****

**ALITALIA, GLI AIUTI DI STATO E L’ENNESIMA “NEWCO”**

**L’emergenza Covid19 ha fatto dimenticare l’Amministrazione Straordinaria di Alitalia, o meglio la ha relegata ad un ruolo di secondo piano. Eppure il cosiddetto “decreto rilancio” firmato il 13 maggio scorso contiene nei suoi 266 articoli novità sostanziali per la nostra compagnia.  Infatti si parla di una operazione da 3 miliardi di euro per far tornare la compagnia di bandiera sotto il controllo dello Stato. A questa cifra vanno aggiunti 350 milioni per i danni registrati dal coronavirus. Il tutto ovviamente subordinato all’autorizzazione della Commissione europea. Pertanto mentre a Bruxelles ancora sono aperte le pratiche per i due precedenti prestiti da 900 e 400 milioni, ora la Commissaria Margrethe Vestager si dovrà occupare della ennesima iniziativa del governo italiano per il rilancio del più volte “ei fu” vettore di bandiera italiano. Fin da ora comunque già si può dire che essendo il vettore in crisi prima dell’avvio del problema epidemiologico gli aiuti di Stato che le compagnie aeree riceveranno non potranno applicarsi ad una compagnia già in crisi. La Lufthansa ad esempio riceverà 9 miliardi dal governo tedesco in quanto realmente messa in crisi dall’epidemia, ma prima godeva di buona salute. La nuova società di cui si parla nel Decreto Rilancio dovrebbe essere interamente controllata dal Ministero dell’economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta. Quindi siamo in presenza di una nazionalizzazione a tutti gli effetti. In pratica si vorrebbe lanciare una *newco* la quale oltre a non essere stata costituita, manca completamente di un piano industriale. Tutto sembra alquanto improvvisato nel bel mezzo delle nebbie del Covid19.**

**La domanda da un milione di dollari che a questo punto ci si chiede è come si posizionerà la nuova Alitalia nello scenario europeo e mondiale. Vuole operare da sola come ad esempio fa la ellenica Aegean Airlines erede della compagnia di bandiera Olympic, la quale è attiva solo su rotte europee e del bacino mediterraneo? O vuole rilanciarsi come compagnia dedicata al solito *misto* corto-medio raggio più qualche rotta di long haul? E su quest’ultimo argomento vanno ricordate le recenti novità sul Nord Atlantico in quanto a maggio è venuta a scadere la *joint venture* transatlantica con Delta e Air France.**

Ricordiamo che sul nord atlantico, principale mercato aereo mondiale, le tre grandi alleanze da quando hanno ottenuto l’immunità antitrust ai cartelli (1) possono attuare tariffe e offerta dei voli a loro piacimento. Ciò significa che l’operatività sul nord atlantico è oggi ristretta a tre grandi soggetti:

Lufthansa/United

British Airways/American

AF-KL/Delta

Trovarsi fuori da questo giro vuol dire rinunciare ad una fonte primaria di traffico. In effetti con l’avvento degli *open skies* ci si doveva mettere in vendita aderendo ad uno dei tre cartelli. E invece come ben sappiamo proprio sul Nord Atlantico allorchè nel 2009 la compagnia passò di mano alla cordata dei coraggiosi capitani privati, vennero ancor più ridotte le frequenze sull’Atlantico e sul lungo raggio in generale. Errori su errori.

E paradossalmente mentre Alitalia si fregia ancora del marchio di SkyTeam tutti sembrano tifare per Lufthansa che, come è noto. guida l’alleanza concorrente Star Alliance.

Ora, dopo tre anni di amministrazione straordinaria (2)   e dopo il fallimento dell’operazione guidata da Fs con Atlantia e un partner internazionale, l’Esecutivo sembra essere intenzionato a rimettere tutto in gioco. “*Noi vogliamo voltare pagina e creare una compagnia che abbia successo, che faccia utili e concorra ad essere una infrastruttura strategica per un grande paese a vocazione turistica*”, ha dichiarato il ministro dell’Economia, Roberto Gualtieri. “*Noi crediamo che sia possibile affidare a un management competente e di qualità la gestione della compagnia che faccia utili e sia capace di sviluppare alleanze”.*  È una scommessa, ha ammesso il titolare del Tesoro, “*ma altri Paesi hanno dimostrato che è possibile*”, e poi ha aggiunto un commento non certo originale che da decenni sentiamo ripetere: “*un grande Paese come l’Italia”, può e deve avere una efficiente compagnia aerea“.*

Ormai è sotto gli occhi di tutti che Alitalia è fuori dai grandi giochi delle alleanze. Perso il treno con Air France, perso il treno con Klm oggi la compagnia è isolata e naviga in cattive acque. Farla ripartire oggi può significare solo una cosa: si sta *rimettendo su* una compagnia rivisitata con la speranza di renderla appetibile a qualche acquirente. **Il particolare che si finge di dimenticare è che lo Stato quale socio di maggioranza è il problema e non la soluzione**. Sono state le troppe interferenze politiche a rovinare Alitalia, come si può seriamente pensare di farla ripartire con lo stesso soggetto che la ha ridotta allo stato fallimentare?

1. La concessione dell’immunità antitrust ai cartelli è stata concessa in tempi separati con accordi denominati come ‘cieli liberi’ tra il DOJ americano, in accordo con il Commissario europeo alla Concorrenza, ai tre grandi sistemi di alleanza sul Nordatlantico [Sky Team](https://www.skyteam.com/it), Star Alliance e One World.
2. Iniziata il 2 maggio 2017

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

**28 maggio 2020**