



Rilancio vero o eterno ripetersi della storia di Alitalia? tempo di decisioni: unica vera strada; la nazionalizzazione

Roma, 01/07/2019

Nella prima convocazione del tavolo sul futuro di Alitalia dell'ottobre scorso, consigliamo al Ministro Di Maio di dotarsi di un buon libretto d'istruzioni per affrontare un tema così spinoso: fare esattamente l'opposto di quanto fatto dai governi precedenti negli ultimi 15 anni, ovvero considerare la compagnia un'opportunità di sviluppo industriale per tutto il Paese.

Ormai da decenni assistiamo e viviamo in Alitalia il perpetuarsi di crisi dopo crisi, di vertenza dopo vertenza, di amministratori delegati e amministratori straordinari, di piani e progetti sempre "migliori" dei precedenti, di promesse e impegni mai rispettati: una storia senza fine e senza vincitori che anche in questo 2019 non sembra stia procedendo in direzione diversa.

Forse non servira? a molto ma poiche? tutti gli indizi e le voci che emergono sempre piu? spesso portano a considerare plausibile una svolta di qualche tipo proprio in questi giorni, vorremmo rilevare alcuni aspetti che riteniamo prioritari.

Noi di USB continuiamo a dire che la nazionalizzazione dell'Alitalia sia oggi l'unica soluzione possibile per costruire un vero rilancio della compagnia che produrrebbe nel paese una crescita dell'intero settore turistico e non solo. E? l'unica soluzione possibile perche? tutte le altre sono al servizio di interessi diversi da quelli di Alitalia e dell'economia nazionale.

Tutte le voci sui piani industriali che sinora emergono vanno nella direzione che ha portato Alitalia al ridimensionamento e alle crisi che si sono ripetute in questi anni: da una parte il mantenimento di una flotta sbilanciata sul medio raggio, soggetta alla concorrenza impossibile e spietata con le low cost, dall'altra il mancato sviluppo della flotta di lungo raggio, cioe? quella che produce reddito sui voli intercontinentali.

La differenza principale con le grandi compagnie europee e? proprio questa: loro fanno i

soldi sui voli intercontinentali e noi non riusciamo a fare concorrenza alle low cost, mentre il numero di aerei di lungo raggio in Alitalia da decenni non si discosta dalle 20 unità?. Grazie all'infinita crisi dell'ex compagnia di bandiera e agli accordi suicidi come quello stretto con AirFrance, questi vettori hanno drenato in questi anni milioni di passeggeri dal "Belpaese" per trasportarli dagli hub di Parigi, Francoforte e Londra verso tutto il resto del globo con le loro grandi flotte di aerei intercontinentali, guadagnando molto e bene alla faccia di Alitalia.

Questo è il vero costo di miliardi di euro che il Paese continua a pagare ogni anno per la propria economia turistica.

È in questo senso, cioè partendo dalla necessità di qualcuno di perpetuare questa continua emorragia economica di Alitalia e di conquistare fette sempre maggiori del ricco mercato del trasporto aereo italiano che dobbiamo leggere gli interessi diretti e indiretti di Air France e Lufthansa nell'attuale vicenda della nostra compagnia. Sembra che questo i politici italiani di tutti i colori non lo comprendano o non lo vogliano comprendere.

L'ipotesi di intervento di Delta con un 10 o 15% del capitale, cioè con circa 100 milioni, una cifra irrisoria per la seconda compagnia aerea a livello mondiale, otterrebbe tre risultati:

mantenere il controllo sulle rotte nord-atlantiche da e verso l'Italia;

garantire la rendita nel mercato italiano del suo principale alleato Air France, tenendo lontano Lufthansa;

soprattutto, ottenere la guida di un vettore intermodale aereo/treno, aprendo alla propria clientela la connessione diretta su tutto il territorio nazionale.

Allo stesso tempo, il Gruppo Ferrovie dello Stato otterrebbe a sua volta di diventare la prima grande azienda ferroviaria in Europa ad avviare in modo diretto la intermodalità dei propri treni da Fiumicino e Malpensa non solo con Alitalia ma con l'intero pacchetto skyteam. Per intenderci, se Delta potrà vendere il biglietto Atlanta-Campobasso, Trenitalia farà a sua volta lo stesso. È paradossale che l'intermodalità, un'idea lanciata da noi nel 1997 ai tempi dell'IRI, oggi possa diventare una realtà di cui godranno privati.

