IL CASO MALPENSA

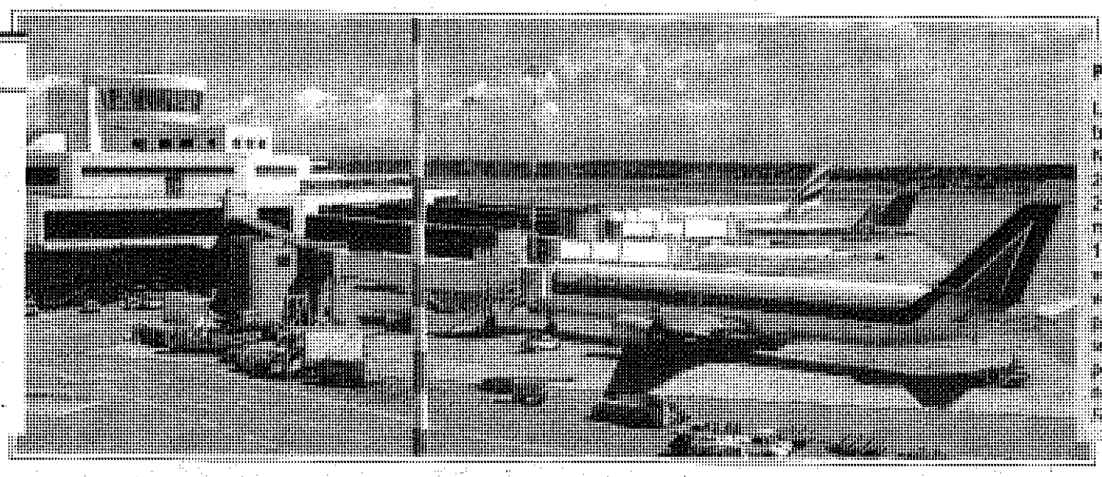
LO SCALO

AIR FRANCE

Nonostante le cancellazioni fra aeroporti, nel futuro di Alitalia sarà ancora centrale Air France. Che vuole portare come terzo hub su Fiumicino (più tutti) a scapito di Malpensa (meno clientela business).

AIR ONE

Gli azionisti del Nord sono contrari alla trattativa con i francesi e vorrebbero maggiori le condizioni offerte da Air One.



PRIMO PER LA PUNTUALITÀ

L'aeroporto di Malpensa, situato tra le province di Milano, Varese e Novara, dal gennaio al novembre 2007 ha registrato 242.386 voli e 22.880.427 passeggeri. Attualmente le rotte internazionali sono 17, mentre Air France ne prevederebbe appena 3. La media dei voli mensili di Alitalia su Malpensa è di 13mila. Nel primo semestre 2007 l'aeroporto di Malpensa è stato il primo in Europa nella classifica della puntualità bagagliaria.

La parola al sindaco di Milano

Per salvare Malpensa mi servono tre anni

Sospendere il piano Alitalia-Air France di cancellazione dei voli e trovare un nuovo vettore: ecco la soluzione per l'hub lombardo

Alitalia dice che Malpensa le "costa" 200 milioni di euro all'anno? Tre anni di moratoria vorrebbero dire 600 milioni di euro di perdite. Basterebbe accordare a Air France un piccolissimo "sconto" sul prezzo di acquisto di Alitalia per pareggiare i conti. Qualche centesimo in meno su ogni azione Alitalia in cambio della difesa di grandi e strategici interessi economici per il Paese e la Lombardia

segue dalla prima

LETIZIA MORATTI

(...) internazionale. Non c'è infatti un solo grande Paese al mondo capace di detenere una posizione di leadership che non sia dotato di un forte hub aeroportuale. E non esiste hub senza una vettore di riferimento che faccia di questo polo la propria base di armamento, il punto centrale dell'alimentazione dei voli dagli altri scali interni, la base di decollo verso le principali destinazioni intercontinentali.

