***Aviation-Industry-News.com***

**TUTTI PAZZI PER LA NUOVA “ITA”**

Certo che noi italiani dovremmo esserne fieri, non vi sono altri paesi al mondo che con regolare periodicità lanciano nuovi vettori nazionali. Per rimanere solo nel recente, nel 2009 avevamo lanciato la CAI, poi l’avevamo commissariata, ora lanciamo la ITA: continui trasformismi pur di non prendere quella decisione che ebbero il coraggio di prendere svizzeri e belgi allorchè decisero che era giunto il momento di far chiudere le loro rispettive compagnie di bandiera che presentavano i conti in rosso.

Ricordiamo qualche particolare del *Piano Fenice* lanciato appunto nel 2009 e confrontatelo con quanto oggi viene proposto per la nuova ITA vi troverete senz’altro molte affinità elettive:

\*consolidamento sul mercato naturale del breve-medio raggio;

\*definizione di forti accordi di partnership con uno dei tre megavettori europei;

\*nuovo modello di rete sociale non più basata sugli hub. Non si favorisce né Fiumicino, né Malpensa;

\*rinnovamento del management scelto e già esperto nel settore delle ristrutturazioni aziendali;

\*aggregazione delle attività di Alitalia e Air One.

Tutto scomparso, tutto evaporato nel nulla. Da incastonare quale mossa altamente strategica quella di unire due compagnie nazionali per poi parlare non di aumento delle sinergie ma di taglio di flotte e di rotte. Un capolavoro di management industriale.

Così come Sabena e Swissair, anche Alitalia presenta da molti anni (decenni sarebbe meglio dire) conti in rosso, ma da noi quella pudicizia, quella decenza che hanno altri paesi verso il denaro pubblico, verso il denaro dei contribuenti nazionali non sussiste per cui continuiamo ad assistere fra l’indifferenza generale, se non quando addirittura accompagnata da plausi, all’esborso di milioni di euro per continuare a far volare una compagnia decotta. Una compagnia che nel numero passeggeri trasportati da/per la sua terra di origine, Italia, si è fatta superare da una compagnia low cost che ormai è diventato il vettore numero uno nel nostro paese.

Poi c’è l’aspetto festeggiamenti. Sinceramente rimane difficile comprendere cosa ci sia da festeggiare allorchè una “nuova” compagnia aerea parte ancora una volta con la propria flotta dimezzata, vede dimezzato il numero dipendenti, non si sa se dovrà mettere in vendita la sua “A” stilizzata la quale si mormora abbia un valore stimato intorno ai 200 milioni di euro, dovrà immettere sul mercato l’handling, la manutenzione, il programma MilleMiglia per dar prova di quella discontinuità richiesta dall’Europa non ottemperando alla quale non verrà dato l’ok ai sussidi economici.

Ma intanto godiamoci questo ennesimo momento di gloria. L’Enac, Ente Nazionale Aviazione Civile, ha rilasciato in data 18 agosto il certificato di operatore aereo e la licenza di trasporto aereo alla nuova compagnia nazionale. Queste sono le notizie che più piacciono ai media nostrani. Vedete italiani che nel bel mezzo del titolo di Campioni d’Europa e di quaranta medaglie olimpiche riusciamo pure a far decollare la nostra nuova compagnia di bandiera?

Così recita il Comunicato Stampa n. 53/2021 dell’Enac:

*“ITA può decollare - ha dichiarato il Presidente dell’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, Avvocato dello Stato Pierluigi Di Palma. L’augurio è che la nuova compagnia di riferimento nazionale contribuisca alla ripartenza del settore, contribuendo, in modo deciso a superare le difficoltà derivanti dalla crisi pandemica. L’ENAC continuerà nel proprio compito istituzionale e tecnico per garantire l’avvio operativo di ITA, vigilando sul rispetto degli interessi pubblici e dei diritti dei passeggeri che costituiscono elementi essenziali del business del trasporto aereo. “*

*Alessio Quaranta, Direttore Generale dell’ENAC, fa, altresì, presente che “Il rilascio del COA attesta che la compagnia aerea è in possesso della capacità professionale e dell'organizzazione aziendale necessarie ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza. La licenza di operatore aereo costituisce il provvedimento finale relativo alle verifiche giuridico-amministrative ed economico-finanziarie, oltre che tecnico-operative.*

*Con il possesso del COA e della licenza di operatore aereo la società può avviare la vendita di biglietti”.*

Bene, appuntamento a breve per valutare i risultati della nuova ITA anche perché c’è la promessa che la flotta dopo essere stata decimata, risalirà di numero. In base a quanto annunciato infatti gli attuali 52 aerei con cui partirà la nuova compagnia ridiventeranno 78 nel 2022 arrivando poi a 105 alla fine del 2025. Stessa cosa dicasi per il numero dipendenti, Ita inizierà ad operare con 2.700 dipendenti che diventeranno 5.700 nel 2025. L’anno 2025 sarà cruciale in quanto il Piano industriale prevede **un fatturato che per quell’anno dovrebbe toccare i 3,3 miliardi di euro,** con un risultato economico (Ebit) di 209 milioni di euro e un pareggio operativo da realizzarsi entro il terzo trimestre del 2023. Tutta da giocarsi la partita di come e con quale logica di selezione gli oltre diecimila dipendenti in forza all’attuale compagnia diventeranno meno di tremila.

Come si vede non dovremo attendere molto per commentare l’esito di questo ennesimo trasformisno camaleontico della nostra nuova compagnia aerea nazionale. A presto.

19 agosto 2021