

Processo alle istituzioni

Lasciati soli
gli scali ma
salvata Alitalia

TRASPORTO AEREO. L'intero settore rischia il fallimento. Eppure il governo italiano è intervenuto poco e male. E continua a sostenere (con soldi pubblici) una società decotta

Alfredo Antonini*

Sul trasporto aereo l'emergenza sanitaria connessa al Coronavirus si è abbattuta in termini catastrofali, determinando conseguenze assai gravi che verosimilmente nella comune percezione non sono state colte nella loro effettività.

La sospensione in tutto il mondo delle attività produttive e del tempo libero ha inciso sul servizio aereo, impedendone lo svolgimento oppure rendendolo inutile per il sostanziale azzeramento della domanda.

Il problema diffusamente avvertito concerne la posizione del soggetto – professionista o turista – che non ha potuto prendere un volo, per il blocco imposto ai movimenti nell'area di partenza o alle attività in quella di destinazione, o per ragioni personali di salute; si è parlato al riguardo di impossibilità sopravvenuta della prestazione, che esclude la responsabilità di chi deve eseguirla e consente la risoluzione del contratto.

Questa impostazione è condivisibile sul piano pragmatico, ma non su quello dogmatico: salvo che un provvedimento d'autorità impedisca l'esecuzione del volo, la prestazione aerea resta possibile, mentre l'impossibilità riguarda il passeggero, che per le ragioni suindicate è impossibilitato a riceverla. L'impossibilità di ricevere la presta-

zione consente al passeggero, avente diritto alla stessa, di avvalersi dell'identico rimedio che spetta al vettore nel caso di impossibilità riferita all'esecuzione del volo, così determinando lo scioglimento del contratto.

Diverso è il problema riferito a dopo la fase acuta dell'emergenza: il vettore sarà pronto a eseguire la propria prestazione già prenotata dal passeggero, il quale, pur potendola ricevere (perché sono cessate le zone rosse e lui non è affetto da malattia), non ha più interesse a farlo. Si potrebbe sostenere che la

La compagnia ha ripetutamente fallito la sua missione: il suo solo motivo di orgoglio sono la denominazione, il marchio e la livrea



prestazione turistica, che ora viene prospettata al passeggero, è diversa da quella da lui a suo tempo acquistata, perché fruibile con limitazioni e accorgimenti tali, da renderla probabilmente inutile.

La legislazione dell'emergenza (Dl 18/2020 e legge di conversione), disciplinando l'impossibilità sopravvenuta e il diritto di recesso del passeggero e del vettore, ha fra

l'altro inteso tutelare quest'ultimo dal tracollo finanziario che gli deriverebbe dall'obbligo di restituzione del prezzo dei biglietti, consentendogli di emettere a sua scelta un voucher per una prestazione sostitutiva da fruire entro un anno.

Ma la falce dell'emergenza sul trasporto aereo rivela un aspetto ancor più rilevante di quello appena descritto: è

l'intero settore aereo a correre il rischio di sopravvivenza.

Le compagnie aeree si reggono sugli incassi, ossia sulla mole di denaro quotidianamente ricevuto che consente loro di sostenere conti economici gravati da costi ingentissimi; il crollo degli incassi, a fronte della fissità delle spese, condanna al default le stesse e, con esse, le società di gestione aeroportuale, per le quali, fer-

Si è invocata l'emergenza sanitaria come foglia di fico per un disastro economico che dura da decenni

Post Covid-19

PERCHÉ UN 'PROCESSO'

Pubblichiamo una serie di approfondimenti su cosa sta funzionando e cosa no nella gestione delle istituzioni regionali, nazionali ed europee. È nel momento in cui ancora infuria la tempesta pandemica che bisogna analizzare, selezionare e riformare l'organizzazione politica, sociale ed economica per consentire l'apertura di una era post Covid-19 di recupero rapido, efficiente e sostenibile. Per dare ai nostri elettori (e speriamo anche ai decisori dei diversi livelli istituzionali) spunti di riflessione, pubblichiamo gli interventi di autorevoli esperti dell'Università del Friuli in collaborazione con il Dipartimento di Scienze giuridiche. (r.c.)

mi in gran parte i costi fissi, vengono meno le entrate legate al traffico merci e passeggeri. Cosa si è fatto, in Italia, al riguardo? Poco e male.

