

Caccia agli aeroporti italiani alleanze per non diventare prede

MILANO — Alitalia sembra aver ormai imboccato il cammino, in apparenza irreversibile, verso la Francia. Ma dopo aver dato l'addio (tra le polemiche) alla sua compagnia di bandiera, l'Italia dei mille campanili rischia di trovarsi presto a salutare l'emigrazione all'estero di un altro pezzo della sua filiera dei cieli: gli aeroporti.

Il copione, fatte le debite proporzioni, è lo stesso andato in onda con la telenovela Alitalia. Oltrefrontiera governi e capitali privati hanno puntato su pochi grandi scali, investendo, facendoli crescere, trasformandoli in un business che ormai genera ben più del 50% delle sue entrate dalle attività commerciali. Il Belpaese ha seguito la strada opposta. Gli scali si sono moltiplicati (in Pianura Padana c'è un aeroporto ogni 50 km.) secondo l'ottica del cortile e non della redditività. E i risultati si vedono.

Molti sono rimasti in mano agli enti locali, che in qualche caso gli hanno usati come bancomat per coprire i loro buchi. La stessa Malpensa — prima di diventare la madre di tutte le battaglie leghiste — è stata spolpata di 200 milioni in contanti di riserve dalla giunta Albertini per far tornare i

conti del Comune di Milano. Altri, come Fiumicino e Capodichino, sono finiti in mano ai privati, spesso senza maggior fortuna. L'aeroporto di Napoli, oggi ristrutturato e redditizio, è già stato posto in vendita dall'inglese Baa. Adr — passata di recente nell'orbita dei Benetton — è uscita malconcia dagli gestione Romiti-Falck-Sensi quando sono stati investiti metà dei soldi promessi in sede di privatizzazione e sono stati pompati generosi dividendi verso i soci, che per ricambiare hanno scaricato sull'azienda i debiti contratti con l'acquisizione, con il risultato che ben sanno

In Pianura Padana uno scalo ogni 50 km, ma gli enti locali snobbano le aggregazioni

le migliaia di passeggeri che hanno visto i loro bagagli sparire la scorsa estate nei sotterranei di Fiumicino.

Il rischio ora è che il risiko degli aeroporti continentali, come successo per il consolidamento dei vettori, ci veda partire ancora

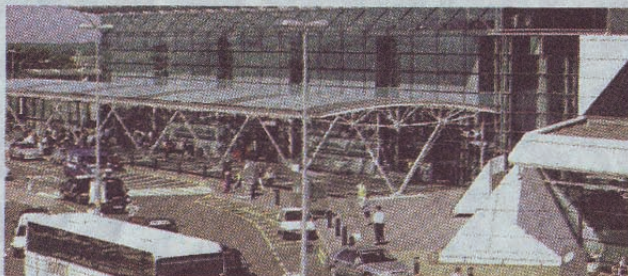
una volta nel ruolo già scritto di "prede". I sintomi ci sono tutti. «Il sistema Italia deve muoversi ora — dice Stefano Paleari, direttore scientifico dell'Iccsa, il centro studi internazionale per la competitività del trasporto aereo —. Altrimenti se tra pochi mesi arriverà un'offerta dell'aeroporto di Parigi o di quello di Francoforte per la Sea o per Orio al Serio ci accoglieremo di esserci svegliati troppo tardi».

I privati, in verità, stanno provando a fare qualcosa. I Benetton — che hanno già un piede nell'aeroporto di Firenze e a Torino — hanno giocato le loro carte su Ro-

ma e guardano a Capodichino. La Veneta Save (un centauro pubblico-privato), dopo aver tentato un accordo con Adr, sta provando a crescere partecipando a gare per la gestione di scali esteri. Nel mondo degli enti pubblici, invece, regna per ora l'immobilismo. Si parla da tempo di mettere "a rete" gli scali del Nord, ma le buone intenzioni, per ora si sono arenate nella palude dei localismi. «Servono due colpi di reni — dice Paleari —. Il governo dovrebbe rinnovare subito i contratti di programma con gli scali. Gli enti locali dovrebbero invece favorire le aggregazioni come è successo nelle municipalizzate tra Aem e Asm. Così un passo alla volta si potrebbero creare realtà abbastanza grandi per avere forza contrattuale con le grandi compagnie e per giocare da cacciatori nel consolidamento europeo». Qualche timido passo in questa direzione — sottotraccia e sempre al Nord — lo si sta forse iniziando solo ora a fare. E la vicenda Malpensa, a suo modo, potrebbe essere il catalizzatore per ridisegnare del tutto il sistema aeroportuale italiano evitando, almeno in questo campo, il rischio di svendite o di colonizzazioni.

(e.L.)

L'aeroporto di Heathrow è il principale d'Europa con oltre 800 mila posti a disposizione ogni settimana



La sfida degli scali

Posti offerti ogni settimana