D'altro canto, come leggere l'ipotesi di partecipazione di aziende private, come Atlantia, Toto piuttosto che Lotito se non come uno scambio d'interessi che fa ritornare i tempi bui dei "capitani coraggiosi" di Berlusconi.

Lufthansa, da parte sua, ha tutto l'interesse di opporsi ad Air France in Italia e quindi rimane alla finestra, intenzionata ad acquisire forse l'intero pacchetto di Alitalia, senza partecipazioni dello stato e con un piano che, da quel che si sa, riduce fortemente flotta e personale. Il suo alleato in Nord America (United Airlines), è più debole di quello di Air France (Delta) e

questo potrebbe essere per Alitalia un aspetto positivo per lo sviluppo delle direttrici verso gli Stati Uniti. Rimane però il fatto che Lufthansa, come Air France, vede Alitalia come semplice vettore aereo regionale ancillare alle proprie necessità?.

Il Governo e in particolare il MISE, che dal momento in cui è stata commissariata controlla la compagnia, hanno disegnato in questi mesi un'ipotesi di sviluppo diversa dalla subalternità che da sempre affligge Alitalia. La novità è data dalla connessione a un progetto, quello dell'intermodalità, frutto di una visione di prospettiva per una diversa gestione della mobilità in Italia, tesa all'incremento del settore del turismo. Ci saremmo aspettati quindi, che una volta fissati gli scenari di rilancio, si fosse concentrata la scelta dei partner di conseguenza e secondo la reale capacità d'investimento in un progetto alto presupponendo l'interesse del Paese.

Questo è il punto centrale su cui dobbiamo riflettere: Alitalia è una grande opportunità per molti e a maggior ragione dovrebbe esserlo prima di tutto per lo Stato. Se saranno commessi gli errori di sempre, al contrario la crisi travolgerà i lavoratori, che potrebbero continuare a pagare il conto del mancato sviluppo, né per la collettività che vedrà i profitti del mercato turistico continuare a essere dirottati da altre parti. Alla fine, niente di nuovo sotto il sole di Alitalia.

In definitiva si tratta oggi di decidere se Alitalia debba o no produrre un proprio piano di sviluppo in modo autonomo e non farselo preparare dai suoi naturali competitori. Se Alitalia si debba sviluppare oppure diventare un vettore regionale, ridimensionato, asservito ad interessi diversi da quelli della compagnia e anche del paese, in perdita e in attesa della prossima crisi.

Serve quindi un piano industriale autonomo che privilegi le rotte e gli aerei più remunerativi (voli ed aerei intercontinentali), che faccia concorrenza agli altri grandi vettori europei, che non disdegni alleanze internazionali che producano però effetti positivi anche per il nostro paese, per l'Alitalia, per i suoi lavoratori e per lo sviluppo dell'occupazione in tutto il settore.

Tutto ciò non è solo auspicabile: è l'unico modo per rilanciare realmente l'Alitalia e l'intero settore industriale del trasporto aereo.

Ci vogliono idee diverse da quelle che sino ad ora hanno guidato il costante ridimensionamento di Alitalia, servono manager che conoscano il settore ma che non siano asserviti ad interessi diversi, servono soldi che possono essere oggi impegnati soltanto direttamente dallo Stato attraverso la nazionalizzazione, in uno sforzo di riacquisizione di un settore produttivo fondamentale per lo sviluppo del turismo. Un investimento che anche l'Unione Europea non potrebbe che considerare una "operazione di mercato" e non aiuti di stato.

È tempo di decisioni importanti e non di rimedi che durano pochi mesi o qualche anno. Vedremo se questa sarà l'impostazione di questo governo o se, dopo le promesse di

quest'ultimo anno, seguiranno le solite decisioni rabberciate, parziali e temporanee che di fatto caratterizzano la storia di Alitalia di questi ultimi decenni.

USB Lavoro Privato - Trasporto Aereo

