

Aerei. Scontro sulle autorizzazioni per il trasporto merci Leali fa ricorso contro l'Enac

Gianni Dragoni
ROMA

Guerra del cargo con carta bollata nei cieli italiani. Alcide Leali, l'imprenditore che ha fondato l'Air Dolomiti, il gioiellino che ha venduto alla Lufthansa alcuni anni fa, va all'attacco dell'Enac, l'ente nazionale dell'aviazione civile.

Oggetto del contendere è la licenza di vettore aereo e il certificato di operatore aereo (Coa) concessi a Cargolux Italia, una società che - fa notare Leali in un ricorso alla magistratura amministrativa - è controllata al 98% dalla lussemburghese Cargolux, un gigante del trasporto merci, con 16 jumbo Boeing 747, uffici in 93 paesi.

Due anni fa Leali ha messo in piedi una compagnia di trasporto merci tutta italiana, rilevando per 14,5 milioni di euro il ramo d'azienda cargo e pezzi di ricambio dell'ex Alitalia pubblica e nel contempo ha comprato (si dice a caro prezzo) l'ex Cargoitalia di Gian Marco Moratti, che operava da Malpensa. Nella nuova Cargoitalia Leali è affiancato da altri soci, tra questi Intesa Sanpaolo, la banca che nel 2008 ha promosso la cordata Cai per la nuova Alitalia.

L'imprenditore ha acquisito in leasing tre dei cinque aerei Mdu all'cargo della vecchia Alitalia. Ha assunto piloti già in cassa integrazione dell'ex Alitalia, ha un centinaio di dipendenti, opera soprattutto sulla Malpensa-Hong Kong.

Ma i piani di Leali sono stati sconvolti dall'atterraggio in Italia di Cargolux, che a sua volta

LA CONCORRENZA ESTERA

L'imprenditore che ha acquistato il cargo Alitalia accusa bilanci in rosso e contesta le licenze concesse al rivale Cargolux

aveva trattato l'acquisto dell'azienda di Moratti. Cargolux Italia ha ottenuto la licenza italiana e Coa dall'Enac «in tempi rapidissimi», sottolineano gli avvocati di Leali, il 15 maggio 2009 e ha cominciato a trasportare merci poche settimane prima del decollo di Cargoitalia. Leali si è trovato di fronte una concorrenza agguerrita, mentre aveva fatto un piano industriale pensando di essere l'unico vettore tutto «italiano» e quindi l'unico

a poter operare dal mercato nazionale sul lungo raggio. Cargoitalia nel 2010 ha perso 9,88 milioni su 72,7 milioni di ricavi, è tuttora in rosso, ha ridimensionato l'attività a due aerei.

La società guidata da Leali ha presentato un ricorso al Tar del Lazio contro l'Enac e nei confronti di Cargolux Italia, sostenendo che questa società non è realmente italiana, perché l'unico socio italiano è Francesco Rebaudo, con il 2%, l'unico italiano dei cinque consiglieri di amministrazione. In una istanza inviata all'Enac, Cargoitalia rileva che nel bilancio 2010 la Cargolux Italia dichiara solo 12 dipendenti, di cui dieci impiegati e due dirigenti e «ha demandato» a Cargolux International Sa, la lussemburghese, «l'attività di gestione e sviluppo commerciale non solo nel mondo ma anche in Italia». Cargolux Italia opera con due Boeing 747 della capogruppo lussemburghese. Secondo Leali questa società non avrebbe titolo per avere i diritti come operatore italiano per il lungo raggio. Il Tar pochi giorni fa ha respinto la richiesta di sospensiva della licenza di Cargolux. Ma la battaglia con le carte bollate continua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA