

Trasporti. Dopo due anni di attività la compagnia si arrende a costi e concorrenza

Cargoitalia cessa le operazioni

Matteo Prioschi
MILANO

È durata solo due anni l'avventura di Cargoitalia. Mercoledì scorso, la compagnia aerea specializzata nel trasporto merci ha annunciato la sospensione delle operazioni di volo e la messa in liquidazione. Una decisione che ha colto di sorpresa più di un osservatore, perché se è vero che il vettore non navigava in buone acque stava però portando avanti una battaglia legale per cercare di ottenere il rispetto di alcune condizioni che secondo i vertici della società erano state disattese.

Cargoitalia è nata nel 2008 su iniziativa dell'imprenditore Alcide Leali (già fondatore di Air Dolomiti poi venduta con successo a Lufthansa) che insieme a Intesa Sanpaolo (33% delle quote) ha rilevato la vecchia Cargoitalia di Gian Marco Moratti e il ramo merci di Alitalia. L'obiettivo era svilupparsi contando sul fatto che i due vettori preesistenti erano titolari degli unici diritti di traffico as-

segnati dall'Italia su importanti rotte commerciali. Un'iniziativa imprenditoriale a rischio controllato, insomma, che aveva il pregio di riassorbire parte del personale di Alitalia, che in quel periodo dismise l'attività cargo. Nella primavera del 2009, poco prima dell'avvio delle attività, il piano di sviluppo prevedeva l'entrata in flotta in tempi successivi di tre aerei Md-11 ex Alitalia e l'assunzione di 45 piloti, per poi passare nel 2010 all'acquisizione della prima parte di un ordine di otto Airbus 330 e successivamente di andare a regime con 250 dipendenti e un indotto di circa mille persone.

Settimana scorsa, quando ha cessato le operazioni, Cargoitalia contava un centinaio di dipendenti e non aveva messo in flotta gli Airbus. Dopo una prima fase di crescita, con collegamenti verso il Nord America, Hong Kong e Shanghai, la compagnia ha iniziato a subire la concorrenza di altri operatori. In particolare, ha sottolineato la società in una nota, si è trovata

un avversario in casa: Cargolux Italia, sussidiaria italiana del colosso lussemburghese che ha ottenuto licenza italiana e ha avviato le operazioni a Malpensa contemporaneamente a Cargoitalia. Decisione contro cui Leali ha fatto ricorso nelle scorse settimane nei confronti dell'Enac. Inoltre, sempre secondo Cargoitalia, la legge "salva Malpensa" ha aperto le rotte intercontinentali a vettori stranieri senza condizione di reciprocità per la società italiana, quindi danneggiandola. Così, mentre i volumi di traffico merci a Malpensa galoppavano (+25,8% nel 2010, +5,6% nei primi undici mesi del 2011), il business di Cargoitalia perdeva quota, chiudendo il 2010 con quasi 10 milioni di euro di perdite mentre altri dieci milioni sono stati accumulati nei primi sette mesi del 2011.

Le mutate condizioni regolamentari, secondo Leali, hanno determinato forme di concorrenza del tutto imprevedibili e sleali che hanno sconvolto il contesto competitivo. Raggiunto te-

lefonicamente, l'imprenditore non ha voluto commentare la situazione, rimandando alla nota ufficiale diffusa dalla società.

Tuttavia, fa notare un osservatore, è vero che sono cambiate le condizioni, però Cargoitalia partiva già ad handicap con una flotta non omogenea perché i tre Md-11, peraltro assetati di carburante, non avevano la stessa configurazione. Inoltre verso il Nord America ha operato rotte con doppio scalo verso New York, Toronto, Chicago, Atlanta, scelta che consente di riempire l'aereo ma moltiplica i costi. Infine, nel traffico verso oriente, è stata vittima della riduzione dei margini che colossi come Cathay Pacific e Cargolux possono sostenere grazie alle economie di scala, ma che diventano problematici per una piccola realtà. Secondo indiscrezioni, per proseguire la società aveva bisogno di una ricapitalizzazione per 18 milioni di euro che però non è andata a buon fine.