



Vittorio Gandini

Liberalizzare gli spazi aerei

Siamo sempre stati tra quelli che hanno sostenuto la necessità di distinguere e tenere separate le due questioni che hanno animato i dibattiti sulla vicenda Alitalia/Malpensa: da un lato, la privatizzazione di Alitalia; dall'altro, il destino dell'infrastruttura aeroportuale.

Dopo le scelte compiute dalla vecchia e dalla nuova Alitalia - di cui non resta che prendere atto - torna ora ancor più in evidenza la seconda delle due questioni: quella di predisporre le condizioni perché Malpensa possa fare da sé, possa finalmente diventare un aeroporto in grado di essere attrattivo per molte compagnie aeree, soprattutto estere, che vogliono farvi base.

Le potenzialità ci sono, come dimostra la velocità con la quale diversi vettori hanno riempito, anche se solo in parte, il vuoto lasciato da Alitalia nei mesi trascorsi dal 30 marzo scorso, quando oltre 900 voli sono stati trasferiti da Malpensa a Fiumicino, con un crollo settimanale degli stessi da 1.238 a soli 312. E a questo proposito, è paradossale il venir meno dell'attività cargo di Alitalia, considerato che la stessa veicolava oltre il 50% del traffico merci dell'intero Paese e che Malpensa è - o meglio era - il primo aeroporto italiano per volumi trattati.

Tuttavia, il vuoto non può essere riempito del tutto spontaneamente. Occorre creare le necessarie condizioni. Occorre cioè liberalizzare gli accordi bilaterali per le rotte intercontinentali per attrarre altri vettori intervenendo anche sul traffico internazionale. La liberalizzazione degli spazi aerei è, ora, l'unica strada che rimane da percorrere se si vuole rendere attrattiva Malpensa. E se ciò deve comportare, da parte dei pubblici poteri, decisioni in ordine alla ri-definizione del sistema aeroportuale italiano (e lombardo, in particolare con riferimento al traffico su Linate), ebbene, i pubblici poteri facciano finalmente ciò che ad essi - e ad essi soltanto - spetta: una chiara definizione strategica del trasporto aereo nel nostro Paese.

Oltre a ciò, occorre evitare che il momentaneo appannamento dell'aeroporto porti a ritenere inutile il completamento dei collegamenti, che sono invece un'altra delle condizioni perché il potenziale di Malpensa abbia a dispiegarsi al meglio. Nel suo bacino di utenza allargato insistono una popolazione di oltre 15 milioni di persone e oltre 1 milione 360 mila imprese. E' cioè uno dei più grandi mercati a livello europeo. Ma, oltre all'importanza di avere un grande aeroporto al servizio di un territorio così ampio, è fondamentale avere un aeroporto adeguatamente collegato direttamente con il maggior numero di destinazioni estere e ciò al fine di poter convogliare qui i traffici mercantili e turistici provenienti da tutto il mondo. Che, altrimenti, andranno altrove. Infatti, chi non avrà la possibilità di raggiungere direttamente il Nord Italia, si fermerà certamente in altri hub europei.

Occorre poi, comunque rendere più competitivo il trasporto aereo, a tutto vantaggio della concorrenza, di minori costi e quindi dell'utenza. Ormai, in Italia non esiste più una compagnia di bandiera. Tutti i vettori sono soggetti privati e in questo scenario non può esserci più spazio per trattamenti monopolistici di ritorno.

Così Malpensa, ci auguriamo, potrà finalmente diventare la Grande Malpensa.