

Alitalia, soldi finiti Si studia di nuovo l'intervento statale

ALESSANDRO DE NICOLA

CIRIAMO. Dopo una serie di salvataggi che sono costati al contribuente italiano nel corso degli anni — secondo stime conservative — 7,4 miliardi di euro (oltre alle perdite di gestione), si ripropone il problema di Alitalia. La nostra ex-compagnia di bandiera, infatti, dovrebbe chiudere l'anno in forte passivo (si parla di 400 milioni di euro) e i sindacati sono già sul piede di guerra rispetto a ipotesi di esuberi fino a 2.000 lavoratori.

SEGUE A PAGINA 24. CILLIS E LIVINI A PAGINA 9

SE ALITALIA VOLA SULLE ALI DELLO STATO

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

ALESSANDRO DE NICOLA

L'AVIOLINEA è ancora troppo concentrata sui voli a breve-medio raggio, dove non è competitiva con le compagnie low-cost (ormai la prima linea aerea del Belpaese per passeggeri trasportati è Ryanair) e poco attrezzata nelle tratte di lunga percorrenza dove gli altri vettori tradizionali fanno i soldi. Qualsiasi viaggiatore italiano che voglia andare negli Stati Uniti sa per esperienza che, salvo alcune destinazioni classiche, tipo New York e più recentemente Miami e Los Angeles, si deve rassegnare a far scalo a Londra, Parigi, Francoforte o Amsterdam. Inoltre, il costo del lavoro incide evidentemente in modo più pesante di quanto possa permettersi il bilancio aziendale.

Per rinforzare l'offerta di lungo raggio, però, ci vogliono investimenti e gli unici che potrebbero farli, i soci della compagnia degli Emirati Arabi, Etihad, non possono farli. Infatti, oggi hanno già il 49% del capitale sociale ed una norma comunitaria protezionista ante litteram (in vigore cioè da ben prima delle nuove perniciose tendenze) proibisce che i vettori europei siano di proprietà in maggioranza di entità extraeuropee. Si riproduce a livello comunitario quella sciagurata ideologia della salvaguardia delle industrie cosiddette strategiche che devono, per motivi teologici imperscrutabili ai più, rimanere in mani autoctone: sappiamo che danni ha provocato questo atteggiamento da noi, impedendo la vendita di Alitalia a Klm o ad Air France che l'avrebbero strapagata e probabilmente rilanciata, evitando altresì il salasso dalle tasche dei cittadini. Sia come sia, i soci italiani non hanno disponibilità per un aumento di capitale e di europei pronti ad allargare i cordoni della borsa non se ne vedono (l'eventuale fusione con Air Berlin, anch'essa partecipata da Etihad, sarebbe un'operazione per tagliare costi, non investire).

Poi vi sono altre contingenze che vengono rimpro-

verate dal management di Etihad allo Stato italiano: alcune sono nel più puro stile dei vecchi tempi — non aver protetto la compagnia "di bandiera" dalla eccessiva concorrenza dei low-cost — altre più sensate, come la permanente compressione delle potenzialità dello scalo di Linate (dove le colpe sono distribuite tra più attori) con l'anacronistico limite dei 18 voli ad ora, mentre Alitalia da tempo lo avrebbe potuto e voluto trasformare in un mini-hub da affiancare a Fiumicino.

Ecco allora che si riaffacciano un po' di soluzioni creative ma sempre nel segno del pubblico contributo. Già quasi tre anni fa Poste Italiane aveva staccato un assegno di 75 milioni per una partecipazione al capitale della aviolinea, suscitando molte proteste dei concorrenti che avevano qualificato l'intervento come un aiuto di Stato. Quella volta andò bene perché la Commissione europea nel febbraio 2015 non ravvisò gli estremi per avviare una procedura di infrazione nei confronti della Repubblica italiana.

Nell'ottobre del 2013 apparvero vari articoli di giornali che riferivano di un possibile ingresso di Ferrovie dello Stato nell'azionariato della linea aerea. Il progetto abortì, ma ora che le Ferrovie sono dinamicamente proiettate verso una parziale privatizzazione, la fusione con l'Anas e l'acquisto di società del trasporto pubblico locale, nessuno si stupirebbe se qualcuno rispolverasse il glorioso concetto di "campione nazionale" di cielo, di terra e di mare (in fondo FS possiede già Blufferries) in grado di servire il popolo dei viaggiatori sotto l'illuminata guida del Governo. Vi sono poi le opzioni più tradizionali, dai prepensionamenti a qualche provvedimento ad hoc (chi si dimentica la sospensione per 4 anni della legge antitrust sulla tratta Roma-Milano?).

Insomma, Alitalia soffre perché c'è troppo poco mercato, sia dei capitali, sia degli scali aerei ed il governo potrebbe magari sbattere il pugno in Europa oltre che per la flessibilità anche per abrogare i diktat protezionisti contrari allo spirito comunitario. Sarebbe invece veramente deplorabile che, dopo aver assicurato ai cittadini che "l'operazione di sistema" che salvò Alitalia a spese pubbliche nel 2008 era veramente l'ultima, si arrivasse ad una soluzione che restringa la concorrenza e impegni soldi pubblici.

adenicola@adamsmith.it
Twitter @aledenicola

© RIPRODUZIONE RISERVATA