovrebbero prendere un compasso, centrarlo sui due aeroporti e vedere quanto ampio è il bacino passeggeri che si ha a un'ora e mezzo dagli scali. Si scoprirà che il bacino di Malpensa è di otto milioni di viaggiatori, quello di Linate di 16». Certo, c'è il problema che il Forlanini ha una pista soltanto. Ma anche questo per Moretti non è un ostacolo: «Per Linate l'idroscalo può diventare la seconda pista», ha ipotizzato l'ad di Fs. Che ha chiuso invitando al realismo e alla responsabilità le classi dirigenti del territorio: «Certe decisioni devono nascere dai gruppi dirigenti di una città. Potrei mettere in conto certi traccaggiamenti in altre parti d'Italia. Ma da Milano mi aspetto la capacità di decidere e programmare il futuro».

L'intervento di Moretti a Milano non è stato preso bene dai più. «La nostra città può mantenere due scali, purché abbiano ruoli distinti. Due aeroporti so-

no un punto di forza», è la difesa che il sindaco del capoluogo lombardo, Giuliano Pisapia, ha riservato al Forlanini. Il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi è stato ancora più duro. «L'aeroporto di Malpensa è strategico all'interno di un sistema che comprende altri aeroporti di in-

teresse nazionale come Linate, Bergamo e Torino», ha puntualizzato Lupi. «Con Moretti lavoriamo intensamente perché non si realizzi solo l'alta velocità ma ci si occupi anche di trasporti regionali — ha aggiunto il ministro —. Fs deve applicarsi al tema dei treni regionali, mentre, per quanto riguarda gli aeroporti, gli indirizzi li dà il governo».

Al momento i movimenti operati da Linate per le principali capitali europee sono molti di più di quelli concessi dal decreto Bersani bis (misura che dovrebbe porre limiti al traffico sullo scalo proprio per favorire lo sviluppo di Malpensa). Un esempio per tutti: i voli a settimana per Parigi dovrebbero essere 14 mentre hanno raggiunto quota 85. Sea, società che gestisce gli scali milanesi, stima in un milione e centomila i passeggeri che nel 2013 hanno usato Linate per partire verso un altro continente da un hub europeo ovviamente diverso da Malpensa.

Il problema del rapporto tra Linate e Malpensa esiste da quando è stato inaugurato lo scalo in provincia di Varese. Un paio di precedenti. Nel 2009 la nuova Alitalia gestita da Roberto Colaninno parlò chiaro al mondo dell'impresa milanese: «Se volete sviluppare Malpensa allora bisogna chiudere Linate». Di qui una levata di scudi trasversale a tutto il mondo dell'impresa meneghina. Stessa reazione nel settembre 2012, quando uno studio Ambrosetti-Sea suggerì di ridimensionare Linate a favore di Malpensa. La

novità, rispetto ad allora, è che al Forlanini non potrebbe più bastare la navetta Milano-Roma. Moretti insegna: sui collegamenti con la capitale è sempre più forte il treno.

Rita Querzé

 rquerze

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Moretti



Milano

Non veniteci a raccontare che Milano ha bisogno di due aeroporti, uno basta