

Il ruolo jolly delle Ferrovie con il governo giallo-verde

Separarle dall'Anas, per convolare a nozze con Alitalia. I vantaggi? Molto discutibili

di **Antonella Baccaro**

Nel bellissimo film di animazione «La sposa cadavere» diretto da Tim Burton, Emily è una giovane che s'innamora di un forestiero che la seduce chiedendole di sposarlo, salvo poi ucciderla prima delle nozze e derubarla dei suoi gioielli. Emily rimane così a vagare in una sorta di limbo, nell'eterna attesa di udire quel giuramento di matrimonio tanto sospirato. Non ce ne vogliano i rigorosi esperti del settore se accostiamo la storia di Alitalia a quella di Emily. Il matrimonio a tutti i costi con lo straniero (Etihad), possibile grazie alla dote portata da Poste Italiane, si è sì celebrato ma si è anche dissolto in pochi anni. Lo sposo si è portato via quello che ha potuto, lasciando Alitalia nelle condizioni di un ectoplasma.

Le cure riservate dai tre commissari sono state di certo straordinarie. Ma non c'è nessuno che onestamente possa pensare che Alitalia oggi è in grado di tornare in vita sulle proprie gambe. Eppure in queste ultime settimane si è fatta sempre più insistente la voce di chi vorrebbe sciogliere l'incantesimo di Alitalia propiziando un nuovo matrimonio, questa volta con uno sposo italiano, forse più sorvegliabile circa le promesse.

La considerazione da cui si parte è che Alitalia

deve restare italiana perché il nostro Paese ha bisogno di una «compagnia di bandiera» come altri Paesi. Assunto la cui indiscutibilità lascia intendere che l'obiettivo verrà perseguito anche questa volta «costi quel che costi». Ed ecco dunque avanzare le prime candidature al sodalizio: prima fra tutte quella di Ferrovie, secondo un disegno strategico che vorrebbe le due aziende di trasporto complementari e non concorrenziali. Ora, proprio come nella storia della sposa-fantasma, il promesso sposo è già impegnato con un'altra. Che nella realtà è l'Anas. Anche in questo caso sono stati molti i dubbi circa l'opportunità del connubio, voluto dallo scorso governo, tra le due aziende che lavorano su segmenti concorrenti, essendo i vantaggi soprattutto legati al fardello debitorio di Anas. Eppure quelle nozze sono ormai un fatto compiuto. Sciogliere quel giuramento non è senza costi, come si è sentito dire.

Ma quand'anche lo fosse, la domanda è un'altra: è davvero necessario, ma soprattutto utile, dividere Ferrovie da Anas chiedendole di sostenere il «peso morto» di Alitalia? Nella nostra favola l'incauto sposo impalma davvero Emily che però lo trascina con sé nell'aldilà. Un finale tragico che nella realtà si può ancora evitare.