

La notizia di oggi è contenuta in uno scarno comunicato stampa con il quale: "Alitalia e Etihad Airways confermano di aver trovato un accordo sui termini e condizioni dell'operazione con la quale Etihad Airways acquisirà una partecipazione azionaria del 49% in Alitalia".

Parrebbe dunque giunta al termine una vicenda che si trascina ormai da mesi e sulla quale, secondo numerosi osservatori tra i quali anche Gianni Dragoni del Sole - 24ore, ancora si allungano numerose ombre.

Prima fra tutte quella evocata sempre oggi dall'Unione Europea che, per bocca della portavoce Helen Kearns puntualizza che "La compagnia aerea deve rimanere con una proprietà e un controllo a maggioranza europei. Sta alle autorità italiane in prima battuta fare la prima valutazione. Quindi, se necessario, la Commissione potrebbe prendere ulteriori iniziative per assicurarsi che le regole siano state applicate correttamente".

Anche Lufthansa, che ovviamente non può rimanere indifferente di fronte all'attivismo della compagnia araba sui mercati europei (Etihad è azionista di maggioranza di Air Berlin e ha forti partecipazioni nella serba JAT e nella svizzera Darwin) cavalca la tigre delle perplessità espresse dalla Commissione Europea, ma oltre a quelli "europei", altri dubbi permangono sulla reale conclusione della complicata trattativa.

Il comunicato pare infatti dare per scontato anche il sì di banche e sindacati italiani. Le prime, e in particolare Banca Intesa (già protagonista *pro domo sua* del primo passaggio di mano di Alitalia) sarebbero infatti chiamate ad una preventiva ricapitalizzazione che consegnhi alla compagnia emiratina un'Alitalia fortemente alleggerita dalla pesante situazione debitoria nella quale è stata posta dalla miope gestione della famigerata "cordata dei patrioti".

Ai sindacati, che per giunta appaiono divisi dalla sciocca pretesa dei confederali di tenere fuori dalla trattativa le associazioni professionali del personale navigante, ANPAC in prima linea, occorrerà far digerire il pesante boccone dei quasi 2500 esuberanti. Esuberanti il cui peso, si teme, finirà ancora una volta con l'essere scaricato sulle finanze pubbliche, come del resto era già avvenuto nel 2009 all'epoca del passaggio tra la "vecchia" e la "nuova" Alitalia.

A ben vedere, l'odierno annuncio delle due compagnie appare essere, per dirla con il gergo dei piloti una sorta di "messaggio all'aria". La locuzione viene usata per definire le trasmissioni radio lanciate da un aeromobile che è (o ritiene di essere) in totale o parziale avaria radio, e che prova comunque a lanciare i suoi messaggi nella speranza che qualcuno li senta.

In poche parole, Alitalia ed Etihad starebbero cercando di far passare una sorta di avvertimento: badate che noi un accordo lo abbiamo già raggiunto, e la sopravvivenza di una compagnia "italiana" (le virgolette sono d'obbligo, visto che tra il 49% di Etihad e il residuo 7% in mani di Air France, la maggioranza del capitale sarebbe comunque all'estero) possiamo in qualche modo

Etihad-Alitalia: ci siamo?

Scritto da Pietro Pallini

garantirla, e chiunque, siano essi banchieri, politici o sindacati si metta di traverso, dovrà poi assumersene le responsabilità.

Più che un avvertimento, è un nemmeno troppo velato ricatto, ma il tempo stringe, perché la *de ad-line* dettata dall'esaurimento della liquidità è ormai sempre più vicina e d'altro canto anche la classe politica italiana (oggi come cinque anni fa, benché da sponde almeno apparentemente opposte) sta investendo molto su questa partita, e ci sono quindi buone probabilità che il ricatto raggiunga il suo scopo.

Resta per il momento in secondo piano il tema del piano industriale, ma se la situazione dovesse davvero evolversi nella direzione auspicata dagli emiri arabi, questa sarebbe forse l'ultima delle preoccupazioni: basti dire che Etihad, con una flotta numericamente di poco inferiore a quella di Alitalia serve più destinazioni, ha in portafoglio oltre 200 ordini di aerei nuovi e, quel che più conta, macina profitti ed è in rapida espansione.

Il segreto? Loro puntano sul lungo raggio, cosa che da almeno tre decenni le associazioni professionali vanno richiedendo anche in Italia... pensate che qualcuno le abbia ascoltate?

(25 giugno 2014)