

Correva l'anno 2008, e Alitalia riempiva le prime pagine dei giornali: sull'orlo del fallimento, ormai apparentemente destinata a cadere nelle mani di Air France, la sua italianità diventò una delle bandiere della vittoriosa campagna elettorale di Silvio Berlusconi.

E la "nuova" Alitalia, privatizzata, restò italiana, con un bilancio che, in termini di perdita di posti di lavoro, ha mietuto il triplo delle vittime previste dal piano all'epoca presentato da Air France, e i cui costi sociali sono ricaduti pesantemente sulle tasche di tutti gli italiani.

E col risultato "operativo" di consegnare ai cosiddetti "capitani coraggiosi" un'azienda liberata da tutti i debiti pubblici e privati, in posizione dominante in Italia grazie al monopolio sulla Fiumicino-Linate, con il più basso costo del lavoro d'Europa, snellita nella struttura, con una flotta svecchiata e sostenuta dai media e dall'opinione pubblica.

Quello che la nuova compagine ai comandi di Alitalia è riuscita a combinare è sotto gli occhi di tutti: cessioni di linee, esternalizzazioni, terziarizzazioni, pareggio di bilancio semperiternamente rimandato e perdite uguali a quelle della "vecchia" Alitalia. Fino a ritrovarsi oggi nella stessa identica situazione di cinue anni fa: occorre trovare in tutta fretta la liquidità necessaria ad evitare che gli aerei restino a terra.

Con Air France, allora come ora, dietro l'angolo... solo che allora era disposta a pagare un prezzo di mercato e a farsi carico dei costi sociali del take-over, mentre oggi detta condizioni molto più penalizzanti. E ora come allora c'è chi alza la bandiera dell'italianità della compagnia, dimenticando (o fingendo di dimenticare) che una compagnia come KLM, finita sotto il controllo francese già nel 2003, continua indisturbata a solcare i cieli di tutto il mondo, facendo mostra di una salute finanziaria e operativa che per noi è solo un sogno.

E' in nome di questa italianità che gli equilibristi nostrani hanno tirato fuori dal cilindro una soluzione improbabile, forse ancora più improbabile della già fantasiosa "cordata patriottica": l'ingresso di Poste Italiane in Alitalia. E a chi storce il naso di fronte a quella che, in definitiva, è una sostanziosa iniezione di capitale pubblico in un'azienda privata, rispondono che il business aeronautico è un naturale sbocco per le Poste, visto che già gestiscono una compagnia aerea, la Mistral Air, che si occupa di cargo e charter religiosi (destinazione principale Lourdes), e che quindi non siamo di fronte (come invece sostiene il Financial Times) ad aiuti di stato mascherati, ma ad una ambiziosa operazione di mercato.

Una operazione, si sente dire, che ha importanti precedenti in altri paesi d'Europa, a partire dalla Germania. Il che è anche vero, ma Deutsche Post, se da una parte ha conservato la vecchia attività di distribuzione postale, dall'altro ha sviluppato anche il settore trasporto merci e logistica, il che giustifica la sua espansione aeronautica, mentre Poste Italiane si sono trasformate negli ultimi anni in una banca che trae l'80% dei ricavi da attività finanziarie, ramo che i tedeschi hanno ceduto nel 2010 a Deutsche Bank.

Insomma, il parallelo Italia-Germania proprio non regge, perché per i tedeschi la Posta continua a movimentare corrispondenza e pacchi, e se è vero che nei primi anni 2000 è entrata nel settore del trasporto aereo, non lo ha fatto finanziando un'azienda decotta, ma acquisendo una compagnia sana, la DHL, che anche grazie ad altre compagnie controllate in diversi continenti, può contare su una flotta di un centinaio di aerei, di cui molti di lungo raggio.

Analogo discorso vale per TNT, altro colosso della movimentazione merci e corrispondenza, che nata nel 1946 in Australia, è passata, sul finire del millennio scorso, sotto il controllo di Koninklijke PTT Nederland NV (le Poste Olandesi), e con i suoi 30 aerei cargo serve oggi più di 70 destinazioni in tutti i continenti.

Confronti impietosi, se pensiamo agli otto (8) aerei di cui dispone Mistral Air, la compagnia fondata nel 1981 da Carlo Pedersoli (meglio noto come Bud Spencer), passata poi sotto il controllo proprio di TNT, e da questa ceduta nel 2005 a Poste Italiane. E tanto più impietosi se si pensa che mentre DHL e TNT macinano profitti, i bilanci di Mistral Air segnano rosso fisso, al punto che nel luglio del 2012 le Poste avevano emesso una "sollecitazione all'invio di una manifestazione di interesse per l'acquisto della partecipazione totalitaria detenuta nel capitale di Mistral Air". Tradotto: "stiamo cercando qualcuno disposto a comprarsela"... peccato che nessuno si sia fatto avanti.

Ed ora questa traballante aziendina di trasporto aereo che nessuno ha voluto comprare dovrebbe essere la panacea dei mali decennali di Alitalia, e il fatto che appartenga (malgrado loro) alle Poste Italiane viene gabelata come una dimostrazione di know-how aeronautico e di possibili sinergie destinate a risollevarne i destini del trasporto aereo nazionale.

La verità è un'altra. Occorreva trovare una finanziaria disposta a buttare un po' di denaro fresco nel pozzo senza fondo che la patriottica cordata voluta a scopo elettorale da Berlusconi ha contribuito in questi anni ad allargare, e le Poste Italiane, per le quali la missione della distribuzione postale rappresenta ormai meno di un quinto dei ricavi totali, sono di fatto l'unica banca (pubblica, si badi bene, perché il capitale è detenuto totalmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) in grado di fornire quei benedetti 75 milioni che, nella migliore delle ipotesi e in mancanza di un piano industriale degno di questo nome, serviranno appena a passare l'inverno.

Insomma, una soluzione priva di qualsiasi logica industriale, che rischia di compromettere la situazione economica apparentemente florida del nuovo socio, finendo col ricadere, tanto per cambiare, sulle tasche dei piccoli risparmiatori e dei contribuenti italiani.

*(15 ottobre 2013)*