



Alitalia, USB: il cda Ferrovie sembra fare gli interessi di tutti ma non quelli di compagnia e lavoratori. Di Maio convochi il tavolo

Roma - martedì, 16 luglio 2019

Il CdA del Gruppo FSI ha deliberato la composizione del consorzio che rileverà Alitalia dall'amministrazione straordinaria: sarà composto da Atlantia oltre che dal MEF e da Delta Airlines. Una scelta ampiamente annunciata sulla quale però aleggia lo spettro del piano industriale pessimo preparato dal gruppo guidato da Battisti e dettato dalla compagnia americana.

Nella riunione al MISE del 14 febbraio scorso, il ministro Di Maio aveva annunciato che la partecipazione del MEF insieme al Gruppo Ferrovie dello Stato assicurava non il semplice salvataggio ma il vero rilancio della compagnia. Luigi Di Maio, capo politico del M5S, vicepresidente del Consiglio, Ministro del Lavoro e dello Sviluppo economico, appena poche ore fa era arrivato a dire "Auspico che si scelga tra le offerte più ambiziose e non tra quelle più conservative ... abbiamo bisogno che la nuova Alitalia contribuisca alle politiche turistiche del Paese, andando a prendere turisti in tutto il mondo sulle rotte di lungo raggio, per portarli nel Paese più bello che c'è: l'Italia. Così fanno in Francia con Air France e in Olanda con KLM ...".

La scelta più ambiziosa e meno conservativa emersa dal CdA di lunedì 15 nasce dall'aver scartato le altre ipotesi in quanto mettevano in discussione il piano preparato da Delta e accettato dalle Ferrovie, grazie anche al supporto di consulenti alcuni dei quali davvero imprevedibili, che come ampiamente emerso negli ultimi giorni prevede meno aerei, meno personale e meno salari per i lavoratori.

Ma stiamo scherzando? Qualcuno si è bevuto il cervello o siamo come al solito alla farsa che nasconde interessi di altro tipo?

Con il piano elaborato da Delta (e Air France) i passeggeri continueremo ad accompagnarli a Parigi rimettendoci soldi per farli volare in tutto il mondo con Air France sui voli intercontinentali dove si guadagna di più.

Continueremo a far volare Delta sulle rotte più remunerative tra Italia e Stati Uniti lasciandole in mano gran parte della commercializzazione dei biglietti.

Continueremo a tentare inutilmente e sciocamente di far concorrenza alle low cost in Europa e persino in Italia.

Continueremo a ridimensionare sempre più Alitalia, a produrre perdite e ulteriori esuberi con conseguenze pesantissime anche sulle casse dello Stato.

E non è sufficiente qualche piccola modifica a questo piano come sembra volere Atlantia, chiaramente interessata parzialmente anche allo sviluppo di Fiumicino oltre che soprattutto alle concessioni delle Autostrade.

Come non è certo adeguato un controllo del 51% tra Ferrovie e Ministero dell'Economia, una maggioranza pubblica che non è la nazionalizzazione che chiedevamo e continuiamo a chiedere, se serve solo a fare da garante agli interessi dei privati.

In altre parole: se questa è e rimarrà la filosofia del piano che realizzeranno i soliti soci interessati ad altro e non certo al rilancio di Alitalia, aspettiamoci un'altra crisi al massimo tra due o tre anni.

Serve invece un piano vero, un progetto di sviluppo realmente coraggioso che rimetta in discussione la filosofia e le linee portanti di quello imposto da Delta. E sia ben chiaro, non esistono solo le alleanze con Delta e Air France/KLM: altri avrebbero voglia ed interesse a scalzare questi cosiddetti alleati di Alitalia dal ricco mercato italiano del trasporto aereo. Questo vuol dire essere ambiziosi ma anche e soprattutto industrialmente intelligenti.

Serve un piano che rimetta al centro lo sviluppo dei più remunerativi voli intercontinentali e che raddoppi il numero degli aerei di lungo raggio.

Serve un piano inserito in un diverso quadro di riferimento generale dove lo stato sia più concreto e ambizioso realizzando una riforma del trasporto aereo che trasformi l'attuale far west in un sistema organico e regolato in cui esistano e si facciano rispettare norme uguali per tutti e non favorisca, come accade ormai da decenni, in modo conservativo le low cost.

Serve un piano che rimetta al centro i lavoratori e non gli esuberi: valorizzi la capacità di operai, impiegati, assistenti di volo e piloti di far crescere quest'azienda, anche reinternalizzando lavorazioni fondamentali come le manutenzioni e la commercializzazione dei biglietti.

C'è ancora tempo per cambiare!

Che questa sia un'affermazione ambiziosa e un obiettivo da perseguire o rimanga una domanda conservativa degli interessi di pochi, dipende esclusivamente dal governo e dal ministro Di Maio.

15 luglio 2019
