

Una prospettiva chiara per l'Alitalia: collegamenti internazionali strategici

Mi dichiaro "non pentito". Ho sostenuto a suo tempo che il governo faceva bene a creare le condizioni perché l'Alitalia si salvasse, e nonostante che l'operazione sia ora palesemente fallita non cambio idea. Era giusto salvaguardare uno snodo strategico del nostro sistema economico, era corretto che il governo sollecitasse il capitalismo nazionale a sostenere un bene prezioso come un compagnia di bandiera. Il vero problema è che si trattava di una mossa necessaria ma non sufficiente. Fin da allora era infatti chiaro che la crisi di Alitalia aveva sì cause gestionali, ma anche e soprattutto di mercato, profondamente e strutturalmente cambiato dalla crisi economica mondiale.

In particolare, quando quest'ultima ha assunto le sembianze di crisi dell'eurosistema, è emerso senza ombra di dubbio che in Europa non era più materialmente possibile che coesistessero tante compagnie aeree, una per ciascun paese o giù di lì. A quel punto erano possibili - e a maggior ragione lo sono ora - solo due soluzioni: la creazione di una grande compagnia europea, frutto della fusione delle maggiori aerolinee continentali, oppure un liberi tutti nell'agganciare partner internazionali. Purtroppo, la prima ipotesi non è stata perseguita, se non nella logica - ben diversa, però - di accordi bilaterali tra compagnie forti e compagnie deboli, tipo Air France che si è mangiata l'olandese Klm o la British Airways che ha preso la spagnola All Iberian.

È il disegno che avrebbe dovuto portare Alitalia in mani francesi, di cui si è consumato il primo atto e di cui si vuole ora evitarne il secondo e definitivo. Non è questa la strada giusta. Non lo sarebbe se Air France navigasse in buone acque, tanto meno lo è, visto che a Parigi patiscono la crisi quasi come a Roma. Allora resta la via di accordi con compagnie di altri continenti, interessate a quote di mercato europee e interessanti per le linee intercontinentali che possono dare ad Alitalia.

Era la via che i capitalisti cosiddetti "coraggiosi" che entrarono nel capitale di Alitalia per salvarla dal default, avrebbero dovuto imboccare. Non l'hanno fatto, credendo in un piano di risanamento stand alone che, però, non poteva funzionare senza un approccio al mercato mondiale, non fosse altro per la nuova concorrenza dell'alta velocità ferroviaria. Per esempio, fin da allora si era discretamente manifestata una certa disponibilità degli arabi di Etihad. Ma nessuno in Alitalia ha raccolto quei segnali. Ora sappiamo che la compagnia degli Emirati Arabi, una delle migliori al mondo, è pronta ad aprire il dossier, e molto seriamente. Sarebbe da pazzi non approfittarne.

Perché è evidente che la scelta di far partecipare Poste Italiane alla ricapitalizzazione di Alitalia è solo un comprar tempo. Non mi straccio le vesti, come ho visto fare dai soliti moralisti da quattro soldi, per questa "strana" scelta. Non me le sono stracciate per Roberto Colaninno, non me le straccio per Massimo Sarmi (che ha pure una piccola compagnia aerea, la Mistral, da mettere in sinergia). L'importante è che si abbiano le idee chiare su come dare una prospettiva all'Alitalia: ridimensionando il mercato interno a favore di collegamenti internazionali strategici.

Il che si può fare solo con un'alleanza forte e non subalterna con chi non parte dall'intenzione - perché non ne ha l'interesse, non perché sia buono - a fare di Alitalia un sol boccone.