

L'INTESA

La nuova Alitalia è in pista Speriamo bene

di OSCAR GIANNINO

Dalle 6 di stamane è terminata la troppo a lungo protratta agonia dell'Alitalia carrozzone di Stato. I costi, per noi contribuenti, sono stati di oltre 15 miliardi di euro di valore bruciato, dal 1986 quando venne quotato il titolo di Alitalia. E la prima cosa che viene da dire è: coi privati si volti pagina, sono finite le indecisioni e i rinvii grazie ai quali i costi strabordavano, per inseguire dipendenti e lobbies politiche. Con gli scioperanti (...)

segue a pagina 3

(...) pugno di ferro, d'ora in poi.

È più di un auspicio. È una relativa certezza. Perché la ventina di soci della nuova Alitalia, in quanto privati, se non fanno andare le cose come si deve a differenza dello Stato ci perdonano in proprio. Noi contiamo che non vogliano farlo. È questo il vantaggio della proprietà privata. Se ci guadagna nel giusto lei, ne guadagnano anche i clienti, cioè i passeggeri. E i contribuenti.

Delle mille cabale di un'agonia che ha visto politica e governi di ogni colore responsabili di scelte disennate, abbiamo parlato infinite volte. Ora, concentriamoci sui problemi aperti. Malpensa e il Nord innanzitutto. E le conseguenze della scelta del partner internazionale Alitalia che è, come era risaputo, Air France. Proprio non abbiamo capito perché, all'ultimo secondo, il sindaco di Milano ancora abbia parlato di una proposta Lufthansa, che in realtà non è mai esistita.

Scalo ridotto

Malpensa è - da molti mesi, e dopo tante mancate promesse - ancor più ferita e ridimensionata. È un fatto. Colpa della politica però, non di Cai e dei suoi soci privati, come urla la sinistra. A questo punto per Regione Lombardia, Comune di Milano, forze politiche del centrodestra come tutte le associazioni di categoria e d'impresa giustamente mobilitate per Malpensa, le alternative sono due. La prima è continuare ad alimentare querimonia e protesta, per le scelte avvenute. Può far credere di lucrare voti di "nordici delusi". Ma non si capisce perché i voti non dovrebbero in buona parte indirizzarsi verso l'opposizione, per

esempio del pugnace presidente della provincia di Milano Penati, che su questo scommette molto. La seconda è individuare subito un percorso volto a risolvere insieme, enti territoriali e governo, società di gestione degli aeroporti milanesi e autorità di settore, tutti i nodi perché Malpensa si ritrovi nel minor tempo possibile rotte aggiuntive, da parte di vettori già presenti o di nuovi.

Le possibilità sono varie. La prima è relativa alle rotte internazionali e intercontinentali che ricadono in accordi bilaterali interstatuali, rotte che la vecchia Alitalia non operava più, ma che secondo la normativa vigente ricadrebbero ancora nella sua titolarità. La possibilità di concedere l'autorizzazione temporanea a tratte non più coperte, rivendicata dalla Lega con l'emendamento al decreto legge anticrisi, era già presente nel decreto che ha fissato la procedura sfociata nella cessione di Alitalia. Assocleareance e l'Enac tuttavia possono attribuire tali rotte a nuovi vettori per tre periodi temporanei, ma bisogna passare per una trattativa e un assenso bilaterale con il governo del Paese di destinazione, perché quella rotta assegnata sia permanente. Di conseguenza, occorre offrire la possibilità a compagnie estere di volare da Malpensa senza mettere in conto una reciproca possibilità per compagnie italiane. A tal fine, è la Sea che deve truardarsi direttamente col governo e le autorità come Assocleareance, possibilità alla mano di chiudere accordi con compagnie straniere oggi non presenti o minimamente gestori di rotte dallo scalo varesino. Tale possibilità non ha nulla a che vedere con l'ipotesi che Malpensa torni a essere un hub.

La pista tedesca

Una seconda possibilità è che alcune - o il più - di tali rotte da Malpensa vengano offerte a Lufthansa-Italia, la società ad hoc costituita dai tedeschi per gestire gli otto velivoli che a Malpensa faranno capo, secondo la strategia multi-hub del vettore germanico. Anche così, sia pur meno limitativamente del primo, Malpensa non diventa un hub. Così si alimenta la competizione tra i due maggiori poli di trasporto aereo del continente. Da tale concorrenza Malpensa ha meno da perdere che dalla sua assenza. Infine, c'è la possibilità di articolare al meglio i voli tra Malpensa e Linate (in realtà in tutta l'area del Nord), prendendo in parola l'impegno espresso da Colaninno e soci di voler potenziare a queste condizioni Malpensa come hub intercontinentale. A Malpensa serve il miglior mix di tutte e tre le soluzioni. Basta che chi deve, Enti Locali e Sea, governo e regolatori si muovano presto e bene, a differenza di quel che si è visto da 20 anni a questa parte. Perché al Nord ci si incazza a ragione, del fatto che a Milano l'Expo non decolla, Malpensa è legnata, mentre i lavori pubblici straordinari di Roma non rientrano nel patto di stabilità interno e si finanziano coi denari di chi qui le prende in testa.