Poco, perché nel citato decreto 18/2020 si è prevista la timida possibilità di riconoscere misure di sostegno a fronte dei danni subiti dalle imprese aeronautiche, limitatamente a quelle che adempiono gli obblighi di servizio pubblico (in Italia per i voli con la Sardegna). Male, perché, con riferimento ad Alitalia, si è autorizzata la costituzione di una nuova società interamente pubblica, destinata a rilevarne le spoglie.

Quest'ultimo aspetto evidenzia la vergogna nell'operare dei nostri governanti, che perpetua l'errore che ha caratterizzato quelli precedenti, con carattere di irriverente costanza nel corso degli anni, a prescindere dal colore politico: sostenere una società, purtroppo decotta, che opera da decenni in assenza di economicità nel progetto industriale, e che al presente è priva addirittura di un progetto industriale.

Si è affermata l'esigenza di somministrare risorse pubbliche ad Alitalia, come se fosse stata l'emergenza sanitaria a determinare per la stessa i guai in cui da tempo si dibatte. Orbene, l'emergenza consente il sostegno pubblico di

imprese sane, non il salvataggio di imprese insolventi e già di fatto espulse dal mercato.

L'ho sostenuto fin dai tempi dell'amministrazione straordinaria della prima Alitalia (Alitalia Lai), nel 2008 sbandierata come salvataggio, laddove si trattava di fallimento; coralmemente lo si è detto per la seconda Alitalia (Alitalia Cai) e sobriamente per la terza e attuale (Alitalia Sai, sorta nel 2015): un disastro economico, che ha assorbito miliardi di euro pubblici nel corso dei decenni e quasi due nell'ultimo periodo.

Sicché, suona inconcepibile a ogni pensante il fatto che il Decreto Rilancio, in fase di gestazione, destini ad Alitalia la somma iperbolica di 3 miliardi di euro, pari a un patrimonio che neppure le compagnie aeree prime al mondo possono vantare.

E dunque, l'emergenza sanitaria ha rappresentato, per questo Governo, la foglia di fico per far ripartire nuovamente, nelle vesti pubbliche ormai da decenni superate, una compagnia che ha ripetutamente fallito la sua missione e il cui solo motivo di orgoglio sono la denominazione, il marchio e la livrea, belli come è bello il nostro Paese.

*Ordinario di Diritto dei trasporti
Dipartimento di Scienze giuridiche
Università di Udine



PROGETTI NEL CASSETTO

"Aiutare le imprese
a sfruttare il petrolio della
nostra regione: il turismo"

Il turismo è il petrolio dell'Italia e anche il Friuli-Venezia Giulia deve poter continuare a sfruttare i suoi 'giacimenti': coste, montagne, piccoli borghi e città. È scontata la negativa eccezionalità del 2020. L'estate è alle porte e le nostre mete balneari, la cui eccellenza è ancora certificata dalle Bandiere blu di Lignano e Grado, si preparano ad affrontare la stagione tra regole anti-contagio stringenti, esiguo numero di turisti da fuori regione e dall'estero, target spostato sui corregionali e molti altri aspetti determinati dall'emergenza

Covid-19 che comportano difficoltà e cambiamenti.

Non possiamo restare a guardare azzerarsi il fatturato delle imprese del turismo balneare, a partire dagli stabilimenti. Dobbiamo incentivare e agevolare i concessionari, imprenditori che garantiscono posti di lavoro e servizi la cui qualità farà sempre più la differenza nella scelta di una meta.

Dopo aver assicurato la proroga al 2033 delle concessioni, a garanzia di poter attuare nuovi investimenti, devono poter anche ottenere contributi per migliorare i servizi esistenti e offrirne di nuovi. Inoltre, va modificata la norma regionale che obbliga i concessionari allo smaltimento del materiale spiaggiato, ponendo quest'onere, come previsto a livello nazionale, in capo ai Comuni, con annessi trasferimenti. È necessaria pure una radicale semplificazione in tema di ripascimenti e dragaggi. Meno ostacoli e più sostegno, dunque, a questi imprenditori: è anche grazie a loro se le nostre spiagge sono al top.

Giuseppe Nicoli
Forza Italia
Consiglio Regione Fvg