**AIN.jpg**

**ALITALIA SALE SUL TRENO**

“Ferrovie: dai commissari via libera all’offerta per Alitalia” questo il tenore dei titoli dei media odierni.

Di grazia, quale erano le altre alternative sul piatto? Una Air France?, Una British Airways? Una Lufthansa?.... Suvvia non prendiamoci in giro, la verità è che nel mettere in essere quest’ultima impresa non si è rispettato quello che sempre era stato detto, forse una delle pochissime volte che dal mondo politico era stato affermato qualcosa di condivisibile su Alitalia: *prima di essere venduta Alitalia deve essere risanata*. E invece l’abbiamo venduta nel momento peggiore quando la compagnia era decotta e bollita. Prova ne sia che le offerte finali da vagliare si contavano sulle dita di una mano.

La cruda verità è che si è optato per l’ennesima volta, e come se nulla si fosse imparato dall’esperienza berlusconiana, per una soluzione politica voluta dal governo di turno, con il risultato che fra qualche mese ci ritroveremo a parlare di Alitalia e di crisi.

E, come abbiamo fatto notare nei nostri precedenti interventi, in questa occasione è venuto meno anche un altro dei cavalli di battaglia di cui nel passato i commentatori si servivano per farci credere che tutti anelavano ad acquistare la nostra compagnia di bandiera: *il ricco mercato italiano*. E già perché con Ryanair che nel frattempo è arrivata a trasportare 36 milioni di passeggeri all’anno da/per l’Italia, pure questo punto di forza non è più proponibile. Alitalia infatti non è più il primo vettore italiano, ma il secondo superato da una Ryanair che oggi dal *ricco mercato italiano* trasporta un numero di passeggeri che mai Alitalia è riuscita a trasportare nemmeno nei suoi anni d’oro.

Finito l’appeal di una compagnia in buona salute, finita l’idea del ricco mercato che ormai è colonizzato cosa ci rimane? Qualcuno dirà che Ryanair e le altre low cost sono forti sul medio/corto raggio ma che rimane scoperto il lungo raggio. Ma oggigiorno con i bilaterali saltati e con la politica deregolamentata degli *open skies* chi impedisce, esempio, ad una Lufthansa di aprire un Roma-New York? Per non parlare poi che con una Air Dolomiti (controllata 100% da LH) che porta i passeggeri dagli scali italiani a Amburgo o Francoforte da qui si può andare dove si vuole.

Alitalia sul treno? Non è corretto, meglio sarebbe dire che Alitalia ha perso l’ultimo treno.

***21 novembre 2018***

***www.aviation-industry-news.com***