

ALITALIA VERSO
IL FALLIMENTO

«I vettori stranieri? Vogliono il mercato non la compagnia»

Stefano Paleari, direttore Iccsai: non si è voluto vedere la realtà «Alitalia si sta distruggendo da sola, e all'estero aspettano»

■ «La crisi di Alitalia? Diciamo che è un problema di gravità...».

Prego professore?

«Nel senso che puoi stare in aria fino a quando qualcuno ti sostiene, poi quando queste forze finiscono cadi a terra e lì rimani. La verità è che il mondo non è più quello di 5 o 10 anni fa, e in particolare nel settore aereo». Stefano Paleari, docente di Analisi dei sistemi economici alla facoltà d'ingegneria di Dalmine e direttore scientifico dell'Iccsai (Il centro internazionale di ricerca sulla competitività aeroportuale di base a Orio al Serio) non ha dubbi: la crisi di Alitalia è frutto di una mancata lungimiranza e incapacità strategica. E vista la situazione attuale, è improbabile attendersi una soluzione da oltrefrontiera: più facile che le varie British Airways, Lufthansa, Air France-Klm attendano il momento del ko per spartirsi il mercato italiano. Perché la compagnia in sé e per sé è solo un peso.

«In questo settore c'è chi si è comportato come quei giapponesi asserragliati nella giungla convinti che la guerra continuasse. Ma in questi anni il mondo è cambiato radicalmente, e una compagnia come Alitalia non ha capito che più faceva trascorrere il tempo vivacchiando e più si stava estinguendo, e in modo pressoché automatico. Siamo parlando di una realtà che 10 anni fa aveva le stesse dimensioni dell'olandese Klm e di Air France: oggi è un piccolo vettore e il piano stesso della Cai confermava questa prospettiva».

Non la convinceva?

«Diciamo che riduceva Alitalia a un vettore squisitamente regionale con qualche volo intercontinentale, e questo è un fatto».

E ora?

«Se passa ancora qualche mese, al di là degli aspetti squisitamente giuridici, Alitalia perderà ulteriore terreno. Ma è impressionante come in Italia ci si ostini a non guardare in faccia la realtà, e questo ha conseguenze anche per il settore aereo. Per questo credo che in questa vicenda il governo si giochi una fetta importante del suo accreditamento».

Da che parte si deve guardare, ora, al mercato?

«È la sola strada possibile, bella o brutta che sia. Non voglio esprimere giudizi sull'offerta Cai né dare responsabilità a questa o a quella parte per il fallimento della trattativa: pen-

so però che solo gli slot a disposizione di Alitalia hanno un valore che probabilmente coincide o è anche superiore all'offerta di Colaninno e soci. Chiaro però che bisogna aspettarsi qualcosa dal mercato».

Diversamente?

«Diversamente si crea un precedente che può danneggiare il Paese, e non può consolare il fatto che la Grecia dopo anni sia riuscita a raggiungere un accordo con la Commissione europea: l'Italia è un Paese di ben altre dimensioni e capacità».

Ma il mercato sembra voltare le spalle: British Airways ha detto che non è interessata, Lufthansa si è defilata, Air France-Klm sta alla finestra, forse ad aspettare il cadavere...

«Il punto è proprio questo: credo che ai vettori stranieri non sembri vera questa volontà di suicidio che sta manifestando il sistema Italia».

Quindi la strategia diventa quella di aspettare e raccogliere le spoglie?

«Credo che alle grandi compagnie straniere non sembri vera questa volontà di suicidio che sta manifestando il sistema Italia»

«Visto quanto successo negli ultimi due anni penso di sì: stanno a vedere e sanno che più passa il tempo e più sarà facile entrare nel nostro mercato e acquisire la quota che oggi è di AirOne e Alitalia. Perché sono due anni che non stiamo pensando alle strategie, ma a gestire la settimana in un'ottica di pura sopravvivenza».

Che non paga...

«Intendiamo, tutti i vettori stranieri sono interessati al mercato italiano, ma nessuno vuole

rilevare una compagnia che si sta distruggendo da sola».

Quindi aspettano il fallimento?

«Penso di sì. Del resto l'ultimo tentativo sul mercato, fallito, era stato fatto in un contesto internazionale ben diverso, con il petrolio che non costava 100 dollari al barile e quando la congiuntura europea era orientata a tassi di crescita positivi non in recessione e i mercati finanziari non avevano a che fare con dei fallimenti che manco ad avere la sfera di cristallo si potevano immaginare. Quello era stato l'ultimo tentativo di mercato di vendere Alitalia, peraltro con tutti i suoi difetti e i suoi limiti sul sistema aeroportuale».

E oggi, anzi domani?

«Oggi alle compagnie straniere basta aspettare che il tempo scorra: solo allora faranno una mossa».

Dino Nikpalj

L'ANALISI

QUELL'APPLAUSO FUORI POSTO NELLA (VANA) SPERANZA DI RINAZIONALIZZARE ALITALIA

di FRANCESCO ANFOSSI

«Meglio falliti che in mano ai banditi». «L'Alitalia siamo noi, l'Alitalia siamo noi». Urla di gioia, boati da stadio. Qualcuno ha capito la reazione del «popolo Alitalia» l'altro ieri a Fiumicino, alla notizia data in diretta che la Cai (Compagnia aerea italiana) aveva ritirato la sua offerta? Eppure lo sapevano tutti benissimo: l'alternativa era il fallimento della compagnia. O forse no, la sapevano più lunga di tutti, dei sindacati, del premier, dei ministri, del commissario Fantozzi, degli imprenditori che avevano fatto l'offerta. Perché quell'esultanza fuori luogo da parte delle hostess in giacca verde, dei piloti con l'aquila d'oro, dei tecnici della manutenzione e dei precari dei call-center? Mistero. Una danza di lemming sull'orlo del baratro, ecco cosa è parsa. Una incomprensibile «allegria di naufraghi», accompagnata da altrettanto inspiegabili slogan. «Resistere»; «Tutti col treno, andate tutti col treno»; oppure «Questo è solo l'inizio». Possibile che nessuno pensava che quello poteva essere l'inizio della fine? «Andate tutti col treno». Perché sfidare i cittadini in quel modo, perché utilizzare il sarcasmo con tutti quegli italiani che negli anni hanno pagato il biglietto due volte, come passeggeri e come contribuenti? Forse il personale Alitalia crede che ritira l'offerta della Cai, che a molti di loro non

