

19/03/2008SPORT- Nando Sanvito: Quando la capolista perde la testa

Alitalia, è perduto anche il futuro del settore

Autore(i): Int. a **Stefano Paleari**. Pubblicato il 19/03/2008 - Letto 12

Rispetto a tutte le risorse che sono state impiegate in questi anni per Alitalia, come giudica la decisione del governo di vendere la compagnia?

La decisione di vendere una compagnia che è sul mercato liberalizzato è assolutamente normale, il problema è che si vende una società che non è sana, alle condizioni dell'acquirente, come è evidente dalle condizioni poste da Air France. La questione si è talmente prolungata nel tempo che siamo arrivati a una situazione in cui ci si "consegna" all'offerente rimasto. Non deve preoccupare quindi la vendita della compagnia in sé, ma il fatto che l'acquirente guadagni un potere d'azione su tutto il trasporto aereo italiano. Le richieste di Air France, infatti, non riguardano solo il sistema dell'ex compagnia di bandiera, ma condizionano in modo ben preciso il settore del trasporto aereo in Italia nei prossimi anni. Formalmente si mostra la disponibilità di condividere con Adr (Aeroporti di Roma, ndr) i piani di investimento, in pratica si chiede all'Enav di stabilire le tariffe con cui poi verrà remunerato il piano di investimento. In più si chiede allo Stato di congelare i diritti acquisiti, di essere sollevati dagli impegni presi da Alitalia su Malpensa e che i cargo chiudano entro una certa data per impostare diversamente il trasporto merci. In definitiva vogliono acquistare Alitalia annullando tutti i rischi d'impresa.

Come valuta il progetto di Air France? Gli stessi francesi sono rimasti sbalorditi dal divario tra il costo di accesso al nostro mercato aereo e il suo potenziale (quarto mercato europeo). Da questo punto di vista quale sarà l'impatto dell'acquisizione da parte di Air France sul settore dei trasporti aerei in Italia?

Si tratta di una compagnia con 100mila dipendenti che compra una compagnia che dovrebbe averne 10mila, una volta risanata. Alitalia è quindi, rispetto all'acquirente, un vettore regionale per dimensioni, rotte, destinazioni e redditività, che però si posiziona su un mercato di 136 milioni di passeggeri, che è il quarto in Europa. Air France vuole condizionare l'evoluzione del trasporto aereo in Italia per esercitare un ruolo di egemonia. Questo è comprensibile da parte di Air France, ma dal punto di vista italiano non può essere considerato una semplice privatizzazione.

Come giudica il sì del Tesoro all'offerta di Air France, alla luce dei vari passaggi che ci sono stati nella trattativa?

Il governo ha approvato il piano di Air France, pur senza una piena unità di intenti, purtroppo chi non è d'accordo non ha la forza di esprimere il proprio dissenso. È una soluzione pilatesca. Ho sempre giudicato non sanabile dall'interno, cioè dall'azionista pubblico, la compagnia Alitalia: tutti i tentativi fatti in questo senso hanno fallito. La decisione di vendere è quindi strategicamente necessaria, ma non a queste condizioni, non in questo momento. C'è stata, infatti, una revisione spaventosa del prezzo offerto, fatto che - viste le perdite continue di Alitalia - può anche essere comprensibile; quello che non è accettabile sono le condizioni di contorno. Questa, più che l'operazione di un governo, sembra l'operazione di un Presidente del Consiglio che in questo momento gestisce un'operazione sulla quale gravano delle discontinuità che prima non si conoscevano, come il condizionamento sulla Sea, quello su Adr, la scelta sui Cargo, la revisione sul prezzo, il mantenimento dei diritti in capo all'ex compagnia di bandiera. Io Alitalia l'avrei anche regalata, a livello di prezzo, ma non mi sarei preso la responsabilità di lasciare al nuovo proprietario il futuro del trasporto aereo italiano. Quando un'azienda compra un'altra azienda, e la paga poco perché è decotta, almeno deve sobbarcarsi il rischio d'impresa.

La commissione Ue ha detto no agli aiuti di stato, come valuta questa posizione?

Questa posizione è una garanzia che non saranno fatti altri pasticci attorno ad Alitalia, gli aiuti ricevuti negli ultimi anni hanno avuto solo l'effetto di rallentare l'evoluzione di tutto il settore e di creare incertezze sulle tariffe e sugli investimenti. Chi entra deve poter lavorare in condizioni di mercato. Air France invece compra una compagnia che non è più dello Stato e chiede allo Stato di tutelarla da altri punti di vista. Chi sta sul mercato deve comportarsi secondo le leggi di mercato.

Che impatto ci sarà su Malpensa?

In condizioni meno vincolanti di quelle attuali, per Malpensa si sarebbe aperto un problema di breve periodo, ma nel medio lungo periodo si sarebbero anche potute aprire grosse opportunità strategiche, visto che il settore è in crescita. Ma questo può accadere solo in una condizione "di mercato", quindi, per fare un esempio, con una revisione degli accordi bilaterali.