

Alitalia contro la Sea «Linate non si tocca» Il ridimensionamento affonderebbe la compagnia

ROMA - Alitalia scende sul piede di guerra in difesa di Linate e contro l'ipotesi di valorizzare Malpensa nel ruolo di hub concentrando il traffico su un'unica grande infrastruttura lombarda. «L'impatto economico su Alitalia è tale da pregiudicare la sopravvivenza dell'azienda», si legge in una corrispondenza riservata tra Paolo Amato, cfo della compagnia di bandiera, e i vertici di Sea.

Cai prende dunque posizione rispetto allo studio redatto da The European House Ambrosetti e da Sea-Aeroporti di Milano in cui si riconfigura l'attività dei due scali lombardi in cinque scenari: comune denominatore è il ridimensionamento del ruolo di Linate. Nello scenario principale lo scalo verrebbe limitato all'attività di navetta con Fiumicino. Poi si ipotizza di concentrarvi solo il traffico domestico, di dimezzare gli slot da 18 per ora a 9, di consentire solo la vendita di biglietti local, cioè senza la possibilità di connessioni con altre rotte e infine la sua chiusura. «Quanto emerso - scrive il top manager di Cai - non ha evidenziato posizioni win-win (cioè egemoniche, ndr) per Alitalia sul totale rete». Ma c'è di più, deviando tutto il traffico da Linate a Malpensa, Sea non se ne avvantaggerebbe visto che governa entrambi gli scali. Per questo le conseguenze per Alitalia sarebbero letali. E c'è un numero che spiega le ricadute economiche disastrose per l'azienda guidata da Andrea Ragnetti: «l'impatto differenziale - scrive Amato - è di -127 milioni». Sarebbe un colpo mortale per la società che come tutte le compagnie del mondo non se la passa bene: la semestrale ha chiuso con una perdita di 169 milioni e anche il 2012 sarà in rosso rinviando - si spera - al 2013 il ritorno alla redditività. Ma «il modello di riduzione di Linate ai fini dello sviluppo di Malpensa» presenta «oltre all'insostenibilità dell'impatto per Alitalia» anche «alcune limitazioni». Non ci sono hub aeroportuali «in assenza di un vettore che vi instauri il centro del proprio network». E ove Alitalia dovesse accettare, penalizzerebbe Fiumicino. Poi ci sono limiti commerciali nella vendita di biglietti combinati da parte di passeggeri che fanno un viaggio a tappe servendosi di compagnie diverse che incontrerebbero disagi nella gestione del transito: si pensi a un viaggiatore che arriva a Linate con Alitalia e poi deve proseguire per Parigi con un'altra compagnia. Che garantirebbe il trasporto del suo bagaglio? Malpensa ha scelto «di divenire base di un vettore low cost (Easyjet)» rendendo «insostenibile la creazione di una base di network carrier», cioè di un'altra compagnia. Chiudendo Linate a favore di Malpensa si creerebbe un vantaggio per Ryanair che opera da Bergamo dove si riverserebbe per vicinanza geografica il traffico di una parte del nord Italia.