Il caso Alitalia e i rischi per il Paese

Autore: Giampietro Parolin
Fonte: Città Nuova

Il paradosso di una società aerea in crisi, che rischia di perdere la connessione con il resto del mondo, nonostante negli ultimi 20 anni sia triplicato il numero dei passeggeri in Italia. Un commento

La lunga agonia della nostra compagnia di bandiera sembra non avere fine. Le dichiarazioni di questi ultimi giorni sembrano riaprire giochi e cambi di direzione strategica che si sono verificati, negli anni recenti, ad ogni cambio di governo. I numeri sono impietosi: in quarant'anni Alitalia ha goduto di **aiuti di Stato per oltre 7 miliardi di euro** e tuttora **perde oltre un milione di euro al giorno**. A questo va aggiunta la **cassa integrazione straordinaria rinnovata per 1.480 lavoratori** fino ad ottobre 2018, che viene finanziata con un **aggravio di 3 euro per ogni biglietto** sui passeggeri che transitano dagli aeroporti italiani. Il *business model* continua a essere ancorato ai tempi pre lowcost, la quota di mercato viene costantemente erosa dai concorrenti: oggi vale il **15% dei passeggeri che vengono in Italia contro il 25% di Ryanair** che, stando ai numeri, è **di fatto la compagnia di bandiera italiana**. Nel frattempo anche i dipendenti sono passati dai 20mila pre-crisi agli attuali 11.600. La deriva di Alitalia è avvenuta paradossalmente in un **mercato del trasporto aereo che in Italia si è triplicato in vent'anni passando da 50 a quasi 145 milioni di passeggeri**. Il corto circuito politico-gestionale di un classico "***too big to fail***" (**troppo grande per fallire**) ha prodotto una confusione strategica per cui risulta difficile oggi, per un cittadino qualunque, capire il senso di mantenere o rilanciare Alitalia. Tant'è che anche le argomentazioni basate sull'"italianità" della compagnia hanno mostrato tutta la loro debolezza. In questo grande dilemma nazionale, se guardassimo al solo dato economico della compagnia di bandiera, è chiaro che converrebbe sbarazzarsene al più presto, adottando una logica di mercato e affrontando, comunque, costi altissimi come Paese e portando l'Hub di Fiumicino a diventare, inesorabilmente, scalo di secondo livello. È questa la questione sottesa, legata alla visione e alle aspettative rispetto all'Italia: **quanto ci perde il sistema-Paese con la mancanza di connessioni?** Come garantire la possibilità di arrivare e partire dall'Italia con collegamenti efficienti? Oggi **l'aeroporto di Roma Fiumicino connette gli Stati Uniti con 14 destinazioni contro le 15 di Madrid e le 32 di Parigi.** Divari significativi sulla capacità di connessione dell'Italia rispetto ad altri Paesi europei si possono riscontrare anche verso Asia e Sud America. È stato stimato che, mediamente, **un viaggiatore verso l'Italia deve fare uno scalo in più**, che significa perdere una giornata fra andata e ritorno. È facile prevedere le conseguenze di questa giornata persa sull'indotto del sistema turistico, così come e ancor di più per la clientela *business*: conseguenze per gli hotel e per i ristoranti, per i musei e le attrazioni che ancora richiamano visitatori in Italia, e che potremmo considerare strategici visto che **il turismo nel nostro Paese vale oltre 100 miliardi di euro l'anno**. Questa prospettiva dovrebbe chiarire meglio i contorni di una soluzione che, qualunque sia, non può ancorarsi all'immaginario di una piccola compagnia di bandiera, ma deve **garantire e possibilmente incrementare la capacità di collegamento dell'Italia,** vero valore delle compagnie aeree per un Paese, senza dimenticare efficienza ed economicità. **La sfida per il governo è enorme, e probabilmente non è saggio cercare scorciatoie**, ma è evidente che non possiamo permetterci di rimanere disconnessi!