

Il caso Alitalia. Dura presa di posizione del presidente di **Assolombarda** - Rivedere l'assegnazione degli slot

«Scelta miope su Malpensa»

Diana Bracco: il taglio dei voli colpisce lo sviluppo delle imprese

di **Marco Morino**

Il declassamento di Malpensa è un duro colpo al sistema economico del Nord Italia e alla sua capacità di esportazione. «Sono anni - dice Diana Bracco, presidente di **Assolombarda**, l'associazione che riunisce 6 mila imprenditori milanesi - che aiutiamo le imprese a internazionalizzarsi e ora la cancellazione dei collegamenti da Milano con i mercati più promettenti è una scelta irrimediabile».

Da un'indagine sui processi di internazionalizzazione delle imprese milanesi, realizzata da **Assolombarda**, emerge che l'Asia (cioè proprio la destinazione che verrebbe maggiormente penalizzata dal piano industriale di Alitalia) è il secondo mercato di sbocco più importante dopo quello europeo e che India e Cina, assieme a Emirati Arabi e Arabia Saudita, sono i Paesi per cui l'interesse delle imprese risulta in crescita per i prossimi tre anni. «Ma la questione Malpensa - avverte Diana Bracco, facendosi interprete di tutte le imprese del Nord - non riguarda solo Milano o la Lombardia. È l'intera economia del Nord a essere in pericolo. Perché Malpensa è in crescita costante non solo per il traffico passeggeri ma anche per quello merci. Le stime 2007 parlano di un +25,6% rispetto al 2006, un incremento reso possibile grazie allo sforzo straordinario compiuto dalle imprese italiane, che hanno saputo re-

agire alle difficoltà. Nel 2006 Malpensa ha trasportato 419 mila tonnellate di merci, pari al 46% del totale italiano».

Dottorssa Bracco, quel è l'opinione delle imprese sul caso Alitalia-Malpensa?

C'è molto nervosismo. È giunto il momento di far sentire la nostra voce. E bene hanno fatto le istituzioni lombarde a protestare unite, nonostante i diversi orientamenti politici.

Qual è il suo giudizio sul piano di Maurizio Prato?

Demolire Malpensa è una scelta irrazionale e miope, in palese contrasto con gli accordi sottoscritti con Sea nel 2005. Alitalia avrebbe dovuto ristrutturarsi in questi anni come hanno fatto tutte le imprese. Oggi non avrebbe costi del 25% più alti dei suoi concorrenti, ad esempio di quelli di Iberia.

Si riferisce all'impegno di Alitalia per potenziare l'attività a Malpensa?

Precisamente. Tra le priorità di quell'accordo c'erano anche la crescita delle destinazioni intercontinentali e il riequilibrio delle basi operative del personale navigante tra Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare a una quota del 35% con base a Milano nel 2006. Tutti sanno invece che Alitalia, sottoposta a forti pressioni corporative, continua ad avere, come ammette il sindacato, l'81% dei piloti e degli assistenti di volo con base a Roma.

Quanto pesa la mancata privatizzazione?

Se Alitalia fosse uscita dall'orbita politica non saremmo

mai arrivati a questo punto. La privatizzazione avrebbe portato scelte precise e coraggiose.

Lei dice: con questo piano Alitalia volta le spalle al mercato. Perché?

Alitalia vende nel Nord del Paese il 70% dei suoi biglietti business. La maggior parte dei passeggeri trasportati da Alitalia nel mondo si concentra su Malpensa, che ha una chiara vocazione internazionale. Sacrificare Malpensa è una scelta incomprensibile, perché i consumatori del Nord non andranno a Roma, per ragioni di costo e di tempi di volo. I passeggeri italiani sceglieranno prima di tutto Francoforte, Parigi o Monaco. Le principali destinazioni business (Nord America e Far East) hanno rotte che passano per il Nord Atlantico e la Siberia, e per le quali Fiumicino risulta una scelta svantaggiosa.

Milano è in corsa per l'Expo 2015. I visitatori finiranno col rimanere senza voli?

