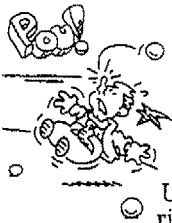


Cai Cai

I dati (non buoni) dell'ultimo semestre Alitalia non condannano capitan Colaninno



Certo che il nostro è proprio un paese paradossale. L'anno scorso, di questi tempi, si materializzava la cordata Cai per il salvataggio di Alitalia. Un furto a danni dei risparmiatori e dei

TRE PALLE, UN SOLDO

contribuenti, si disse subito, mettendo sul conto di Colaninno e soci che gli era stato regalato un gioiello, come se la compagnia non fosse da tempo tecnicamente fallita. Anzi, coloro che gridarono allo scandalo erano per buona parte gli stessi che contestavano il salvataggio usando lo slogan "lasciamola fallire, il mercato deve fare il suo corso".

Oggi, a sette mesi dalla (ri)partenza della "nuova" Alitalia, si accusa la società di non essere stati capaci di far volare in orario gli aerei, di non aver investito su nuove rotte e nuovi aeroplani e, infine, di perdere quattrini nonostante un (presunto) aumento dei prezzi dei biglietti e il calo del costo del petrolio. Fino al punto da immaginare fughe di azionisti, spaccature al vertice, nuovi amministratori in pista (che smentiscono, come nel caso di Guarguaglini), referenti bancari impiccati per il (presunto) fallimento della privatizzazione. E a profetizzare il fallimento della privatizzazione - guarda caso - è proprio chi a suo tempo menava scandalo.

D'accordo, in questo benedetto paese il tiro al bersaglio è lo sport più praticato - specie da chi non ha nulla da perdere o molto da temere - ma in questo caso si è davvero superato il segno. Sia chiaro, non dico che va tutto bene. Anzi, il primo semestre è in perdita, con un qualche scostamento in negativo rispetto ai budget, e il famoso "piano Fenice" è stato pensionato anzitempo essendo fortemente cambiato lo scenario di mercato rispetto a quando l'operazione fu pensata. La media dei ritardi è ancora di una decina di punti più alta di quella europea, e alla piena integrazione tra Alitalia ed Air One si è arrivati solo da pochi giorni. Infine, il coefficiente medio di riempimento è stato "solo" del 59 per cento, anche se dal 51 per cento del primo trimestre si è passati al 65 per cento del secondo e luglio si prospetta al 72 per cento.

Tutto vero. Ma questo non basta a

spiegare una simile campagna di stampa. Diciamoci la verità, davvero si pensava che quella baracca potesse essere rimessa in piedi in un semestre? E che l'integrazione tra le due compagnie potesse essere più rapida e più efficace? E che con Air France si potessero fare cose strabilianti - come se anche loro non stessero boccheggiano per via della crisi - ma nello stesso lasciandola fuori dalla stanza dei bottoni? Ma a qualunque persona di buonsenso non può che sembrare un miracolo - sì, un vero e proprio miracolo - il fatto che la privatizzazione sia avvenuta, che il trasporto aereo sia stato assicurato senza soluzione di continuità e che compagine azionaria e società abbiano tenuto. Io sono tra i pochi che, a suo tempo, non solo salutarono con favore quella operazione ma anche che considerarono un azzardo cercare di rianimare un morto come Alitalia, altro che regalo agli amici degli amici. E tuttora sono convinto che il tentativo andasse fatto, che offrire la società in bonis fosse l'unica maniera per trovare qualche pazzo che ci volesse provare, che coinvolgere Air One fosse la mossa giusta - non fosse altro per evitare un altro crac dopo quello di Alitalia - e che il prezzo pagato a carico dello stato (i debiti della vecchia Alitalia) sia stato un buon investimento pubblico. Il tempo dirà se queste sono state e continuano ad essere valutazioni corrette o meno.

Le campagne di stampa

Tuttavia, fin d'ora si può dire che per giudicare questa prima fase occorre tener conto di due cose fondamentali. La prima: le conseguenze a dir poco pesanti che la crisi mondiale ha prodotto sul comparto del trasporto aereo. Nei primi cinque mesi di quest'anno il traffico mondiale è sceso di circa un terzo, con punte del 40 per cento nel segmento business. A giugno si è poi aggiunto un altro calo del 7 per cento, tanto che all'inizio dell'affollata stagione estiva, periodo in cui le compagnie aeree fanno più soldi, i redditi sul mercato internazionale monitorati da Iata sono crollati fino al 30 per cento, e le prospettive restano cupe almeno per l'intero anno. E questo al netto del miglioramento registrato sul lato dei costi per la riduzione del prezzo del carburante. Ora, si può ipotizzare che la scassata Alitalia viaggiasse in senso contrario all'intero mercato mondiale?

La seconda cosa di cui tener conto è la crisi gestionale di moltissimi scali, Fiumicino in primis. Molti dei ritardi e dei disservizi - probabilmente intorno al 70 per cento - sono addebitabili proprio alle società di gestione degli aeroporti, cui si aggiungono gli effetti del congestionamento ormai patologico del traffico aereo europeo e quelli derivanti dalla conflittualità sindacale

permanente, da cui facciamo fatica ad emanciparci. Detto questo, se si vuole continuare il tiro al piccione si faccia pure. Ma è bene sapere che trattasi di puro autolesionismo.

Enrico Cisnetto

