

58 EURO A TESTA PER SALVARE ANCORA ALITALIA

Ettore Livini

L'incubo Alitalia torna a far capolino nelle tasche degli italiani. Il suo salvataggio è già costato ai contribuenti - fino al crac 2017 - 7,7 miliardi, cioè 128,3 euro a testa, ultracentenari e bebè compresi. Ma assecondare M5S-Lega potrebbe diventare un'ulteriore prelievo forzoso di 58 euro a testa.

pagina 23

L'analisi Il piano del governo

Alitalia, con l'intervento di Stato tassa di 58 euro per ogni italiano

I precedenti
"salvataggi"
sono già costati
128 euro a testa
E andranno coperte
anche le perdite

ETTORE LIVINI, MILANO

L'incubo Alitalia torna all'improvviso a far capolino nelle tasche degli italiani. Il salvataggio dell'ex-compagnia di bandiera è già costato ai contribuenti - fino al crac di maggio 2017 - circa 7,7 miliardi, 128,3 euro a testa ultracentenari e bebè compresi.

Il Belpaese sperava di aver chiuso i conti con la sanguisuga volante nel 2009, quando il governo aveva passato il cerino ai privati. Forse non sarà così. L'esecutivo giallo-verde - in nome di un'italianità costata sempre carissima ai soci di Alitalia - vuol riportare lo stato nella cabina di pilotaggio dell'aerolinea. E il biglietto, more solito, lo pagheranno di nuovo gli italiani.

I conti sono semplici: il prestito ponte da 900 milioni - soldi pubblici - rischia di andare in fumo, almeno in parte. La gestione commissariale (leggi la fiscalità collettiva) ha accumulato 400 milioni di perdite. Qualche decina di milioni se n'è andata in ammortizzatori sociali. Non solo: il rilancio, tra rinnovo della licenza e gli investimenti necessari per provare a mettere in rotta i conti, «costerà almeno 4 miliardi», calcola Andrea Giuricin dell'istituto Bruno Leoni. Assecondare la voglia di aereo di stato di M5s e Lega - anche tenendo presente un 49% a carico di soci privati - potrebbe costare così ai contribuenti altri 3,5 miliardi. Un "prelievo forzoso" di 58 euro a testa. E fino a quando non si riuscirà a riportare in utile la società, obiettivo che ad oggi rimane una chimera, saranno costretti a coprire pro-quota le perdite della compagnia. Anche qui, in teoria, non si tratta proprio di noccioline: se prendiamo come unità di misura i soldi bruciati negli ultimi anni nell'era della gestione privata, circa 400 milioni ogni 12 mesi. La maledizione di Alitalia, del

resto, non ha fino ad oggi risparmiato nessuno. La vecchia gestione pubblica non è mai riuscita a far guadagnare davvero l'azienda: dal 1974 al 2007 il vettore ha perso ai valori attuali circa 7,5 miliardi. Dal 2000 ad oggi solo un bilancio si è chiuso in nero. Lo Stato ha provato a pilotarla a un matrimonio con Klm (operazione che con il senno di poi avrebbe potuto essere una soluzione perfetta) ma le nozze sono sfumate a un passo dall'altare e gli italiani hanno continuato a mettere mano al portafoglio coprendo con 5,6 miliardi i buchi nei conti. Tutti questi sacrifici sono serviti a poco. Nel 2008 Alitalia, schiacciata dai debiti, ha alzato bandiera bianca ed è stata commissariata e Roma - svenata - ha deciso di dire basta e passare il testimone ai privati. La musica però non è cambiata. La compagnia ha continuato a perdere cifre astronomiche e le entrate non sono mai riuscite a compensare le uscite. I "capitani coraggiosi" messi assieme da IntesaSanpaolo hanno perso 900 milioni, le banche hanno visto andare in fumo 600 milioni di crediti. Un buco nell'acqua

hanno fatto pure gli emiri di Etihad - chiamati per l'ennesimo disperato tentativo di salvataggio nel 2015 - che hanno bruciato altri 400 milioni. Le Poste Italiane - altro conto a carico dei contribuenti - hanno gettato nel buco nero 75 milioni di quattrini semi-pubblici. E Alitalia è tornata alla casella di partenza: in mano ai commissari, chiamati a tentare di rianimare il paziente in prognosi riservata da due lustri cercando un nuovo principe azzurro cui venderlo. I conti della società, lungo tutto questo percorso, sono rimasti sempre gli stessi, in profondo rosso. Il suo identikit invece è molto cambiato. E mentre i concorrenti - grazie al boom del settore - sono quasi raddoppiati di dimensioni, il vettore

tricolore si è rimpicciolito: i passeggeri di Alitalia erano oltre 30 milioni nel 2005 mentre oggi sono scesi circa a 22 milioni. Nello stesso periodo Lufthansa è passata da 50 a 130, Ryanair da 33 a 128, Air France da 69 a 98. I Commissari guidati da Luigi Gubitosi sono riusciti a limare i costi senza mandare in tilt l'operativo e nel secondo trimestre del 2018 i ricavi sono cresciuti del 7,3%. I conti però sono ancora in rosso e nei prossimi mesi - autunno e inverno sono bassa stagione nei cieli - il buco rischia di allargarsi. I compratori, in teoria, ci sarebbero: Lufthansa, Wizzair e Easyjet cui si potrebbero affiancare Air France e Delta hanno presentato un'offerta ufficiale. Il tema però è il solito di sempre: nessun acquirente

vuol far la fine dei suoi predecessori. E pretende che i Commissari ristrutturino la compagnia (i tagli previsti vanno da 2 a 4 mila persone) prima di firmare l'assegno. Argomento tabù per un governo che ha messo il lavoro al centro del programma e non vuole macchiare il curriculum e rompere la luna di miele con gli elettori con una ristrutturazione lacrim e sangue. Ecco allora che rispunta il vecchio jolly dell'italianità, dell'ingresso dello Stato necessario - se non altro - per prendere tempo. Con la tentazione magari di dare la colpa di guai futuri alla Ue quando - come possibile - Bruxelles pretenderà la restituzione del prestito ponte. Pagherebbe politicamente e il conto finale, tanto, lo pagherebbero i contribuenti.

Il piano

Il salasso Alitalia per i contribuenti

Quanto ci è costata fino a maggio 2017



Quanto ci costerebbe salvarla ora



La maglia nera di Alitalia

(Numero passeggeri in milioni)

