

Alitalia riparte dalle Ferrovie. Piano per realizzare un grande polo del trasporto aereo e su ferro. Investimenti per tre miliardi. Prevista entro l'anno la creazione di una nuova società per gestire la compagnia di bandiera. Nozze con Fs, al decollo il nuovo colosso di Stato. In mano pubblica il 51% della società che controllerà la compagnia di bandiera (l'articolo in pdf)

ROMA Va in archivio il matrimonio Fs-Anas e decolla, almeno questo è l'obiettivo del governo, quello tra Fs ed Alitalia. Secondo il piano allo studio di palazzo Chigi e dei ministeri dei Trasporti e dell'Economia, dovrebbe essere proprio il gruppo ferroviario guidato dal nuovo ad Gianfranco Battisti, che ha sostituito Renato Mazzoncini, fieramente contrario al progetto, a celebrare le nozze. Probabilmente entro l'anno. Lo schema prevede la costituzione di una nuova società-veicolo, una newco, che gestirà la compagnia di bandiera italiana e nella quale Fs avrà un ruolo determinante.

L'ARCHITETTURA

Un piano in via di elaborazione che prenderà corpo a settembre, parallelamente al nuova procedura per trovare un partner internazionale di livello. Partendo proprio dal fatto che adesso c'è una volontà politica ben precisa che punta su una compagnia forte e strategica per il Paese. Non è chiaro ancora se lo Stato avrà una quota superiore al 51%, di certo sarà alla cloche del vettore. Definerà strategie e rotta, con lo scopo ultimo di valorizzare il made in Italy, la filiera del turismo, salvaguardando i livelli occupazionali. Del resto che il dossier sia caldo lo ha confermato recentemente proprio il premier Giuseppe Conte, spiegando che l'esecutivo «ci sta lavorando per verificare in concreto la fattibilità del progetto». Bisognerà infatti capire come evitare la mannaia Ue sugli aiuti di Stato, visto che il prestito ponte da 900 milioni ad Alitalia è già finito nel mirino di Bruxelles e che i concorrenti esteri non vedono l'ora di impallinare l'operazione.

I DETTAGLI

Nelle intenzioni dell'esecutivo, Fs avrà un ruolo cruciale per sviluppare le sinergie tra aereo e treno, mettendo a disposizione know how, rete e disponibilità finanziarie. Soprattutto si misurerà in un settore, quello della mobilità, che conosce bene. Non sarà comunque solo. Accanto potrebbe avere la Cdp, forse Poste (che ha Mistral Air), e un vettore estero, per aumentare la massa critica sul mercato. La corsa, almeno per ora, è limitata a Lufthansa ed EasyJet. A cui l'arrivo di Fs non spaventa affatto.

«Il governo - ha spiegato al Messaggero il sottosegretario ai Trasporti Armando Siri - farà la sua parte, con investimenti importanti in nuovi aerei per sviluppare il lungo raggio e far crescere la compagnia di bandiera». In ballo ci sarebbero circa 3 miliardi di euro, da spalmare in 3 anni. E da condividere con un socio privato. Con in futuro, anche lo sbarco in Borsa. Il tutto per colmare il gap che fino ad oggi ha penalizzato il vettore e aumentare i ricavi sulle tratte internazionali, sviluppando i voli. Proprio la crescita per linee esterne eviterebbe di ricorrere ad esuberanti. Da qui l'appoggio incondizionato dei sindacati al piano che prevede di non toccare gli attuali 12 mila dipendenti

Il matrimonio con Fs sarebbe comunque un unicum nel panorama mondiale. Visto che i due promessi sposi si sono sempre fatti concorrenza, anche in maniera molto aspra.

LA STORIA

Per la verità ad un coinvolgimento di Fs nel salvataggio Alitalia ci aveva pensato anche il governo Letta, prima dell'arrivo di Etihad. Ma da almeno 11 anni, da quando cioè l'alta velocità ha iniziato a sottrarre passeggeri alla tratta Fiumicino-Linate, i due gruppi si sono guardati in cagnesco. Nel 2012, come si ricorderà, l'ad Andrea Ragnetti portò la guerra addirittura nelle stazioni, con plotoni di hostess a pubblicizzare tra i binari l'offerta della Roma-Milano da 99 euro, con esiti modesti sui bilanci di Alitalia.

Per Andrea Giuricin, grande esperto del settore dei trasporti e docente alla Bicocca di Milano, in 8 anni i ricavi di Alitalia su quella tratta si sono dimezzati per l'offensiva portata avanti soprattutto dalle Frece (e

successivamente anche da Italo-Ntv). Il calcolo parte dal 2009, anno in cui l'alta velocità è andata a regime. Allora la Fiumicino-Linate portava ad Alitalia 144 milioni di ricavi, che progressivamente sarebbero scesi fino a 77 milioni di euro. Di conseguenza i margini realizzati si sono ridotti da 64 a 18 milioni.

