

## Soldi e capacità, così si salva Alitalia

*di Salvatore Bragantini*

Fra i tanti problemi che ci affliggono, ma che non si affrontano mai, ce ne sono due che sono sì connessi, ma che vanno separati, non confusi: sono Alitalia e Malpensa. Alitalia perde da sempre, vittima di una concezione che la vede, insieme alla Rai, come estranea all'efficienza e al servizio al cliente, che vengono dopo ben altri servizi, più bassi, alle clientele. Nel 2006 il governo, stufo di pagare a piè di lista, indice una gara — che però fallisce — per vendere la società: i vincoli che, in quella fase e dati i precedenti, si erano dovuti mettere nel bando, han fatto fuggire i candidati all'acquisto. Anche gli appelli del ministro Padoa-Schioppa all'orgoglio dei nostri imprenditori cadono nel vuoto: tanto grave è il malato! Deciso a incidere il bubbone, il governo demanda la trattativa con l'acquirente al management Alitalia, riservandosi l'ultima parola sulla vendita. Il nuovo capo azienda, Prato, punta su Air France, con cui c'erano già state precedenti avance per una fusione, che avevano anche portato ad accordi commerciali e ad una partecipazione incrociata fra le compagnie.

Fra le cause delle perdite Alitalia vi è — di qui la confusione — anche la presenza su Malpensa, figlia del tentativo di gestire la compagnia con due basi di armamento (la principale è Fiumicino). Questo costa ad Alitalia centinaia di milioni l'anno, e Prato chiude questa emorragia liberando, come gli era stato chiesto a gran voce, i relativi spazi orari ( slot) su Malpensa. Apriti cielo, proprio i più vocali nel chiedere la liberazione degli slot dicono ora che ciò causerà danni enormi al Nord. Per questo chiedono di bloccare gli slot, nonché la vendita ad Air France, d'accordo sulla fuga da Malpensa.

Scalpita un acquirente alternativo, AirOne, che però è a corto di denari e troppo dipendente dalla benevolenza di quei sindacati che non sono certo senza colpe in questa storia: uno sciopero duro la metterebbe in ginocchio, diversamente da Air France. Il governo uscente dice che lascerà l'ultima parola a quello entrante, ma per Berlusconi la vendita va bloccata: il Paese deve poter sostenere qualche centinaio di milioni di perdite nell'interesse del Nord, per cui Malpensa è essenziale.

Facciamo ordine: Alitalia è un'impresa quotata, che deve poter fare le sue scelte orientate, infine, all'efficienza. L'azionista pubblico deve uscire; abbiamo già dato! Ai clienti interessa viaggiare con livelli di prezzo e servizio competitivi, non quale livrea veste l'aereo. Se la compagnia deve lasciare Malpensa per sopravvivere, amen: altri utilizzeranno quegli slot per servire la domanda locale, se c'è.

Le colpe di Alitalia sono tante, ma fra queste non c'è il proliferare di aeroporti nella pianura padana: Torino, Malpensa, Linate, Bergamo, Brescia, Verona, Treviso, Venezia. Come convincere chi può partire da Torino, da Verona o da Linate a farlo da Malpensa, tanto più se mancano i collegamenti sicuri in treno? La colpa non è certo di quella Roma ladrona i cui denari invece si reclamano con padana ruvidezza. Hic Rhodus, hic salta, sono gli enti locali ad aver creato questa confusione, sta a loro scioglierla in modo razionale e rispettoso di quel mercato le cui taumaturgiche virtù vengono sempre evocate, alla rigorosa condizione che a pagare siano gli altri.

Per Alitalia servono tanti soldi e capacità gestionali all'altezza, non è roba da cordata padana. Se questo fantasma esistesse, potrebbe subentrare negli slot per tentare, invece, l'avventura di una nuova linea aerea, ma deve avere il coraggio di metterci soldi suoi, non nostri, ed essere bravo ed efficiente. Potrebbe cominciare da quella Volare che, ricordava ieri Gad Lerner su Repubblica, ha fatto una cattiva fine: i cocci sono ancora lì, per chi volesse raccogliarli.