

# Alitalia, nozze complicate con le Fs

*Sinergie inesistenti e probabile stop Ue per aiuti di Stato ostacoli all'integrazione*

**Paolo Stefanato**

■ Il governo, dopo aver dichiarato di voler mantenere l'identità nazionale di Alitalia, sta provando a costruire un piano per l'assetto futuro della compagnia. Ieri il *Messaggero* ha scritto che a Palazzo Chigi si sta studiando un'integrazione con le Ferrovie dello Stato, già ipotizzata ai tempi del governo Letta, che sul progetto attivò Mauro Moretti. Si parla di una newco nella quale le Fs avrebbero almeno il 51% e verrebbero affiancate da altri partner italiani e stranieri.

Per rendere credibile l'ipotesi, si cercano sinergie tra Fs e Az, che in realtà non ci sono o non sono tali da giustificare un'acquisizione. Nel mondo non esistono società che muovono sia

treni che aerei. Le Fs hanno rapporti commerciali con varie compagnie (ultima Emirates), ma proseguire un viaggio sui binari non è sufficiente. Un po' come quando, per sostenere l'ingresso delle Poste in Alitalia - tra artifici che non bastano a evitare la perdita secca di 70 milioni - si cercò di accreditare chissà quali sinergie con Mistral Air, piccola compagnia delle Poste, allora con vocazione incerta e costantemente in perdita. Sull'integrazione treno-aereo avevano fatto uno studio 4 anni fa Andrea Giuricin (Università Bicocca) e Stefano Paleari, oggi commissario di Alitalia: ne era uscito un quadro di difficile integrazione, anche per la diversa capacità, in termini di passeggeri, di un treno e di un aereo.

Fs genera cassa e guadagna, e sarebbe in grado di assorbire le

perdite della compagnia, nell'ordine di 1 milione al giorno; ma sarebbero soldi sottratti a quegli investimenti che i pendolari chiedono a gran voce. Si tratterebbe insomma di un'operazione politico-finanziaria e non industriale, nell'unica logica di non toccare l'occupazione, visto che Alitalia è tuttora la più grande azienda da Roma in giù, e il suo elettorato fa gola. Accanto a Fs potrebbero entrare Cdp (se autorizzata) e le stesse Poste. Con soggetti tutti dell'area pubblica sarebbe difficile sostenere a Bruxelles che non si tratti di un aiuto di Stato; sia chiaro, un soggetto pubblico può intervenire «a condizioni di mercato»; ma si tratterebbe di stabilire quali sono le condizioni di mercato per un'azienda commissariata, tenuta in vita con i soldi del governo, sulla quale andrebbero investiti

almeno 3 miliardi. Le grandi compagnie europee sono già pronte a ricorrere alla Commissione.

Continuando a ipotizzare il nuovo azionariato, si rischia invece di perdere di vista il tema vero: che cosa fare, con quale modello risanare e rilanciare la compagnia, tenendo conto che nel frattempo queste possibilità di sono allontanate brutalmente; ormai la quota di Az in Europa è del 2%. Antonio Bordoni (docente di Aviation alla Luiss-Bs) ricorda la complessità del trasporto aereo, che richiede competenze difficili da costruire per un manager che non sia del settore. «Infatti - sottolinea - l'ultimo ad di successo fu Domenico Cempella, che veniva dalla gavetta, e in molte grandi compagnie mondiali, a cominciare da Lufthansa e British, il numero uno è cresciuto nel settore».

## PROGETTO

L'idea è di affiancare a Ferrovie anche le Poste e la Cassa Depositi

## I numeri

51%

È la quota che le Ferrovie avrebbero nella newco che verrebbe creata per il salvataggio di Alitalia

1

Alitalia perde un milione di euro al giorno, cifra che le Fs potrebbero sostenere con impatto però sugli investimenti

3

In miliardi di euro, è la cifra minima che dovrebbe essere investita allo scopo di tenere in vita Alitalia



## IN PISTA

Da sinistra, Enrico Laghi, Luigi Gubitosi e Stefano Paleari. I tre commissari straordinari di Alitalia sono ancora alla ricerca di un compratore per la ex compagnia di bandiera. Il Senato ha prorogato i termini della cessione al 31 ottobre. Ma all'orizzonte di cavalieri bianchi non se ne vedono