

1.150.196 €

# Ecco quanto ci costa l'Alitalia ogni giorno

di **Ettore Livini**

**MILANO** - La melina del governo gialloverde su Alitalia costa carissima ai contribuenti tricolori. I conti dell'ex-compagnia di bandiera - malgrado il buon lavoro dei commissari - non tornano. La società vola in profondo rosso e brucia sul fronte operativo 330 mila euro al giorno, che sommati ad ammortamenti e interessi sul prestito ponte garantito dallo Stato portano le perdite quotidiane a quota 1,1 milioni: nel dettaglio 1.150.196 euro ogni 24 ore.

L'aumento dei ricavi del 2018 (+6,9% quelli dei biglietti) e il taglio ai costi dei leasing non sono bastati a recuperare l'equilibrio di bilancio in un anno molto positivo per il settore aereo che ha messo insieme 32 miliardi di profitti. Alitalia viaggia ancora controcorrente: il modello di business - concentrato sul breve e medio raggio - non funziona, i prezzi del carburante sono saliti di quasi

100 milioni. E ogni 24 ore di decolli e atterraggi nelle casse della società entrano 8,4 milioni ma ne escono (a livello di perdite nette) circa 9,5. La spunta voce per voce nasconde diverse sorprese. Il costo degli stipendi del personale ad esempio, contrariamente a quanto si pensi, pesa solo per il 17% delle uscite totali (1,6 milioni al giorno) ed è in linea con quello dei concorrenti. La bolletta più salata è quella del carburante - cifra condizionata dalla variabile indipendente del prezzo del greggio - costato nel 2018 2,2 milioni ogni giorno, 100 mila euro in più rispetto al prezzo del pieno del 2017. Somma che quest'anno dovrebbe essere simile.

Restano invece stabili altre due uscite legate a tariffe difficili da comprimere: i diritti di sorvolo dello spazio aereo, costano ad Alitalia quasi 700 mila euro al giorno, i diritti aeroportuali 620 mila euro mentre il cari-

co-scarico dei bagagli e la gestione dell'aereo al parcheggio si mangiano 320 mila euro al dì. Quasi 900 mila euro se ne vanno per la manutenzione dei jet, mentre 2 milioni si perdono in tanti altri rivoli come spese commerciali, Mille Miglia e oneri vari. E solo la paziente rinegoziazione dei costi del leasing degli aerei, sforbiciati dall'amministrazione straordinaria da 816 mila a 649 mila euro al giorno, ha consentito di limitare il passivo del gruppo. Alitalia ha chiuso il 2018 con una perdita operativa di 121 milioni di euro. Molto meglio dei 282 dell'anno precedente, ma una cifra che non fotografa per intero il buco della compagnia: a completare il bilancio ci sono gli ammortamenti (le rate di spese annue per contabilizzare gli investimenti più importanti come gli aerei) pari nel 2017 in media 53 milioni a trimestre - 580 mila euro al giorno - e gli inte-

ressi. Solo quelli sul prestito ponte sono 252 mila euro ogni 24 ore. Cifre che non vanno a mangiarsi per ora la liquidità del gruppo - in cassa c'erano a fine febbraio 483 milioni più circa 190 di depositi - ma che fanno parte integrante del buco della società e finiranno in mano o ai nuovi acquirenti (improbabile) o ai liquidatori della bad-company che resterà dopo la cessione.

I 45 giorni di proroga concessi dal governo all'iter della vendita - con il termine spostato dal 30 aprile al 15 giugno - costano qualcosa come 50 milioni ai conti netti di Alitalia. Soldi

ben spesi per chi - come l'esecutivo - aveva interesse a rinviare la partita sul futuro della società a dopo le elezioni europee. Un buco preoccupante invece per i tre commissari Enrico Laghi, Stefano Paleari e Daniele Discepolo. Quest'ultimo aveva caldeggiato una proroga molto più breve perché se il processo di cessione non si chiude in fretta l'azienda «deve essere messa in liquidazione». Con un costo per i contribuenti che a quel punto sarebbe ancora più salato. Le prossime settimane saranno così decisive per il futuro del gruppo. E non solo perché Fs, Tesoro e

Delta dovrebbero finalmente mettere assieme la cordata per il salvataggio. La congiuntura del trasporto aereo mondiale sta infatti peggiorando. I rialzi del petrolio e la guerra dei prezzi hanno mandato in rosso o peggiorato di molto i conti di molti dei big. Alitalia continua a crescere, con le vendite di biglietti salite del 3,7% nei primi quattro mesi dell'anno ma il ritmo dei progressi è in decisa frenata rispetto al +6,9% del 2018. E il milione e centomila euro abbondanti di perdite al giorno, invece che restringersi, rischia di allargarsi ancora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Un giorno in Alitalia

Incassi e costi ogni 24 ore in euro

|                                       |                   |                                                                                     |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Ricavi da biglietti                   | 8.430.136         |    |
| Costo carburante                      | -2.213.698        |    |
| Revisione manutenzione                | -895.589          |    |
| Costo personale                       | -1.613.698        |   |
| Costi traffico scalo                  | -1.312.328        |  |
| Leasing aerei                         | -649.131          |  |
| Altri costi (Mille miglia, minusval.) | -2.063.013        |  |
| Ammortamenti*                         | -580.821          |  |
| Oneri prestito ponte *                | -252.054          |  |
| <b>Perdita giornaliera</b>            | <b>-1.150.196</b> |  |

\*Stime

Fonte: Dati ufficiali Alitalia più stime per ammortamenti e oneri prestito