

I binari di Alitalia

La faticosa intesa con Etihad e le zoppicanti **infrastrutture** romane

Gli incontri tra il ceo di Etihad, James Hogan, il premier Renzi e il ministro Lupi segnalano che l'intesa con Alitalia è prossima - la lettera d'intenti è attesa per lunedì - ma restano alcuni ingombranti dettagli da definire. Tra questi (debito bancario, esuberi, nuove rotte) uno in particolare non si risolverà a breve, e non basterà una firma: è sulle **infrastrutture** di Fiumicino - a cominciare dal collegamento con Roma - che le controparti pubbliche italiane si giocano la credibilità. Etihad l'ha notato con stupore appena preso in mano il dossier Alitalia: lo scalo romano non è connesso continuamente con la capitale a differenza degli altri grandi scali europei. Nei tre maggiori scali londinesi si prendono la metropolitana o gli shuttle ferroviari integrati nei trasporti pubblici cittadini, nella dorsale Londra-Scozia e nell'Euro-

tunnel. Stessa cosa per le linee Rer che dal De Gaulle e da Orly portano a Parigi. La Lufthansa con i treni AlRail collega Colonia, Düsseldorf, Stoccarda all'aeroporto di Francoforte, con check-in a bordo. Anche a Fiumicino furono ricavate una stazione e una ferrovia, senza terminal in centro né coincidenze con l'Alta velocità, e orari ballerini. Da subito hanno pesato le due lobby che sovrastano la politica capitolina: i tassisti e i bus turistici. Lo stato deve riappropriarsi del suo ruolo: la linea c'è, va messo a gara il servizio tra operatori italiani e stranieri. Vedremo una liberalizzazione trasparente (Luca di Montezemolo, azionista di Ntv, ha fatto da tramite tra Etihad e governo, mentre le Fs dovranno competere su mercato e prodotto) che farà di Roma Capitale e del suo sindaco qualcosa di più che un costo per i contribuenti?

