

Alitalia. Se il gioco non vale la candela. Preoccupa che la politica, per prestigio e consenso, punti ad una sorta di “accanimento terapeutico”

Il consiglio d'amministrazione (cda) di Alitalia ha approvato un aumento di capitale di 300 milioni di euro così evitando nel breve il default della compagnia. Ne vale la pena? E che dire della presenza (per il 25%) di Poste Italiane? Poche cifre per ragionare: dal 1990, cioè da quando presero ad emergere i guai dell'allora compagnia di bandiera, trovare utili in bilancio è un'impresa, visto che essi vi appaiono solo 5 volte (1995, 1997, 1998, 1999, 2002). Poi perdite fino a 5,1 miliardi di euro. Cui vanno sommati i 1.700 milioni persi nel 2008 per la mancata vendita di Alitalia - per volontà di centrodestra e sindacato - ad Air France a condizioni oggi irripetibili; più i 1.200 milioni scaricati sui contribuenti per consentire il breve volo dei cosiddetti “capitani coraggiosi”. In tutto 8 miliardi di euro. Tanto dovrebbe bastare per dubitare del futuro della compagnia. Invece ora bisogna aggiungervi i 75 milioni di Poste Italiane come quota di quell'aumento di capitale che, raggiungendo con nuove linee di credito i 500 milioni, dovrebbe, più che salvare la compagnia, darle altri mesi di ossigeno. Difficile, invero, proiettare su altri e migliori scenari strategici le volontà convergenti di governo e cda; conseguentemente, torna la domanda iniziale: ossia se il gioco valga la candela. Soprattutto, lascia perplessi il ricorso al risparmio postale che, per logica giuridica ed economica, mai dovrebbe soccorrere imprese dissestate. In altri termini, preoccupa che la politica, per prestigio e consenso, punti ad una sorta di “accanimento terapeutico aziendale” utile solo a procrastinare, a carico del contribuente e del risparmio postale (sostanzialmente popolare), un esito inevitabile: la rinuncia del Belpaese ad una compagnia di bandiera nazionale. O, più facilmente, di vederla risucchiata in un'alleanza aereo/industriale nel ruolo di socio debole; d'altronde oggi, nel nuovo salvataggio di Alitalia, la trattativa partirebbe, diversamente da quanto sarebbe accaduto nel 2008 con Air France, da posizioni italiane molto peggiori di allora. E che tali rimarrebbero, inutile illudersi, anche se la trattativa si allargasse oltre l'orizzonte parigino dove, comunque, la stessa Air France è meno solida che nel 2008. Attenzione, però: il fatto che un paese non sia il dominus delle proprie rotte passeggeri e merci è ormai tutto meno che un dramma: nel senso che se c'è la domanda di trasporti, degli operatori pronti a farlo si trovano. Tanto per dire: la Svizzera, ora priva di una propria compagnia di bandiera, mica è stata declassata a paese sottosviluppato. Semplicemente, il mondo posteriore alla liberalizzazione delle rotte aeree è altro dal precedente. Certo, essere player di peso in questo business globale sarebbe un bene; però bisognava pensarci prima. Difatti, tanto per stare al solo salvataggio del 2008, già da allora il modello di business della “nuova” Alitalia, essenzialmente centrato sul privilegio di monopolio, poi eroso dalle ferrovie, su alcune rotte nazionali e su di una minima proiezione su quelle globali, nasceva condannato. Insomma, dobbiamo sapere che la trattativa su Alitalia ci vede deboli: meglio farsene una ragione, ottenere il possibile, senza lanciarsi in azzardi che poi finirebbero a carico dei contribuenti/risparmiatori. E neppure si può considerare l'intervento di Poste Italiane un'operazione di sinergie industriali in stile Deutsche Post/Lufthansa (ma solo sul cargo). La ragione è che Poste Italiane, diversamente da Deutsche Post, fanno sempre più banca che logistica. E ciò espone il governo Letta, nel suo favorire l'entrata di Poste Italiane nel capitale di Alitalia, all'accusa di aiuti di Stato. Che, tra l'altro, col default della compagnia evitano l'azzeramento del capitale degli azionisti. Questi magari ringraziano; ma se questo fosse l'unico risultato, sarebbe assai poco. Aspettando, si vedrà lunedì prossimo, le intenzioni di Air France.