

Il punto di GIUSEPPE PENNISI

# Cordata internazionale per Alitalia. Si può fare

**S**arà il simpatico e ottimo intenditore di lirica Bruno Ermolli (foto) l'esorcista che riuscirà a tirare fuori Alitalia dalla maledizione che la perseguita da tre lustri? Il doppio ponte del 25 aprile e del primo maggio non è stata una fase di quiete e riflessione. Sono esplose le news: Alitalia, al contrattacco, chiede, in giudizio, 1,2 miliardi d'euro alla Sea; la società di Malpensa conclude un accordo con Air Dolomiti (controllata da Lufthansa) e si riaccendono voci dell'interesse di Colonia (sede dell'aerolinea tedesca) nei confronti della Magliana; pure Aeroflot darebbe qualche segnale. Nel contempo il Consiglio di Stato chiede che si riapra il dossier di Volare che sembrava sepolto da tempo e l'Ue fa versacci al prestito-ponte.

C'è il rischio di farsi travolgere dai dispacci d'agenzia. In primo luogo, l'azione giudiziaria d'Alitalia nei confronti della Sea è, per molti aspetti, un atto dovuto; stupisce che ci si sor-

prenda. In secondo luogo, Lufthansa non pensa a nozze con la Magliana sino a quando c'è un terzo incomodo (italiano) le cui finanze e capacità industriali (quali riportate dalla stampa italiana e tedesca) lasciano molto a desiderare; lo hanno confermato a Il Tempo un banchiere ed un alto magistrato contabile della Repubblica Federale (che preferiscono restare anonimi). Analogamente, un consulente finanziario georgiano ora di stanza a Londra (un tempo dirigente Onu e, poi, ai piani alti del Ministero dell'Interno dell'Urss) afferma che il cuore Aeroflot potrebbe battere per Alitalia se il terzo incomodo uscisse di scena. La vicenda di Volare? Un mero dettaglio nel complesso pasticcio della maledizione.

Da quando negli Anni 90 il traffico aereo internazionale ha subito una vera rivoluzione Alitalia è colpita dall'anatema dello "o" - "o": o troppo piccola per competere su scala mondiale o troppo grande per essere una compagnia regionale (soprattutto perché l'alta velo-

cità ferroviaria collegherà, dal 2009, il centro di Milano e Roma in tre ore, spiazzando la rotta aerea più redditizia). Dieci anni fa le nozze con Klm sembravano sfruttare al meglio le complementarità tra Italia e Paesi Bassi, prima che spaventati dai sindacati e dai localismi, gli olandesi pagassero una salata penale per darsela a gambe e sposarsi con Air France.

Oggi la strada della compagnia regionale porterebbe un ridimensionamento durissimo e il rischio d'essere, in ogni caso, spazzati via dall'alta velocità ferroviaria. L'esorcismo di Ermolli consiste, quindi, nel trovare una cordata internazionale (anche extra-europea) per permettere ad Alitalia di far fronte alle sfide della navigazione aerea mondiale. È possibile? Il Sesto Rapporto del Processo di Liberalizzazione della Società Italiana, predisposto da Società Libera, in uscita il 15 maggio per i tipi di **Franco Angeli**, racconta come altri sono riusciti a farlo.



## Concorrenza

Il sesto Rapporto del processo di liberalizzazione della Società italiana racconta come e perché l'ipotesi, già perseguita da altri, ha un suo fondamento

