

# La soluzione Malpensa passa dalle bande orarie

di **Alberto Santa Maria**

**A** fronte del progressivo affievolirsi delle voci dei sostenitori di Malpensa, una soluzione c'è e non è neppure particolarmente complessa né nuova. È soltanto urgente perché si gioca interamente sugli slots di Malpensa di pertinenza di Alitalia.

Alcuni chiarimenti di fondo sono necessari a rendere comprensibili a tutti quali siano i reali termini del problema. Per "hub and spoke" - espressione coniata in relazione alla "ruota" della bicicletta della quale hub costituisce il mozzo e spoke il raggio - si intende un modello di sviluppo del traffico aereo costituito dallo scalo dove si concentrano la maggior parte dei voli, base di armamento scelta da un vettore rilevante a livello comunitario o internazionale. L'hub è, poi, uno snodo aeroportuale nel cuore di consistenti bacini di alimentazione del traffico. Ed è per questo che Malpensa, con i raggi che si estendono a tutta l'alta Italia e al Canton Ticino, un'utenza teorica superiore ai diciassette milioni e un numero di passeggeri in transito pari al 30% del totale, ha le caratteristiche di un hub.

Si tratta ora di verificare se, mantenendo la legittima scelta del proprietario Tesoro sulla cessione a Air France, sia evitabile, con la perdita del vettore di riferimento, la rinuncia alla qualifica di hub. Nella disciplina comunitaria, lo slot (banda oraria), riferito ad una determinata tratta aerea, consiste nel «permesso dato da un coordinatore per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici». Le bande orarie o slots, una volta assegnate ad un vettore da un'Autorità amministrativa nazionale - in Italia l'Assoclearance - si configurano, nella sostanza, come diritti quesiti. La normativa comunitaria, infatti, ha riconosciuto ai vettori già presenti nell'aeroporto il mantenimento delle bande orarie acquisite (la c.d. grandfather rule), assicurando, in prima battuta, al vettore di bandiera un'ampissima quota degli slots disponibili. Il Reg. n. 93/95 sancisce espressamente il diritto del vet-

tore di ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico (semestrale), sempre «che la serie di bande orarie in questione è stata operata per almeno l'80% del tempo nel corso della stagione di traffico per cui è stata assegnata».

Le bande orarie, qualificabili come concessioni amministrative, sono in verità disciplinate dal regolamento come diritti soggettivi, disponibili da parte del vettore che ne è titolare: possono essere spostate da una rotta ad un'altra, possono essere scambiate tra vettori aerei e possono essere trasferite, «nel caso di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito». Senza entrare nelle varianti relative al modello operativo più favorevole per la vendita di Alitalia, la soluzione che propongo consiste nel cedere a Air France, come programmato da tempo, l'intera società-azienda Alitalia, ma senza il "ramo d'azienda Malpensa" (che per Air France è soltanto un peso) che, autonomamente (o anche una volta apportato in Volare?), potrebbe essere contestualmente ceduto alla cordata AirOne, insieme con o in alternativa a altro soggetto di gradimento di Comune, Provincia e Regione Lombardia.

Si raggiungerebbe in tal modo il duplice effetto utile di cedere la compagnia a Air France e di salvaguardare gli interessi, pubblici e privati, che il Nord Italia manifesta su Malpensa. Il ramo d'azienda Malpensa potrebbe essere composto, all'attivo, da tutti gli slots nazionali, internazionali e intercontinentali (con o senza aeromobili) facenti capo a Malpensa che, ai sensi dell'art. 8 bis, comma 1, lett. b), (iii) del Reg. citato, restano assegnati al cessionario di tale ramo d'azienda, e, al passivo, dai costi di esercizio e dei dipendenti in carico all'Alitalia su Malpensa. Dal canto suo, l'acquirente del ramo d'azienda Malpensa dovrebbe garantire un piano industriale idoneo al mantenimento della qualifica di hub per un certo numero di anni.

Ma Alitalia ha comunicato ad Assoclearance, il 31 gennaio scorso,

per il semestre successivo, la rinuncia a vari slots su Malpensa soprattutto su voli intercontinentali. Tale comportamento, non dovuto ai sensi della regola dell'80% sopra ricordata né logico pendendo ancora la trattativa con Air France, non dovrebbe essere irrimediabile, stante la possibilità di un'immediata comunicazione in senso opposto di Alitalia al Coordinatore, magari con il supporto delle nostre autorità pubbliche, prima della riassegnazione degli slots, che normalmente avviene nel mese di marzo. In tal senso potrebbe aiutare l'art. 2 L. Reg. Lombardia 29/2007 (per altro, oggetto di ricorso del Governo alla Corte Costituzionale) che introduce l'obbligo di pre-

## LA PROPOSTA

**Nel passaggio verso Air France le «pertinenze» dello scalo lombardo vanno mantenute**

ventiva richiesta alla Regione di un parere non vincolante «sull'accesso ai nodi infrastrutturali» per Malpensa.

Le altre soluzioni sul tappeto, riportate dai mezzi di informazione, quali la cessione integrale a AirOne o la moratoria per tre anni su Malpensa, non sembrano percorribili. La prima, perché, a prescindere da ogni altra considerazione, se fosse AirOne l'acquirente dell'intera Alitalia, costituendo ogni rotta un mercato rilevante, sarebbe costretta a rinunciare, in sede di valutazione antitrust, a quote essenziali sulle rotte interne più importanti con una forte incidenza negativa sugli effetti sinergici della nuova compagnia, nascente dall'acquisizione. La seconda (la moratoria su Malpensa) perché, comunque si configuri il contributo relativo al conseguente onere economico di circa 200 milioni annui, che sia posto a sconto sul prezzo nella vendita a Air France o resti a carico del Governo in contropartita della suddetta moratoria, costituirebbe una forma illegittima di aiuto di Stato.