**AIN.jpg**

**ALITALIA, RITORNO ALLE ORIGINI**

Premesso che sul caso Alitalia abbiamo guadagnato il primato mondiale del commissariamento più lungo della storia dell’aviazione commerciale, un vero primato da Guiness, crediamo che altro motivo di vanto possa essere considerato il particolare da nessuno evidenziato di essere i precursori di un nuovo trend che si va affermando nel pianeta. A chi si lamenta infatti che una Alitalia controllata dal capitale pubblico significa in pratica tornare indietro di almeno quarant’anni quando la compagnia appunto era sotto matrice statale, e che pertanto si è perso soltanto tempo e null’altro, dobbiamo far notare che questi critici non sono aggiornati sugli avvenimenti degli ultimi tempi. Le vicissitudini attraversate dalla nostra compagnia hanno coperto un lasso temporale così vasto che nel frattempo la storia ha compiuto un ciclo completo di *corsi e ricorsi*. Incredibile ma vero, e spieghiamo il significato della nostra affermazione.

Negli ultimi decenni trascorsi si è assistito ad un *corso* di accelerazione e santificazione dell’economia di mercato, delle privatizzazioni, del libero scambio e del ritiro del ruolo dello Stato nell’economia. Ora invece ai nostri giorni è in atto il *ricorso*. E’ infatti agevole intravedere, ovunque, forti spinte contrarie che in pratica osannano al ruolo dello Stato imprenditore. Un po’ ovunque infatti ci si sta accorgendo che aziende storiche e di avanguardia una volta di matrice statale, cedute dallo Stato sono divenute facili prede della speculazione internazionale che le hanno praticamente –ci scusiamo per il termine poco elegante ma fedele- ridotte in mutande, impoverite a livello competitivo producendo danni irreparabili per l’economia del Paese interessato che una volta le controllava. E non parliamo solo dell’Italia, di recente il ministro dell’economia tedesco, Peter Altmaier ha lanciato la proposta di dotare lo Stato di uno strumento di investimento (ricordate la nostra IRI?) per blindare eccellenze nazionali quali ad esempio la BMW, la Siemens, la Deutsche Bank…. da probabili, possibili minacce di fondi stranieri. In una parola e per non tediare troppo i lettori, si sta tornando al tanto vituperato protezionismo. Ebbene se questa è la tendenza dobbiamo dire che le voci che circolano sulla soluzione che si prospetta in Alitalia ci pone all’avanguardia. Ognuno è libero di interpretare questa considerazione in tono sarcastico o meno.

Ma tornando con i piedi a terra e passando dal sogno al risveglio va pure annotato che uno dei motivi su cui tutti concordano circa le cause della tragedia Alitalia è proprio l’interferenza politica che ha zavorrato le ali dei suoi aerei negli anni della decadenza. Constatazione che trova ulteriore conferma dal fatto che compagnie che pure erano interessate a partecipare quali partner industriali alla nuova Alitalia, hanno posto quale condizione essenziale che nella nuova compagnia non ci fosse traccia di interferenza “pubblica”. E allora ponendo da parte i primati di cui sopra, ecco che siamo di fronte ad un futuro dall’esito incerto.

Non vi è traccia di un partner industriale capace di farsi carico di almeno il 49 percento (1) , stessa cosa dicasi per industrie nazionali private disposte a cimentarsi nell’impresa. Risultato: ecco farsi avanti due compagnie straniere entrambe fuori UE, Delta e Easyjet, che potrebbero arrivare a un 40 per cento e il resto capitale pubblico: *ritorno alle origini*.

Ora ipotizzando che sia questa la formula innovativa con cui effettuare l’ennesimo tentativo di decollo della nuova Alitalia, quali probabilità di successo avrà la nuova compagnia?

Indubbiamente la società rimane italiana ed è questo un punto visto con favore da molti osservatori, ma dobbiamo considerare Delta e Easyjet i due partner industriali di cui tanto si è parlato? E dal momento che il ruolo del partner è quello di dare un modello operativo di marketing a quale impronta di riferimento si giungerà mettendo nella cabina di comando il secondo vettore low cost europeo insieme ad una major a stelle e strisce?

Giunti a questo punto la domanda da porsi è cosa spinga Delta e Easyjet a imbarcarsi su questo volo dalla destinazione sconosciuta. L’ad di Delta, Ed Sebastian, ha preso molto male i voli Italia-Usa svolti da Air Italy con l’appoggio di Qatar Airways. Senza usare mezzi termini Sebastian ha affermato che la compagnia di Doha sta usando il vettore italiano per aggirare gli accordi con gli Usa di non far uso delle quinte libertà per volare negli Stati Uniti. L’interesse di Delta verso Alitalia potrebbe essere motivato dalla volontà di mettere il bastone fra le ruote di Qatar nei voli transatlantici Italia-Usa? E’ una possibilità da tener presente.

Per quanto riguarda Easyjet, quando nel maggio 2017 Alitalia è entrata in amministrazione controllata in una intervista (2) Carolyn McCall, chief executive della compagnia, affermò che : *"inevitabilmente ciò significherà che la ridotta capacità a corto raggio porterà a nuove opportunità per EasyJet alle quali saremmo certamente interessati*". (3) In quella occasione McCall aggiunse che le due aree di interesse più importanti venivano identificate in Roma e l’Italia settentrionale. Era qui che Easyjet avrebbe potuto trarre vantaggi da una ritirata o riduzione dei servizi Alitalia.

Alla strategia che vorranno portare avanti questi due vettori poi dovremo aggiungere il “peso” del rimanente 60 per cento di interesse “nazionale”…

Ciò che è venuto alla luce in questo lungo periodo di commissariamento è che nessuno è interessato a mettersi in affari con un vettore aereo che rimane vincolato al capitale pubblico (italiano). Non fingiamo di dimenticare che un vettore UE avrebbe potuto acquisire il 100 per cento della nostra compagnia ma nessuno si è fatto avanti, così come pure dopo l’esperienza Etihad nessun altro vettore extra UE si è presentato come candidato: ecco questa mancanza di concorrenti sembra che sia passata inosservata, anzi i nostri media ci hanno martellato di quotidiane notizie tendenti a farci credere che oggi quel vettore, domani quell’altro fossero interessati ad entrare nell’affare, ma la cruda realtà è che nessuno ha voluto mettersi insieme ad una compagnia controllata da uno Stato i cui governi si sono conquistati la fama di averla ridotta nell’attuale stato comatoso.

Se qualcuno avesse ancora dubbi in merito basta che si chieda perché Qatar Airways ha voluto puntare su Air Italy e non su Alitalia.

(1) Il limite del 49 per cento si riferisce al tetto massimo cui può pervenire una partecipazione di vettore extracomunitario nei confronti di un vettore UE. Non casualmente Etihad si era fermata al 49 per cento nella precedente avventura con Alitalia e stessa cosa ha dovuto fare la Qatar Airways nei confronti di Air Italy.

(2) “Easyjet foresees opportunities from Alitalia’s woes” Flightglobal, 16 maggio 2017

(3)"Inevitably it will mean that short-haul capacity will come out of the market. That will lead to opportunities for EasyJet, and we would be interested in those opportunities."

14/FEB/2019 (14.00)