

## Alitalia e il futuro delle rotte di servizio

Immaginate un cielo senza Alitalia. O più verosimilmente, che la compagnia passi a un concorrente internazionale più "profit oriented", il quale dice: "Va bene, compriamo l'Alitalia, ma la ristrutturiamo come diciamo noi". Che ne sarebbe delle rotte di servizio, quelle "socialmente utili", ovvero quelle tratte poco profittevoli che consentono a molte città di provincia di uscire dall'isolamento e collegarsi agli scali internazionali per poi decollare in tutto il mondo? È il caso di voli come Trieste-Roma o Milano-Perugia.

"Potrebbero non essere più garantite le rotte sugli aeroporti minori", sostiene Laura Pierallini, un avvocato d'affari esperto di aviazione. "Io da Roma ho innumerevoli possibilità per arrivare a Parigi o a Londra, ma fatico ad arrivare a Trieste o a Reggio Calabria. E se poi devo raggiungere Milano? La tratta resta mediamente cara, e chi viaggia per affari - che sarebbe disposto a spendere cifre più elevate per ottenere una trasferta più efficiente e veloce - non ha grandi possibilità di scelta".

Silvano Manera, direttore generale dell'Ente nazionale aviazione civile (Enac) è meno pessimista: l'uscita di scena di Alitalia non comporterebbe un'erosione di alcune fasce di servizio. Anzi. "Il libero mercato ha permesso l'apertura di rotte fino a dieci anni fa impensabili (*vedi gli scali provinciali della Ryanair, ndr*)", dice il comandante.

Senza contare che il futuro è tutto da ancora disegnare. "I collegamenti nazionali socialmente utili saranno in parte sostenuti dalle amministrazioni locali, in parte superati con le tratte Tav". A suo avviso infatti la ricetta giusta è il trasporto integrato, dove tratte socialmente utili (Milano-Trieste), vanno a integrarsi a quelle profittevoli (Milano-Londra), all'alta velocità e ai collegamenti con *aerotaxi* che tanto piacciono agli americani. Si tratta di piccoli aereoivoli che potranno essere noleggiati da qualsiasi aeroporto al prezzo di un biglietto di business class.