

PECCI: «SEMI-CONVERTITO»; CON 300 MILIARDI SALVI L'AEROPORTO

«Il futuro di Malpensa è nell'hub fai-da-te»

Sea e Assoaeroporti: accordi tra compagnie per favorire la connettività

da Milano

● Tre dichiarazioni parallele, pronunciate da attori in ruoli diversi, vanno nella stessa direzione: le soluzioni per dare un futuro a Malpensa (ieri indicato dall'Aea come lo scalo europeo più puntuale) ci sono. Il presidente della Sca, Giuseppe Bonomi, il soggetto più coinvolto, ha detto: «Dobbiamo cambiare strategia. Stiamo studiando il modello di aeroporto "self hubbing", dove non c'è un vettore principale ma un'integrazione di vettori, alcuni che fanno voli di medio e corto raggio, altri che fanno il lungo». Lo stesso pensiero è stato espresso, in un differente contesto, da Domenico Di Paola, presidente di Assoaeroporti e degli aeroporti di Puglia: «Lo scalo deve saper coinvolgere le compagnie per realizzare i propri piani strategici» ha detto, e ha fatto un esempio: «Quando Alitalia decise di cancellare il Brindisi-Malpensa, perché in perdita, in Puglia ci fu una sollevazione. Le autorità locali chiesero quello che oggi chiameremmo "moratoria" della decisione, e Alitalia rispose semplicemente: dateci 3 milioni all'anno. Impensabile. Così io mi attivai e individuali come vettore alternativo MyAir, che avviò il collegamento con l'hub lombardo, consentendo ai pugliesi di mantenere le connessioni dello scalo». Proprio il modello «self hubbing», nell'ambito del quale possono trovare spazio incentivi a condizione che siano soddisfatte le esigenze dei passeggeri.

Il punto di vista delle compagnie è stato espresso da Franco Pecci, presidente di Blue Panorama, il quale ha immaginato un'alleanza dei vettori italiani per costituire una flotta organica di lungo

raggio da mettere al servizio dell'attività lasciata da Alitalia. «Insieme a Neos, Livingston, Eurofly, Volare costituiremmo una flotta di 15 aerei da mettere al servizio di 70-80 rotazioni alla settimana, su una decina di destinazioni» ha detto Pecci, il quale però ha avvertito: «Non avremmo la forza di sostenere l'avvio dell'attività, ci servirebbe un finanziamento di 300 milioni in due anni».

Preoccupazione emerge invece su un altro fronte: il ministro dei TrAsporti, Alessandro Bianchi, avrebbe intenzione di trasferire all'Enav le competenze di Assoclearance sull'assegnazione degli slot; l'Enav definisce già la capacità delle piste, se ottenesse anche gli slot diventerebbe padrone assoluto degli aeroporti.

[PStef]



Domenico Di Paola (Assoaeroporti)