Un bene nazionale

Malpensa è l'unico hub di cui dispone l'Italia. Lo prova indiscutibilmente il numero di passeggeri italiani e stranieri che sceglie ogni giorno Malpensa come scalo di transito per raggiungere altre città italiane o per recarsi all'estero. Senza parlare degli indici di puntualità, di efficienza nello smistamento dei bagagli, di infrastrutturazione. Fiumicino, secondo questa misura, è molto indietro. Ecco perché da mesi, insieme al presidente della Regione Formigoni e al presidente della Provincia Penati, sono impegnata per evitare che le scelte del governo e di Alitalia vadano nella direzione opposta, distruggendo un grande valore economico e occupazionale per il Paese, oltreché per Milano e la Lombardia.

L'azione giudiziaria che Sea si appresta ad avviare per chiedere ad Alitalia il risarcimento dei danni provocati dall'immediato abbandono di Malpensa, dopo che per anni Sea aveva fatto ingenti investimenti sulla base di precise richiesta della nostra compagnia di bandiera, è un atto dovuto della nostra azienda aeroportuale che ha la responsabilità di difendere il proprio conto economico e l'occupazione dei propri dipendenti. Nulla a che vedere quindi con la "strada politica" che abbiamo intrapreso in queste settimane con il governo. Per quanto mi riguarda, si tratta di due livelli diversi e separati di iniziativa. Senza alcuna differenza di posizioni Regione, Provincia e Comune insistiamo invece nel chiedere una moratoria del piano Alitalia-Air France che condannerebbe la nostra compagnia di bandiera a una posizione marginale di vettore regionale e farebbe perdere all'economia lombarda 15 miliardi di euro e migliaia di posti di lavoro.

La moratoria, cioè la sospensione per almeno tre anni, del piano di immediata cancellazione dei voli da e per Malpensa, che Alitalia sta già attuando e che Air France confermerebbe, serve a fare in modo che Malpensa possa trovare un nuovo vettore di riferimento e coprire con accordi specifici le tratte di lungo raggio verso Oriente e Occidente di cui passeggeri, turisti e imprenditori hanno assolutamente bisogno. Stiamo lavorando attivamente in questa direzione e siamo fiduciosi di raggiungere gli obiettivi che ci siamo dati. Ma abbiamo bisogno di tempo.

Formigoni, Penati e io abbiamo spiegato più volte al governo che per dare a Malpensa queste possibilità di sopravvivenza sul breve periodo e di rilancio nei prossimi anni occorre che il ministero degli Esteri rinegozi gli accordi bilaterali internazionali in modo da non impedire l'accesso di nuove compagnie straniere ai nostri scali. Abbiamo individuato 25 Paesi con i quali sarebbe necessario aprire una trattativa. Per fare questo occorrono realisticamente alcuni mesi, forse un anno e più. Abbiamo poi chiesto che il governo attui una gestione controllata e graduale degli slot aeroportuali lasciati liberi da Alitalia perché sia possibile a un nuovo vettore di riferimento di Malpensa di programmare il suo sistema di rete. Altrimenti, questi slot, soprattutto quelli delle fasce orarie di maggiore pregio, si disperderebbero tra molte compagnie minori con effimeri vantaggi di traffico nell'immediato, ma con una perdita di posizione strategica di Malpensa nel lungo periodo. Anche per questo c'è bisogno di tempo.

In un gioco di squadra che ci ha sempre visti uniti, con Formigoni e Penati ho chiesto inoltre che il governo si impegni sin da ora a favorire una riconfigurazione di Linate per limitarne la sovrapposizione con Malpensa. Come sindaco di Milano e maggiore azionista di Sea, ho sempre dichiarato, anche pubblicamente, la piena disponibilità a una sostanziale riduzione del traffico su Linate. Chi dice il contrario sa di non dire la verità. Se, come è probabile, Alitalia-Air France vorranno invece sfruttare a piene mani Linate e le sue rotte più ricche, verrebbe meno una delle condizioni necessarie per trovare un nuovo hub carrier per Malpensa.