Se l'Expo arriverà a Milano, come tutti speriamo, Governo nazionale compreso, produrrà un forte incremento del traffico su Milano. La maggior parte dei passeggeri per l'Expo riguarderebbe la clientela business, cioè quella a più alto margine per le compagnie. Le decisioni di Alitalia su Malpensa appaiono contraddittorie e schizofreniche rispetto a quanto si sta facendo per portare l'Expo in Italia.

Alitalia toglierà 150 voli giornali da Malpensa: cosa accadrà?

Il forte ridimensionamento

dovrà essere subito fronteggiato da Sea, aprendo ad altre compagnie. È indispensabile che i collegamenti vengano assicurati da altre compagnie aeree, pronte a prendere gli slot lasciati liberi. Auspichiamo che accada ciò che è successo qualche settimana fa quando British Airways ha subito rimpiazzato la rotta Malpensa-Manchester lasciata libera da Alitalia.

È tornato in auge, rilanciato anche dal presidente lombardo Formigoni, il progetto per la creazione di una compagnia area del Nord. Le imprese milanesi sarebbero pronte a investire in questa iniziativa?

Gli imprenditori, prima di investire, devono trovarsi di fronte a un progetto chiaro, avere un business plan e capire quale sarà la governance della nuova società. Al momento rimangono in attesa di capire meglio gli sviluppi dell'intera vicenda Alitalia.

Come si potrebbe allora sviluppare Malpensa?

Con una vera apertura del mercato e meno campanilismo. Parlo della completa apertura al mercato degli slot aeroportuali per il quale ancora manca, a livello europeo, una vera riforma del regime di assegnazione. L'attuale regolamento infatti nell'assegnazione degli slot (i permessi orari di decollo e atterraggio) garantisce un diritto di priorità per le compagnie che li hanno avuti fino a quel momento, a meno che non vengano ceduti spontaneamente o non vengano utilizzati.

RISTRUTTURAZIONE

«Se la compagnia fosse uscita dall'orbita pubblica non saremmo arrivati a tanto»

IL VALORE DEL MERCATO

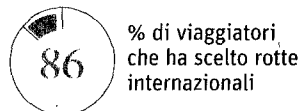
«Il 70% dei biglietti business di Alitalia sono acquistati dai clienti del Nord»

Il bacino di utenza

IL SISTEMA MALPENSA

I passeggeri

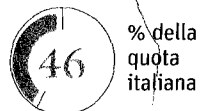
21,67 > Milioni nel 2006



11 > aumento in % dei biglietti nel 2007

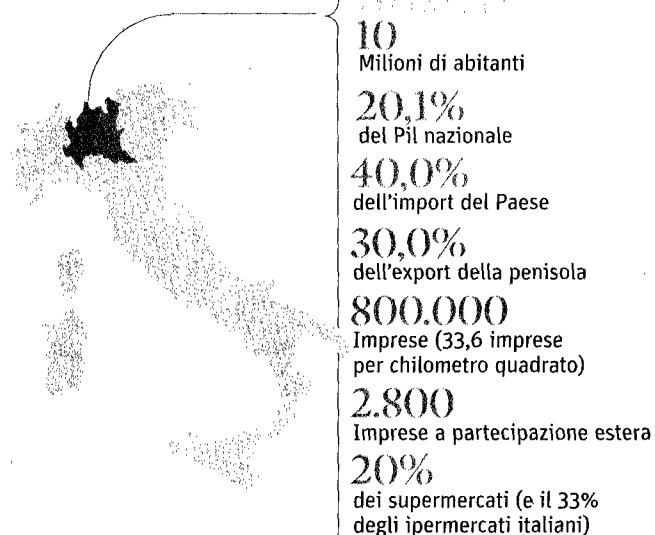
Le merci

419 > Migliaia di tonn. nel 2006



25.6 > % di aumento del traffico nel 2007

IL SISTEMA LOMBARDIA



Presidente. Diana Bracco

