

## AIR ALPS ADDIO L'AEROPORTO TRA ROMA E VIENNA

Alto Adige 09-08-08

Di FRANCESCO PALERMO

Il trasporto aereo è un settore strategico ed è normale che ci siano influenze politiche. Il problema è semmai il tipo di influenza e la sua pervasività. **In questa estate nera per gli aerei, il fortissimo rincaro del carburante sta mettendo in ginocchio l'intero sistema mondiale. Molte compagnie importanti si fondono, alcune chiudono, le low cost si vedono crollare il terreno sotto i piedi per non poter più continuare ad offrire un servizio che era la loro stessa ragion d'essere.** I problemi sono immensi e di fronte ad essi esistono essenzialmente due strade. Una è quella del liberismo puro: facciamo fare al mercato, chi ha le capacità sopravviverà, chi non ce la fa sparisce. Troppo semplice. Il mercato non esiste in natura, è un fenomeno che dipende dalle regole sottostanti. Avere o non avere un aeroporto in un dato territorio, la scelta di che tipo di aeroporto e di quali strutture dotarlo, le politiche fiscali sul carburante, sui biglietti e sugli scali, le norme antitrust e mille altre decisioni politiche influiscono sull'esito finale della scelta del «mercato».

L'altra opzione è quella di un intervento pubblico perché si tratta di un servizio pubblico. Un territorio e l'intero sistema-Paese dipendono molto dal sistema dei trasporti. Chiunque viaggi molto lo sa bene: le infrastrutture e i servizi di trasporto, a partire da aerei e aeroporti, sono la chiave per l'internazionalizzazione di un territorio. Imprese, organizzazioni internazionali e turismo e cultura (i grandi motori dello sviluppo economico e del trasporto aereo) vanno dove ci siano strutture adatte.

In questo senso, due esempi diametralmente opposti sembrano assai indicativi. Da un lato c'è la politica finora seguita dal governo italiano sul caso Alitalia. Una politica devastante, e doppiamente suicida: ha concesso un immenso prestito ponte ad una compagnia decotta in probabile violazione della normativa comunitaria, dopo averla sottratta all'unica possibile via di salvezza (l'acquisizione da parte di una compagnia più solida); ed ha impiegato ingenti risorse economiche per una compagnia impresentabile anziché investire in infrastrutture. Se si vuole ammodernare e internazionalizzare il Paese, non conta nulla la quota di proprietà italiana degli aerei che atterrano, ma se gli aeroporti funzionano, se ci sono collegamenti efficaci con i centri delle città, se i bagagli vengono consegnati e in quanto tempo.

Dall'altro lato c'è il caso austriaco. **Recentemente, anche la ben più solida Austrian Airlines è stata colpita dalla crisi mondiale.** Nell'ultimo anno ha accumulato perdite per circa 70 milioni di euro (che è quanto perde Alitalia in di 2 mesi). Lo scorso 5 agosto, il governo (dimissionario) ha deliberato molto in fretta la privatizzazione della compagnia, stabilendo come unica clausola il mantenimento del controllo in mano austriaca del 25% del capitale. Detto fatto, pare che Lufthansa sia interessata all'acquisizione, il governo austriaco ripianerà il deficit e manterrà voce in capitolo nelle scelte strategiche. Il tutto senza sborsare un euro, perché la priorità va alle infrastrutture. Chiunque frequenti l'aeroporto di Vienna, sa bene cosa questo significhi: collegamenti super-veloci ed a prezzi competitivi con il centro, servizi a terra impeccabili, ritardi al minimo. Ecco le due facce dell'intervento pubblico nel settore aereo, a parità di crisi strutturale.

In Alto Adige che succede? Si sta pagando il prezzo di scelte poco coraggiose, tipiche di questi ultimi anni: fare sì, ma con tale prudenza e controllo che spesso si finisce per rinunciare sia ai vantaggi del fare, sia a quelli del non fare. L'aeroporto si è fatto ma con una pista troppo corta e senza hangar, il che equivale ad accettare l'impatto ambientale dei voli senza averne i benefici in termini di mobilità e internazionalizzazione. Il caso dell'aeroporto bolzanino è unico nel suo genere: qui non è la politica che decide per una compagnia, ma una compagnia che decide (di andarsene) perché la politica dice tutto e il contrario di tutto, guardando alle elezioni più che alla strategia dei trasporti. La Provincia fa l'imprenditrice a parole ma nei fatti lascia fare al mercato. E poiché, come detto, questa opzione è una semplice finzione, ne deriva che se la pista non si allunga e gli hangar non si costruiscono le compagnie non vengono e l'aeroporto chiude o va in perdita, con conseguenti interventi di ripianamento della Provincia. Dunque spendendo soldi dei contribuenti per una causa inutile, perché vanno a colmare perdite e non ad incentivare una strategia di sviluppo del territorio.

Insomma la politica provinciale sul trasporto aereo rischia di assomigliare più a quella di Berlusconi che a quella del governo di Vienna. All'Austria si guarda magari troppo spesso sul piano dei simboli, ma troppo poco su quello delle soluzioni.