

Il trasporto aereo è ancora un settore strategico in Italia?

Scritto da Antonio Chialastri

Vuoi girare l'Olanda? prendi una bicicletta e pedala. La Svizzera la puoi girare con il mulo. Felipe II scelse Madrid come capitale della Spagna proprio perché era al centro della penisola iberica...

Parecchi Paesi hanno una conformazione che li rende facilmente raggiungibili e connessi. L'Italia no. La nostra penisola è lunga e stretta, attraversata da montagne e con un sistema di infrastrutture antiquato e lacunoso. Provate ad andare da Trieste a Palermo senza prendere l'aereo. Fate prima a partire da Roma e arrivare a Sydney.

L'Italia è un Paese turistico, il secondo Paese manifatturiero d'Europa, sede del Vaticano, culla dell'arte e della cultura mondiali, al quale l'UNESCO ha riconosciuto il primato dei luoghi degni di essere visitati prima di morire. In un Paese così, il trasporto aereo è la linfa vitale, l'unico mezzo che permette di collegarci al mondo e di stare connessi all'interno del territorio.

Possiamo permetterci il lusso di appaltare una funzione così importante alle compagnie private e/o straniere? Che obblighi possiamo imporre ad un imprenditore che, legittimamente, vuole fare profitto, qualora alcune destinazioni non risultassero più appetibili commercialmente?

Solo per fare qualche esempio, Ryanair non servirà più Alghero né Trapani, la rotta Milano Malpensa-Roma non sarà servita da nessun vettore. Quindi, il secondo hub italiano, nato proprio per sviluppare il bacino di utenza del Nord Italia e collegarlo al resto del mondo, rimarrà una sorta di cattedrale nel deserto. Un americano che parta da Washington e arrivi a Milano Malpensa dovrà prendere le sue valigie, prendere il treno fino al centro città, prendere un taxi (che costa più del biglietto transoceanico) imbarcarsi per Roma, prendere un altro taxi (che costa più di quello di Milano) per andare al centro città. Sempre che siano rimasti altri soldi per fare la vacanza.

A volte una destinazione viene scelta anche in funzione del numero di coincidenze da prendere per arrivare nel luogo prescelto. Io stesso, che viaggio per lavoro e che ho visitato gran parte del mondo, quando si tratta di scegliere una destinazione, soprattutto quando ci sono i figli piccoli, mi oriento su quelle che non comportino un carico di fatica eccessivo.

Non parliamo poi del fatto che Malpensa è il primo scalo aereo per movimentazione di merci. Nell'epoca dell'*e-commerce* dove si ordinano merci via computer, qualcuno poi fisicamente dovrà movimentare quei prodotti che - per i più distratti - arrivano in tempi abbastanza brevi. Quindi, con l'aereo.

Il trasporto di passeggeri e merci in un Paese come il nostro non può essere lasciato al libero mercato, così come non si possono lasciare settori strategici in mano agli stranieri o ai privati. Lo Stato in qualche maniera deve fare in modo da assicurare questo servizio così come avviene per le aziende municipalizzate ed i prezzi politici che applicano sugli autobus.

Il trasporto aereo è ancora un settore strategico in Italia?

Scritto da Antonio Chialastri

Oggi, la nostra (ex) compagnia di bandiera è in procedura fallimentare ed in vendita al miglior offerente. Sul piatto ci sono diverse offerte, ma occorre valutare attentamente i risvolti strategici legati alla destinazione della compagnia, che si trova al momento tra Scilla e Cariddi.

Da una parte ci sono coloro che spingono per la nazionalizzazione, che però usano gli stessi argomenti che altri nel 2008 sostenevano a favore della privatizzazione. "E' gestita male? privatizziamola!". Oggi: "E' gestita male? Nazionalizziamola!". Chi si oppone a questo progetto obietta che l'Alitalia è costata fin troppo al contribuente negli ultimi venti anni. Affermazione corretta, ma parziale. Soltanto Ryanair ha ricevuto un fiume di contributi pubblici tramite accordi di co-marketing, spesso senza evidenza di gara pubblica, riservandosi tra l'altro (come sta avvenendo in questi ultimi giorni) di interrompere a piacimento i collegamenti con destinazioni che non ritiene commercialmente paganti.

Dall'altra parte, non si può lasciare un settore così importante per l'economia nazionale interamente in mano alla gestione privata, che ha dimostrato di essere ancor peggio della mano pubblica, lasciando inoltre un problema industriale, sociale ed economico allo Stato. Lo Stato può (anzi, deve) entrare con una partecipazione anche minima (la *golden share*, oggi chiamata *golden power*) che permette di avere una visibilità sui conti, sulle strategie, evitando che si ripetano le malversazioni cui abbiamo assistito nel recente passato e che hanno portato a tre fallimenti in meno di otto anni.

Gli stessi dipendenti devono entrare nel capitale di rischio, se non altro per avere un controllo sui conti aziendali. Far parte del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale permette di sapere quali sono le strategie, come sono gestiti i contratti, quali sono gli accordi presi con eventuali partner.

Infine, gli imprenditori devono essere un motore di sviluppo. Addirittura, suggerirei l'intervento di Confindustria, che acquistando una compagnia aerea potrebbe unire l'utilità di poter disporre di un network centrato sul nostro Paese, oltre alla possibilità di ottenere utili da un'azienda che vanta un bacino potenziale di utenti enorme e che se fosse gestita oculatamente, rappresenterebbe un vero affare.

E' dai tempi di Dante che in Italia non si riesce a fare sinergia. Il campanilismo, la logica del clan, il "familismo amorale" sono indicatori sociali che sono stati studiati a fondo e che spiegano bene lo scarso senso del sociale o del bene pubblico.

La politica, però, si basa sulla capacità di avere la big picture, di cogliere gli elementi utili alla tutela del bene collettivo, riuscendo a trovare un compromesso tra i vari *stakeholders* del sistema. Finora abbiamo assistito ad un graduale processo di de-industrializzazione del Paese al quale la politica non è riuscita a trovare un antidoto: banche, assicurazioni, agro-alimentare, telecomunicazioni, chimica, moda sono settori finiti in mani straniere.

Questa vicenda dell'Alitalia potrebbe rappresentare un segnale positivo di inversione di tendenza rispetto all'auto-annientamento di un Paese.

Il trasporto aereo è ancora un settore strategico in Italia?

Scritto da Antonio Chialastri

(9 ottobre 2017)