Basta uno sconticino

Tre richieste chiare. Tre richieste alle quali dire "no" sarebbe del tutto immotivato. Alitalia dice che Malpensa le "costa" 200 milioni di euro all'anno? Tre anni di moratoria vorrebbero dunque dire 600 milioni di euro di perdite. Basterebbe accordare a Air France un piccolissimo "sconto" sul prezzo di acquisto di Alitalia per pareggiare i conti. Qualche centesimo di euro in meno su ogni azione Alitalia in cambio della difesa di grandi e strategici interessi economici per il Paese e la Lombardia. Nessuno, io credo, può arrivare all'irresponsabilità di negare una così semplice soluzione per un problema così grande.

La polemica

Che schifezza la class action all'italiana

MATTEO MION

Giovedì il nostro quotidiano pubblicava una dissacrante pagina dal titolo "Tradotta in italiano la class action è uno strafalcione". Un'analisi spietata del *monstrum* giuridico partorito durante gli ultimi aneliti legislativi del carrozzone sparti-poltrone a guida Mortadella. Il pezzo, per mano del sottoscritto, raccoglieva l'accentuato malumore del mondo forense, mettendo in luce i gravi profili d'incostituzionalità della nuova legge sull'azione collettiva.

L'indomani, per tutta risposta, Repubblica pubblicava tre pagine intitolate "La vendetta dei consumatori" con un incalzante occhiello "Ora la class action arriva anche in Italia ed è boom di ricorsi contro tutti... Le azioni associazioni di consumatori si organizzano, è già boom di richieste di risarcimento... Obiettivi: poste, ferrovie banche, treni e comuni...".

Leggo il pezzo d'un fiato e rimango tramortito: l'esatto contrario di quanto avevo raccontato a voi lettori da queste colonne. Per un momento temo anche di aver preso un granchio, ma la lettura dell'ambiguo pistolotto filogovernativo mi rincuora: tutto fumo, forse perché l'arrosto l'avevano già mangiato i lettori di Libero il giorno prima.

Per confermarvelo qualche commento assolutamente trasversale ed esaustivo. Il parere del Codacons, importante associazione consumatori, indipendente e non costola di sindacato (*alias* costola di partito) con relativo travaso di iscritti: «Purtroppo l'Italia avrà la class action all'italiana, ossia una schifezza. Il Senato ha approvato un pastrocchio. Non c'è danno punitivo e i consumatori potranno avere un risarcimento solo se giovani, visto che dovranno aspettare almeno 20 anni prima di poter avere una liquidazione dei danni. Una sconfitta per il Paese e per i consumatori». L'Aduc (altra associazione consumatori indipendente): «È una bufala. Più che una azione giudiziaria collettiva avremo una azione giudiziaria controllata». E ancora. Montezemolo: «Provvedimento all'amatriciana». Il professore emerito Guido Alpa, presidente del Consiglio nazionale forense: «Una mostruosità giuridica». *Dulcis in fundo*, il ministro Bersani: «Norma da migliorare».

Ecco sì, caro Polchi (l'autore de "La Vendetta dei consumatori" in versione Fantozzi), la versione *soft* potete raccontarla in stile Bersani pure all'intellighenzia progressista: norma da migliorare. Con un po' di vasellina è meno ruvida nel didietro dei consumatori, in particolare nei radical-cul arcobaleno.

Digressione guascona a parte, mi permetto di segnalare un'inesattezza delle vostre colonne: "Boom di ricorsi contro tutti. È già boom di richieste di risarcimento". Non è vero: non fosse altro perché il *monstrum* giuridico, considerazioni d'incostituzionalità a parte, entrerà in vigore questa estate e veggenti non lo siete nemmeno voi. Una curiosità: pensate davvero in cuor vostro che le associazioni finanziate con soldi pubblici e iscritte in pubblico registro previo avvallo del ministero si accaniranno nelle richieste danni contro enti pubblici come Poste, Ferrovie, Comuni? Il Padoa-Schioppa di turno stanzierà quattrini a favore del ministero delle Attività produttive affinché finanzi le associazioni per richiedere danni al ministero dei Trasporti? Più che una legge questo è un paradosso legalizzato: un indegno insulto agli italiani e al loro buon senso. Per quanto sopra anche un consiglio: invece de "La Vendetta dei consumatori" mi sembrava titolo più adeguato "La beffa dei consumatori".