

Alitalia, battaglia sul referendum

“Con il no arriva lo spezzatino”

Gli analisti: tagliare non il costo del lavoro ma il leasing degli aerei e i servizi a Abu Dhabi

LUIGI GRASSIA

Il destino di Alitalia dipende dal referendum fra i lavoratori che verrà indetto oggi dai sindacati. Si tratta di dire sì o no al preaccordo di venerdì che prospetta pesanti sacrifici per i lavoratori prima di un'iniezione di risorse.

Se vincessimo il no, Alitalia verrebbe commissariata, ma il salvataggio a spese dello Stato sarebbe difficile, per molte ragioni (impossibilità di porre troppi oneri sul bilancio pubblico, contrarietà dell'Ue). Dice una fonte vicina alla trattativa: «Non esiste l'alternativa della statalizzazione di Alitalia. Se vince il no e arriva il commissario, questo sarebbe solo propedeutico alla dissmissione dei vari pezzi della compagnia. In parole povere si finirebbe con lo “spezzatino”. Insomma se vince il no, Alitalia chiude. Non diventa pubblica».

L'esito del referendum è incerto: fra i 12.500 dipendenti il morale è basso, perché dopo anni di ristrutturazioni, e dopo la completa privatizzazione e l'arrivo di nuovi azionisti, anziché il ri-



Un'assemblea dei lavoratori di Alitalia a Fiumicino

lancio si propina la solita cura dimagrante, che in passato non ha dato risultati.

Ma perché passano gli anni, cambiano le gestioni e Alitalia perde sempre? Eppure il mercato attuale del trasporto aereo non è male; i passeggeri nel mondo aumentano costantemente, e il costo del carburante

è ai minimi grazie al petrolio a sconto. Certo le compagnie non navigano nell'oro, a fare i soldi veri sono soltanto le «low cost» e poche privilegiate fra le compagnie tradizionali, ma perché proprio Alitalia dev'essere la pecora nera?

Secondo l'analista di settore Andrea Giuricin, docente di

Economia dei Trasporti all'Università di Milano Bicocca ed economista dell'Istituto Bruno Leoni, «in una compagnia aerea non può essere il taglio di una singola voce, come quella del personale, a rendere il bilancio attivo: se Ryanair fa meglio delle concorrenti è perché le batte una per una su tutte le singole voci. Quanto a Alitalia, il suo costo del lavoro dopo tanti anni di tagli è più basso di quello di Air France, Klm, Lufthansa e British Airways». Ma allora? «Allora il costo da tagliare potrebbe essere, invece, quello del leasing degli aerei, che è più oneroso della media». Il leasing di quali aerei? «In particolare di quelli ereditati dalla vecchia AirOne».

Un altro analista del settore, Gregory Alegi, docente di gestione delle compagnie aeree alla Luiss Business School e nel comitato di direzione di Air Press, osserva che «Alitalia ha esternalizzato quasi tutti i servizi, dalla manutenzione al catering. Quando qualcosa è ridotto all'osso, è difficile credere che si possa tagliare ancora della carne da quell'osso già spolpato. E invece si continua a tagliare sul costo del lavoro». Su che cosa si dovrebbe puntare e fari, in alter-

nativa? «Invece dei soliti sospetti» dice Alegi «si dovrebbe porre qualche domanda sui macro-costi strutturali, come quello del leasing degli aerei e quello dei servizi che il gruppo ha accentrato a Abu Dhabi: la pianificazione strategica e l'acquisto di beni e servizi. Il fatto che la capogruppo Etihad vada bene, mentre le partecipate come Alitalia e Air Berlin vanno male, fa sorgere dei dubbi sulla ripartizione dei costi infra-gruppo. Per caso questa ripartizione va a beneficiare Etihad e svantaggia le altre compagnie? Io non ho la risposte, ma mi sembra che nella trattativa non sia stata posta neanche la domanda».

Ci sono pure problemi sul fronte delle entrate. Ancora Gregory Alegi: «Il piano industriale sembra tutto centrato sui tagli e poco sugli investimenti e sulla crescita». Andrea Giuricin: «Gli aerei di Alitalia volano più vuoti di quelli della concorrenza; forse servirebbe una politica dei prezzi più aggressiva per cogliere tutta la curva della domanda. Persino i nuovi voli intercontinentali su cui si è puntato per recuperare redditività in molti casi si sono rivelati deludenti».