



Trasporti

USB: Lupi, Riggio e gli altri detrattori su Alitalia fanno ammenda



Roma Fiumicino, 25/10/2018

A pochi giorni dalla scadenza del 31 ottobre, data fatidica per il destino di Alitalia, i detrattori dell'operazione di rilancio della compagnia si affannano a trovare argomenti, vecchi e nuovi, senza voler accettare che le privatizzazioni degli ultimi 10 anni siano state fallimentari.

Mercoledì 24 al question time alla Camera su Alitalia, l'ex ministro dei Trasporti del governo Renzi, Maurizio Lupi, protagonista nel 2014 dell'operazione Etihad, ha risposto alle affermazioni del ministro Di Maio vantandosi di non aver impegnato nella ristrutturazione nemmeno un euro dei contribuenti italiani. Secondo Lupi, il dossier Alitalia non andrebbe affrontato con la nazionalizzazione né con una sinergia con FS che porterebbe al coordinamento intermodale, ma al contrario andrebbe fronteggiata secondo le ricette del libero mercato.

Per USB, l'ex ministro Lupi ha la memoria assai offuscata ed evidentemente non ricorda che gli investimenti da parte di Etihad non sono mai arrivati, che il clima interno si era profondamente deteriorato, che la dirigenza era inadeguata e che ogni passaggio industriale si è rivelato totalmente sbagliato. Sfuggono a Lupi i costi sociali dell'accordo, cioè i 2251 licenziamenti chiesti da Etihad per entrare nella partita della ristrutturazione 2014 e neppure

l'ex ministro ci dice come sia andata a finire la compagnia, commissariata a soli due anni dall'inizio dell'esercizio con i manager sotto inchiesta. In questo Paese chi ha sbagliato ogni valutazione può ancora dire la sua sul futuro di Alitalia, mentre dovrebbe almeno fare ammenda e nascondere la faccia.

Ancora, il presidente dell'Enac Vito Riggio in un'audizione al Senato, ha continuato a dire che Alitalia perde al ritmo di un milione e mezzo al giorno. Anziché entrare in valutazioni di politica economica, che non gli competono, a Riggio raccomandiamo di far rispettare le regole del sistema con molta attenzione, soprattutto sugli altri vettori low cost operanti in Italia, affinché non siano avvantaggiati solo alcuni soggetti a scapito di altri, giacché è di questo che si dovrebbe occupare.

Ci viene spiegato dalle colonne di Repubblica che ancora una volta gli italiani sarebbero chiamati a contribuire per Alitalia e che i capitali messi da FS sottrarrebbero inevitabilmente gli investimenti ai treni regionali per i pendolari.

Tutti ci ricordano i costi addebitati allo Stato in questi anni senza mai citare però quanto lo Stato abbia avuto come ritorno in termini di fiscalità e a quanto corrisponda il Pil prodotto dal settore. Allora, a chi volesse fare la parte del detrattore di Alitalia e delle possibili vie d'uscita proposte dal governo, rispondiamo che chi ha sbagliato dovrebbe tacere. Dopo una serie di ricette tutte mancate, l'unica soluzione possibile per non perdere una parte trainante dell'intero settore del trasporto aereo italiano è che si proceda al più presto alla nazionalizzazione e si avvii un processo di rilancio teso a mantenere il perimetro, attività e posti di lavoro, così come la visione di una sinergia con altri segmenti produttivi per raggiungere l'integrazione dei trasporti sia la sola risposta adeguata ad un Paese che voglia investire per la migliore efficienza del sistema degli aeroporti e delle proprie infrastrutture.

USB Lavoro Privato