
Caso Alitalia ad una svolta

Autore: Alberto Ferrucci

Fonte: Città Nuova

La gestione Ferrovie e Atlantia può essere una buona occasione di rilancio dopo tanti errori del passato. Un commento.

Eccoci nuovamente ad affrontare il dossier Alitalia, a due anni dalla sconfessione da parte dei lavoratori del contratto di solidarietà concordato dai sindacati a fronte di una ricapitalizzazione di due miliardi da parte di Unicredit, Banca Intesa ed Ethiad. **Il salvataggio allora rifiutato prevedeva generosi ammortizzatori sociali** per l'otto per cento del personale in esubero ed una analoga riduzione degli stipendi: condizioni evidentemente considerate non coerenti con quelle concesse anni prima agli ottomila dipendenti messi fuori ruolo quando Alitalia era stata privatizzata, che prevedevano scandalosi dieci anni di cassa integrazione all'80% dell'ultimo stipendio - anche quando questo era di 20.000 euro al mese - finanziati con 220 milioni di euro all'anno estorti agli italiani tramite una addizionale sui biglietti aerei. **Quel rifiuto sta ancor oggi provocando allo Stato che ha deciso di mantenere in piedi Alitalia perdite annuali di 450 milioni**, 41.000 euro per ognuno degli undicimila dipendenti: mi pare sia pienamente giustificato ripetere in questo caso la espressione in passato usata per la Fiat: «Meno male che di Alitalia ve ne è una sola!». Questa ultima azienda decotta rimasta in vita dopo la privatizzazione della industria pubblica, svolge un servizio di trasporto aereo ormai marginale: **non si capisce come mai continui ad avere protettori così potenti**, soprattutto pensando che oggi al potere vi sono politici decisamente diversi da quelli che la hanno protetta in passato: certamente conta il fatto che è una azienda che vive nella capitale e forse il fatto che se i politici sono cambiati non lo sono i burocrati, usi ad esercitare la loro influenza soprattutto quando la politica è incerta. Accettando la attuale decisione "politica" che l'Alitalia non può fallire, come farla tornare ad essere una azienda strategica per l'Italia? Lo tornerebbe se riuscisse a convincere le agenzie turistiche del mondo, quelle che organizzano i venticinque milioni di turisti di altri continenti che vengono in Europa, a **programmare l'Italia come primo punto di approdo**, invece che la Francia, la Spagna, la Germania o l'Inghilterra: ce lo meriteremmo, dato che la maggior parte delle opere d'arte e delle attrattive turistiche sono nel nostro Paese. In questo senso **può essere positivo l'aver affidato il risanamento alle Ferrovie dello Stato**, che gestisce i treni veloci e ad Atlantia che oltre alle autostrade gestisce l'aeroporto di Fiumicino: non solo per la loro capacità finanziaria, ma soprattutto perché in grado di formulare una efficace strategia di accoglienza, contenendo l'impatto ambientale legato al movimento turistico: sarebbe possibile sostituendo i bus turistici ed i voli di trasferimento interni con treni veloci in partenza da Malpensa e Fiumicino per trasportare i viaggiatori in tempi molto ridotti direttamente alle città d'arte ed alle località turistiche. **Il socio Atlantia potrebbe migliorare ancora l'accoglienza negli aeroporti, i soci Ferrovie dello Stato e Delta Airlines indurre Alitalia a dedicarsi ai voli di medio e lungo raggio** abbandonando i collegamenti con le città italiane non insulari, **riducendo di dieci volte grazie al trasporto in treno la emissione di anidride carbonica**, come sottolineato da **Greta Tumberg** quando per incontrare i giovani ed il papa ha viaggiato in treno da Stoccolma a Roma. Se il personale Alitalia dimostrerà questa volta la flessibilità necessaria, il migliaio di lavoratori di terra ancora in esubero per riequilibrare i costi, troveranno probabilmente posto nell'ambito di Ferrovie dello Stato, di Atlantia e di Delta Airlines che complessivamente impiegano 210.000 lavoratori.