

A chi conviene Malpensa Low Cost?

Pubblicato: Martedì 2 Ottobre 2007

I numeri si sprecano. C'è chi grida al dramma incombente, chi è meno pessimista e chi fa previsioni catastrofiche. Per Malpensa e il territorio circostante si annunciano tempi difficili, questo sembra essere un punto fermo per tutti: una prova in più, se necessaria, è arrivata dall'attivo delle sigle sindacali dei trasporti, riunite al terminal 2 per discutere i termini dell'astensione dal lavoro del prossimo 25 ottobre, dalle 10 alle 14. Al centro della discussione, e non potrebbe essere altrimenti, il futuro dello scalo alla luce delle decisioni del management di Alitalia di tagliare 150 voli tra federaggio (voli nazionali e internazionali) e destinazioni intercontinentali. Sea, come detto da più parti, rischia grosso se Alitalia decidesse di confermare il ridimensionamento su Malpensa: la ex compagnia di bandiera è infatti il vettore di riferimento della società che gestisce gli scali milanesi e anche se non occupa tutte le quote di mercato che un vettore di riferimento dovrebbe coprire nel suo scalo di riferimento, la sua partenza provocherebbe a caduta conseguenze inimmaginabili. Lo dicono i dati diffusi dai sindacati: ogni anno si perderebbero 7 milioni di passeggeri, e facendo il calcolo in voga tra gli addetti ai lavori – 1 milione di passeggeri = mille posti di lavoro – i conti sono presto fatti. Le cifre potrebbero però essere anche peggiori, dato che non si conosce cosa potrebbe succedere all'indotto che gravita intorno all'aeroporto: oltre alle 370 aziende che operano direttamente a Malpensa ci sono miriadi di aziende che offrono servizi allo scalo, intere famiglie che hanno due o più persone impegnate a vario titolo nelle ditte di Malpensa, Comuni che hanno basato i propri bilanci su quello che può offrire l'aeroporto. E c'è il piano industriale di Sea da 800 milioni di euro (più trecento per un terzo satellite all'avanguardia dal punto di vista tecnologico che sembra sempre più lontano), approvato lo scorso luglio con l'avallo dei sindacati, ben consci, come la dirigenza Sea, della spada di Damocle che il piano Alitalia rappresentava per lo scalo: gli scenari considerati dal piano erano due, uno che pensava ad uno sviluppo con un'Alitalia inserita in un'alleanza forte e quindi partner credibile in un'ottica a lungo termine, l'altra più moderata, con Alitalia ridimensionata a compagnia regionale, sempre con Malpensa al centro delle strategie della compagnia. A questo punto né l'uno né l'altro scenario sono credibili e il piatto rischia di saltare: Sea vanta crediti per svariati milioni di euro nei confronti di Alitalia, ma con la compagnia senza liquidità rischia di non vedere a breve (se mai li vedrà) quei soldi. Da qui i ragionamenti sulle possibilità di sopravvivenza della stessa Sea: Alitalia serve perché, con tutti i limiti che ha, investe tanto a Malpensa. Se la borsa chiude i cordoni, Sea o affonda o sarà costretta a cedere alle lusinghe di chi non può offrire le stesse garanzie di una compagnia come Alitalia: ed ecco le low cost, che come avvoltoi si gettano sulla preda, ansiosi di poterla fagocitare con promesse di milioni di investimenti cash, pagabili subito, ossigeno puro per chi nelle casse non ha una lira e rischia di crollare. Le low cost però non sono il futuro che chi ha creato Malpensa pensava per lo scalo: low cost fa rima con risparmio, non solo di chi compra i biglietti, ma anche di chi lavora in condizioni spesso poco tutelate. Le low cost non hanno catering a bordo, non hanno aziende di pulizie contrattualizzate, non fanno trasporto merci, non vogliono un terzo satellite all'avanguardia dal punto di vista tecnologico perché i passeggeri sugli aerei ci possono andare a piedi e via dicendo. Malpensa low cost converrebbe per avere soldi freschi subito, piacerebbe a chi si ritroverebbe uno scalo a basso costo sotto casa, ma sarebbe un'anomalia a livello mondiale, diventerebbe il più grande scalo low cost d'Europa, trasformandosi letteralmente. Insomma, sul futuro di Malpensa si addensano nubi di vario tipo, tutte o quasi minacciose: nel frattempo la politica continua con le sparate (compagnie del Nord miste pubblico-privato e quant'altro), i sindacati litigano tra le rappresentanze territoriali e nazionali e scioperano per farsi sentire, i lavoratori sono convinti che tutto passerà, come sempre. E Unione europea e Stati Uniti siglano l'accordo aereo "Open Skies" che rimuove gli ostacoli al traffico fra i due continenti: il futuro di Malpensa sarà in mano a russi o americani? Chi vivrà, vedrà.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

