

No al piano

L'Europa bocchia la terza illusione di Alitalia

di Sergio Rizzo

Anche se è ancora presto per dire se questa sia la parola fine per una scommessa perduta già in partenza, è certo che ora il gioco cambia del tutto: la melina si è esaurita.

● a pagina 28

Il progetto bocciato da Bruxelles

La terza illusione di Alitalia

di Sergio Rizzo

Anche se è ancora presto per dire se questa sia la parola fine per una scommessa perduta già in partenza, è certo che ora il gioco cambia del tutto: la melina si è esaurita. Che la terza Alitalia sovvenzionata con altri tre miliardi dei contribuenti, dopo averne dissipati almeno dieci in trent'anni di bilanci in rosso e sovvenzioni principesche per il personale, potesse avere a cuor leggero il via libera di Bruxelles era semplicemente impensabile. E infatti la lettera scritta da Margrethe Vestager ai ministri dell'Economia, dello Sviluppo economico e dei Trasporti demolisce tutte le illusioni covate da chi ha avuto questa levata d'ingegno. Secondo il piano presentato alla Commissione, afferma la commissaria europea, l'investimento di tre miliardi dello Stato italiano non può essere considerato "profittevole". Mancano cioè le condizioni di mercato, specialmente in una situazione resa difficilissima per tutto il trasporto aereo dalla pandemia. Un giudizio così categorico (e definitivo) potrebbe essere addirittura interpretato come un *assist* per chi, nel governo di Mario Draghi, nutrisse un radicale scetticismo su un'operazione concepita un anno fa dal precedente governo giallorosso non senza polemiche, dopo il fallimento di ogni tentativo perseguito dal governo gialloverde.

In due anni abbiamo visto davvero di tutto. Si è cominciato con l'idea di dare l'Alitalia alle Ferrovie dello Stato, mortificando pure quel briciolo di concorrenza nei trasporti che ancora esiste. Poi di farci entrare il Tesoro. Quindi qualcuno avrebbe voluto coinvolgere nel capitale della compagnia anche Atlantia, immaginando magari di salvare con questo scambio la sua concessione autostradale a rischio in seguito al crollo del ponte Morandi. E coinvolgerla per la seconda volta nella medesima scriteriata avventura: la *holding* che fa capo alla famiglia Benetton aveva già fatto parte nel 2008 della cordata dei "patrioti" sponsorizzata da Silvio Berlusconi e finita miseramente.

Intanto era partita la sarabanda delle possibili alleanze, da Delta a Lufthansa passando per Easyjet. Scartata, la compagnia tedesca che pretendeva il controllo, perché a controllare sotto sotto doveva essere lo Stato. Il tutto

mentre la seconda Alitalia era commissariata e gli aerei volavano con i soldi pubblici. Conseguendo in tal modo l'inarrivabile record di ben due compagnie di bandiera del medesimo Paese contemporaneamente commissariate: la prima, quella dell'Iri in amministrazione straordinaria dal 2008; la seconda, quella ex patriottica che neppure la cura araba aveva risollevato. Anzi. Per quanto difficile da credere, in uno dei vari decreti gialloverdi si era arrivati a concepire una norma per garantire i soldi all'Alitalia prelevandoli dal fondo per calmierare le tariffe di luce e gas. Praticamente, dalle bollette.

Chiunque, in quelle condizioni e soprattutto visti i precedenti, avrebbe gettato la spugna. Finché non è arrivato il colpo di grazia della pandemia e lo statalismo latente ormai in tutti i partiti ha avuto un rigurgito sensazionale. E si è ben pensato di far nascere una terza Alitalia. Nuova di zecca e con una dote di tre miliardi. Tre miliardi: con quei soldi, per dirne una, si sarebbero potuti acquistare chissà quanti milioni di tablet e computer per i nostri ragazzi meno abbienti costretti a seguire le lezioni da casa.

Hanno invece preferito metterli in una compagnia aerea, con un consiglio di amministrazione di nove persone (fra cui anche due ex esponenti di governi dei tempi andati), e nessuna certezza che la cosa potesse funzionare. E questo perché? Perché tutti, ma proprio tutti, battevano e continuano a battere sullo stesso tasto: il turismo. Come farebbe un Paese a vocazione turistica come l'Italia a sopravvivere senza avere una compagnia di bandiera con la missione di trasportare qui carovane di stranieri?

Il ritornello risuona in tutte le stanze del Palazzo,



qualunque maggioranza le occupi: gialloverde, giallorossa, multicolore. Tanto che Margrethe Vestager nella sua lettera dichiara di essere consapevole dell'ansia del nostro governo perché la terza Alitalia sia pronta al decollo "per la stagione estiva". Peccato che quel decollo a ben poco servirebbe. Numeri alla mano: nel 2018 il traffico internazionale da e per l'Italia ha sfiorato i 100 milioni di persone. Di questi, hanno viaggiato con Alitalia 9 milioni 827.270 passeggeri. Meno del 10 per cento. La sola Ryanair ne ha trasportati quasi il triplo. Ma che senso ha tutto questo?

© RIPRODUZIONE RISERVATA