

QUEL CONTENTINO PER IL NORD

ETTORE LIVINI

MILANO

LA GUERRA degli hub si è chiusa ieri con la vittoria per ko di Fiumicino e un contentino virtuale – un impegno al rilancio condizionato da molti paletti – per Malpensa. Rocco Sabelli, ad della nuova Alitalia, non poteva essere più chiaro: «Il nostro network è basato a Roma», ha ribadito. Lo dicono i numeri: la nuova compagnia targata Cai opera da oggi 13 rotte intercontinentali dalla capitale e solo 3 (New York, Tokyo e San Paolo) da Milano. Lo scalo lombardo «resta strategico anche per Air France», ha addolcito la pillola Roberto Colaninno.

MA IL posizionamento al nord di 11 nuove destinazioni a lungo raggio promesso ieri ha una condizione irrinunciabile: il ridimensionamento di Linate a scalo-bonsai, dedicato solo al servizio navetta Milano-Roma. Operazione lunga da realizzare – almeno due anni, dicono gli esperti – e subordinata a due passaggi strettissimi: un accordo politico – complesso anche per le divisioni all'interno del centro-destra – e il via libera, non scontato, della Ue.

I veleni del dualismo Malpensa-Fiumicino non vanno dunque in archivio con il primo volo della nuova Alitalia. Per un semplice motivo: mentre lo scalo laziale può da oggi contare su un vettore di riferimento con le spalle larghe (Air France ha da sempre privilegiato Roma come hub) quello lombardo ha davanti per ora un'unica certezza – un traffico passeggeri calato nel 2008 da 24 a 19 milioni di passeggeri – e una valanga di promesse tutte da verificare sul campo. Il rafforzamento ipotizzato da Colaninno (Cai punterebbe a nuovi voli da Milano per Chicago, Los Angeles, Boston, Miami, Toronto, Rio, Buenos Aires, Shanghai, Pechino, Osaka e Nuova Delhi) non è certo dietro l'angolo. E lo status quo parla oggi di un operativo della compagnia di bandiera ridotto dell'80% su Milano.

L'emendamento salva-Malpensa accluso dal governo al decreto anti-crisi è un altro specchietto per allodole, una cortina di fumo utile per placare il malumore di una base leghista un po' in subbuglio: impegna il governo ad accordi dai tempi incerti (l'esecutivo Berlusconi del resto non aveva ad oggi aperto nemmeno un dossier) e condizionati ai sì delle controparti. Tanto che il suo contenuto operativo più efficace – secondo gli analisti di settore – non è quello che dipende dalla volontà politica ma è piuttosto l'obbligo "tecnico" per Enac di rilasciare licenze provvisorie per almeno tre stagioni Iata. L'unica carta concreta per

il rilancio dell'aeroporto è quella che la Sea si è costruita da sola: l'accordo con Lufthansa, pronta a decollare con una serie di rotte dirette per l'Europa e, in prospettiva, a fare di Malpensa il suo quarto hub. Un piano che rischia però di saltare in caso di "rientro" su Milano di un'Alitalia alleata ad Air France.

Troppo poco per eliminare del tutto i mal di pancia di un fronte del Nord che dopo essere sceso in campo per silurare la vendita ad Air France del governo Prodi («no alla desertificazione di Malpensa», era la parola d'ordine della rivolta), si ritrova oggi con poco più di un pugno di mosche in mano. Una volta portata a casa la rottura con Parigi, del resto, gli interessi di questa eterogenea armata padana si sono divisi. Berlusconi ha tirato dritto per la sua strada con l'unico obiettivo di mettere assieme una cordata tricolore in grado di salvare Alitalia (a spese dei contribuenti e sempre con Air France, come è chiaro ora). Anche a costo di sacrificare gli scali lombardi. La Lega, Roberto Formigoni e Letizia Moratti – a lungo silenziosi davanti alle mosse del premier e paladini un po' maldestri di un'offerta (quella di Lufthansa) che non si è mai materializzata – si sono ritrovati invece dopo mesi di mobilitazione al punto di partenza: con Malpensa ridimensionata a scalo di serie B dalla nuova Alitalia. La grande industria del Nord, che un anno fa tuonava e firmava manifesti contro i tagli ai voli intercontinentali dall'area più ricca del paese, oggi tace. Anzi. Qualcuno dei protagonisti delle proteste di allora (come Marco Tronchetti Provera ed Emma Marcegaglia) ha messo i suoi soldi in Cai, saltando, almeno fino a prova contraria, dall'altra parte della barricata.

La vera partita politica della guerra degli hub – un derby tutto interno al centrodestra – inizia, piuttosto che finire, con il decollo dell'Alitalia targata Colaninno. Il rilancio reale di Malpensa è una condizione indispensabile per convincere la base della Lega che gli interessi dell'aeroporto di riferimento del Carroccio (legati a filo doppio a migliaia di posti di lavoro in Lombardia) non sono stati svenduti sull'altare del federalismo fiscale. C'è da capire che partita vorrà giocare Letizia Moratti, che su questo fronte nelle ultime settimane si è mossa con una certa autonomia rispetto al premier. La Sea in crisi taglia una buona fonte di dividendi per il Comune di Milano. Il ridimensionamento di Linate costerebbe 30 milioni di perdita in più. Forse troppo da sopportare per un sindaco già

alle prese con i postumi del flop della grande nevicata e alla disperata ricerca dei fondi (e dei collegamenti aerei) necessari per riuscire a mettere in piedi l'Expo 2015.

L'emendamento del governo al di anti-crisi è solo uno specchietto per le allodole

Per ora il fronte padano si è ritrovato con un pugno di mosche in mano