

13/02/2009

Intervenga la politica. Quella vera

di FREDMANO SPAIRANI*

L'anno che si è concluso ha visto senza dubbio il trasporto aereo italiano al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica. Dapprima per il dehubbing di Alitalia su Malpensa, poi per il fallimento dell'operazione con Air France indicata dal governo Prodi e, infine, per la messa in liquidazione della società, successiva al dichiarato stato di insolvenza. Oggi, la licenza per operare sul trasporto passeggeri è stata rilevata dalla newco italiana CAI, ridenominata "nuova Alitalia". Questa ha aggiunto subito tra i suoi azionisti, dopo aver incorporato l'Airone di Toto, proprio l'ex compagnia di bandiera francese.

L'epilogo della vicenda Alitalia è solo in apparenza un ritorno alle intenzioni del governo Prodi. Mentre gli economisti hanno giustamente sottolineato il prezzo (presente e futuro) pagato dai contribuenti, il rischio di riduzione della concorrenza sulla rotta Roma-Milano e tanti altri aspetti della vicenda, le forze politiche si fronteggiano sulla natura del risultato ottenuto e sulle conseguenze future.

Da tecnico che ha trascorso una vita nel settore del trasporto aereo e da cultore scientifico in qualità di presidente del centro di ricerca internazionale ICCSAI mi permetto di aggiungere alcune considerazioni e fare un appello a tutte le forze politiche che hanno a cuore il futuro del nostro Paese.

In primo luogo impressionano i tempi di questa vicenda. Siamo all'inizio del 2009 a quasi tre anni dal tentativo del nascente governo Prodi di privatizzare la compagnia italiana. Questo periodo nel settore aereo è stato caratterizzato da eventi importantissimi spesso non considerati con la dovuta attenzione: la prepotente diffusione dei vettori low cost che hanno raggiunto dimensioni ragguardevoli e quote di mercato superiori al 20% in Europa e che oggi possono permettersi politiche di prezzo meno aggressive (a danno dei consumatori); l'apertura dei cieli che liberalizza i voli dall'Europa agli Stati Uniti; il processo di concentrazione in seno ai vettori su scala mondiale e il ripensamento del concetto di hub con una crescente competizione anche tra i gestori degli scali, come le ultime vicende inglesi insegnano. E' il ritardo italiano nel riflettere circa la rapidità dei cambiamenti nel settore e, viceversa, il perdersi in percorsi procedura-

li e di campanile che spingono il nostro Paese all'angolo dei giochi internazionali.

In secondo luogo è evidente la frammentazione del quadro decisionale. Governo centrale, enti tecnici, autorità regionali, singole società cercano di difendere, ciascuno in apparente razionalità, la propria corte. Il risultato è quella che potremmo chiamare "la forza delle cose", quella che porta comunque il dehubbing merci da Malpensa, il principale snodo italiano in tal senso, comunque il feederaggio verso altri hub europei per chi ha bisogno di un volo intercontinentale, comunque l'indebolimento del patrimonio non solo economico in capo alle società di gestione degli scali. Discutere di come deviare il corso del fiume non fa sì che questo arresti la sua portata.

Ne consegue un terzo importante punto: l'assenza di una strategia di sistema. A maggior ragione quando, grazie all'Alta Velocità Ferroviaria, il sistema non è più solo quello del trasporto aereo ma del trasporto tout court con le relative infrastrutture. Nei libri di management l'Alitalia è spesso assunta ad esempio di come il non decidere sia a tutti gli effetti una scelta strategica per un'impresa, quella di lasciar decidere agli altri. Il pericolo è che questa diventi l'opzione per tutta la filiera del trasporto aereo. Lo si vede per Sea, dove la caparbieta del suo Presidente di tener la rotta è spesso vanificata da altre decisioni fuori dal suo controllo. Lo stesso si vedrà per alcuni scali italiani, marginalizzati dalle scelte di Cai in un contesto per di più di arresto, se non di riduzione, della crescita dei passeggeri trasportati. Serve uno scatto entro il primo trimestre di quest'anno. Occorre mettere le società di gestione nella condizione di promuovere la propria attrattività verso le compagnie aeree puntando sulle infrastrutture di accesso, liberalizzando le rotte intercontinentali e non, approvando un quadro regolamentare flessibile e semplificato.

Il nostro centro di ricerca a dicembre ha proposto un decalogo di interventi capaci di raggiungere l'obiettivo regolamentare perché largamente condivisibili. Il prezzo che si paga per lo stallo in cui siamo è rilevante per tutti. Che questo sia un monito, aldilà di ogni campanile per l'intervento della politica, quella vera.

* presidente ICCSAI centro di ricerca internazionale

Quotidiano

"PREALPINA"