



di FABRIZIO RESTA\*

Continua il calvario Alitalia. Il business aereo è un mercato difficile.

Da quando, nel 1997, è stata fatta la liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, mentre le altre compagnie full service sono state costrette alla fusione per sopravvivere, la compagnia italiana ha continuato sulla rotta di un'agonia senza fine e senza speranza con i miliardi di euro bruciati sull'altare della difesa dell'italianità. Più il quadro si deteriorava più lo Stato iniettava fondi a perdere. Il conteggio impietoso parla di 2,9 miliardi di soli interventi pubblici per ripristinare il capitale abbattuto anno su anno dalle perdite (si stimano 400 milioni nel 2017 e probabilmente altrettanti nel 2018).

Per gli amanti dei tagli al personale è utile ricordare che il problema principale non è costituito dal costo del personale, che in questi anni si è ridotto, bensì dai costi fissi dovuti agli oneri del leasing della flotta. Per dare un quadro esemplificativo, Alitalia ha 3 miliardi di ricavi e 11.000 dipendenti circa. Easy jet ha più del doppio dei ricavi e approssimativamente lo stesso numero di dipendenti. Semplificando al massimo possiamo dire che i costi di struttura di Easy jet sono compatibili con i ricavi, mentre Alitalia semplicemente non è competitivo.

Ora il destino di Alitalia è nelle mani delle Ferrovie dello Stato, che potrebbero avere una quota del 30%, di Delta Airlines e EasyJet, che entreranno come partner industriali e impegnate nelle ultime ore in un vertice a Londra, con una quota di minoranza del Tesoro italiano tra il 15% e il 25%. La nuova compagnia dovrebbe prevedere due centri nevralgici: uno a Fiumicino, dove Delta opererà con 26 aerei Alitalia a lungo raggio per puntare soprattutto verso le Americhe, l'altro a Milano, dove Easy Jet collegherà l'Italia del Nord all'Europa.

La verità, basata sui conti, è che per risollevarci Alitalia ci vorrebbero subito 1.5 miliardi. Le quote delle due compagnie si aggirano intorno ai 200 milioni a testa. Chi metterà il resto del denaro? Ferrovie dello Stato che non è riuscito precedentemente a fare lo stesso per il polo degli autobus o lo farà il Mef? Lo Stato può intervenire ma (è bene ricordarlo) deve agire secondo le regole di mercato.

Che fare? creare una bad company può essere una soluzione? Attualmente non lo sembra perché, una volta acquisita la "parte buona" della compagnia ci vorrebbero altri soldi per gestirla; per gli investimenti, per la rinegoziazione dei contratti, ecc. Senza contare che resterebbe la bad company, che è comunque una passività che bisogna gestire e dove i fornitori-creditori sarebbero i veri perdenti dell'operazione.

Se vi sembra complesso questo quadro, aspettate il parere della Commissione Europea che si deve esprimere sul progetto del Ministero dell'Economia di entrare come proprietario, convertendo il prestito di 900 milioni concesso nel 2017; soldi che però sono già stati bruciati in perdite di cassa durante questa fase di commissariamento.

Anche ammettendo che il Mef riesca nell'operazione, questo governo ha una strategia per rilanciare la compagnia? Di Maio e Salvini su questo sembrano sicuri: "nessun esubero e rilancio della compagnia puntando sul turismo". Il turismo come il nostro petrolio quindi. I dati però parlano di tutt'altro: 8% partenze Alitalia dall'Italia all'estero e 6% del turismo dall'estero alla nostra penisola. È sicuramente presto per cominciare a criticare il governo, per saperne di più dovremo aspettare il piano industriale ma una cosa è certa: il turismo difficilmente potrebbe trainare la compagnia in parola verso il risorgimento che tutti auspicano. Nè le risposte del governo (ma anche dei precedenti) sembrano convincere nessuno. Anzi, Sembra di stare sulle sabbie mobili: più si cercano soluzioni e più si viene risucchiati nell'abisso. Mentre Alitalia precipita, il piano industriale che stanno discutendo sembra ancora al punto di partenza. Anche ammettendo che il piano venga fatto nei tempi previsti dal governo siano esatte (fine marzo) si tratta di tempi molto lunghi e mai come in questa occasione si può dire che "il tempo è denaro" dato che nel frattempo si continua ad utilizzare denaro pubblico per far sopravvivere Alitalia e rimangono a rischio migliaia di posti di lavoro. Il 23 maggio scadrà la cassa integrazione per 1400 dipendenti e non potrà essere rinnovata in quando il fondo aereo non è stato finanziato nella legge di bilancio. Ancora più inquietante è la dichiarazione di Di Maio in cui auspica l'intervento della Cassa Depositi e Prestiti, per lo meno sui leasing di nuovi aerei. Peccato che anche i leasing devono per legge essere eseguiti secondo le leggi di mercato: non ci possono essere agevolazioni pubbliche. Questo significa anche che Fs, che riceve miliardi di sussidi ogni anno dallo Stato, non potrà versare su Alitalia questo denaro, altrimenti gli avversari farebbero subito ricorso ed è un ricorso che vincerebbero ad occhi chiusi.

Cercando di trarre delle conclusioni, le ipotesi di newco non sembrano orientate verso una soluzione del problema. Sembra un ennesimo tentativo di prendere tempo a spese del contribuente. Sarà giusto continuare a spendere denaro pubblico per aiutare Alitalia? Mi permetterete una battuta: su Alitalia non si dovrebbe fare l'esame costi-benefici?

Fonte: <https://www.alitalia.com>