piaceva, soprattutto ai piloti, lo Stato si accollò per l'ennesima volta il salvataggio della compagnia. Forse lo spirito di corpo e il senso di appartenenza hanno fatto sì che l'offerta della Cai venisse giudicata inaccettabile. Meglio morire come Sansone con tutti i filistei. Forse è così, se è vero che molti hanno dichiarato di essere disposti a lavorare gratis piuttosto che alle condizioni offerte dalla cordata di imprenditori. Forse sperano che sia pronto un cavaliere bianco, magari straniero, pronto a rilevare l'intera compagnia, con tutto il fardello dei suoi debiti. O forse qualcuno, specialmente i comitati di base, si illudono che Alitalia venga nazionalizzata dallo Stato italiano, a spese dei contribuenti, come ai bei tempi. Ma il governo e il commissario straordinario hanno fatto sapere che non c'è una lira. Gli equipaggi cominciano a rimanere a terra per mancanza di carburante, si parla di mobilità e cassa integrazione. Questo è il quadro reale. Proprio per questo, un atteggiamento più composto all'annuncio del ritiro della proposta Cai sarebbe stato più realistico. E vero che stiamo parlando di una compagnia aerea e di lavoratori che passano buona parte del loro tempo con la testa tra le nuvole, ma c'è ancora troppa gente che non ha capito che è venuto da un pezzo il momento di mettere i piedi per terra.

“

Non voglio esprimere giudizi sull'offerta Cai né dare responsabilità a questa o a quella parte per il fallimento della trattativa: penso però che solo gli slot a disposizione di Alitalia hanno un valore che probabilmente coincide o è anche superiore all'offerta di Colaninno e soci



Stefano Paleari

PASSEGGIERI A TERRA

«MOTIVI TECNICI». E A ORIO AL SERIO CANCELLATI 4 VOLI SU 6

Alitalia a un passo dalla chiusura. In queste ore di disperati tentativi di riaprire una trattativa che, almeno a livello formale, con il ritiro della Cai dalla piattaforma sembra definitivamente tramontata e quindi si annuncia l'anticamera del fallimento, l'unica cosa certa, per i passeggeri italiani, è che con i voli Alitalia si rischia già ora di restare a terra. È successo anche ieri, per la tratta Bergamo-Roma Fiumicino e Fiumicino-Bergamo, allo scalo aeroportuale di Orio al Serio. Con non pochi disagi per quanti avevano già il biglietto in mano ed erano convinti che, almeno ieri, si potesse ancora essere certi di partire. Non è stato così: dei sei movimenti giornalieri sulla tratta Bergamo-Roma e Roma-Bergamo soltanto due sono stati coperti. «Motivi tecnici» è stata la spiegazione dell'annullamento dei voli già schedulati fornita dagli uffici romani di Alitalia alla Sacho, la società di gestione dell'aeroporto di Orio al Serio che ha cercato di informarsi sul rispetto delle scadenze fissate per partenze e arrivi a Bergamo. In sostanza, sulla carta i collegamenti da Bergamo per Roma sarebbero i seguenti: alle 7,05 tutti i giorni; alle 11,05 al

lunedì, mercoledì e venerdì e alle 19 da lunedì a sabato, mentre le partenze giornaliere da Roma Fiumicino verso lo scalo bergamasco sarebbero alle 9,05 (lunedì, mercoledì e venerdì); alle 17,05 (da lunedì a sabato), alle 21,15. Ebbene ieri mattina è partito (con un'ora di ritardo) da Bergamo soltanto il volo delle 7; è saltato (con un annuncio dato all'ultimo momento) il volo delle 11,05 (e i passeggeri in questo caso sono stati trasportati a Linate): questo perché non è proprio partito il volo da Roma alle 9,05 che arriva alle 10,30; e l'operativo che doveva essere in partenza alle 17,05 da Roma Fiumicino per poi ripartire da Bergamo alla volta della Capitale alle 19 è stato prima annunciato come posticipato e in seguito annullato. Anche in questo caso i passeggeri sono stati trasportati a Linate. Dato fino a tarda sera in arrivo, secondo tabella prevista, il volo da Roma delle 21,15 che atterra a Bergamo alle 22,30. Ma la situazione per i voli Alitalia è «variabile tendente al peggio», come il tempo di questi giorni. E così, se ci fossero ritardi o cancellazioni dell'ultimo minuto anche il volo delle 7 da Bergamo oggi potrebbe saltare.



Extra power when you need it.

Nuova Saab 9-3 TTD. Driving Technology.
180 cavalli, 400 Nm, 5,6 l/100 km. La nuova Saab 9-3 TTD 180 cv ha un innovativo turbo doppio stadio e un motore ancora più reattivo, la migliore coppia della categoria e consumi tra i più competitivi. Dagli inventori del turbo un nuovo primato tecnologico.
A 30.400 euro*. Scopritela sabato 20 e domenica 21.

Nuova Saab 93 TTD
move your mind!



Via Cesare Correnti 41/43 - 24124 Bergamo - Tel. 035.36.36.17
www.autoinonline.it - info@autoinonline.it