

Alitalia, partita da 30 mila posti

Azionisti e sindacati puntano a nuovi interventi pubblici su ammortizzatori sociali e scali
Il vettore crea 4,7 miliardi di Pil e, compreso l'indotto, garantisce 29.700 dipendenti

ETTORE LIVINI

MILANO. Etihad rafforza l'asse con Lufthansa mentre Alitalia - a otto anni dalla privatizzazione - torna alle vecchie abitudini e si prepara a chiedere aiuto al suo salvatore di sempre: lo Stato. Mettendo sul piatto i 29.700 posti di lavoro a rischio (indotto compreso) e i 4,7 miliardi di Pil - dati Oxford Economics - garantiti ogni anno al Belpaese.

Le carte - formalmente - sono ancora coperte. Ma le richieste di soci e sindacati a Roma sono chiare: i lavoratori vogliono garanzie sugli ammortizzatori sociali per assorbire eventuali esuberi (la cassa integrazione decisa nel 2008 è già costata ai contribuenti 1,5 miliardi). Etihad non chiede soldi ma interventi normativi e diplomatici. Uno l'ha già ottenuto: il pressing dell'esecutivo per convincere le banche italiane a riaprire i cordoni della borsa sotto Natale, quando mancavano i soldi per fare il pieno agli aerei. Gli altri sono da qualche settimana sul tavolo del governo: nuove regole per frenare l'arrembaggio delle low-cost (o perlomeno avere par condicio negli aeroporti), mani libere su Linate, sostegno per servire scali anti-economi-

I contrari: "Non si capisce perché si debbano usare i soldi dei contribuenti per

una società privata"

ci e la promessa di un blitz diplomatico su Parigi per ammorbidire la gabbia della joint venture transatlantica con Air France.

La privatizzazione, insomma, non ha cambiato il copione della via crucis Alitalia. I soci hanno fatto e faranno la loro parte, mettendo in pochi mesi un altro miliardo nella compagnia. Ma il salvataggio rischia di passare un'altra volta da un salvagente pubblico. I numeri, dicono i potenziali beneficiari, sono lì a giustificarlo: la società-calcola Oxford Economics - dà lavoro a 10.400 persone, 8.600 nell'indotto diretto e altre 10.700 in quello indiretto per un totale di 29.700 persone. Calcolando l'impatto sul turismo, si arriva a 75.500. «Aiutarla è una scelta inevitabile - sostiene Stefano De Carlo, segretario generale dei piloti Anpac -. La società è un valore per il paese. Teniamo in piedi rotte come quelle per Sardegna e Lampedusa. Un fallimento è inaccettabile perché nessun concorrente si farebbe carico di destinazioni su cui oggi si vola più per motivi "sociali" che per il ritorno economico». Come dimostra il braccio di ferro sui voli per Reggio Calabria.

«Roma deve decidere se Alitalia è un'azienda di interesse nazionale - aggiunge Nino Cortorillo, segretario nazionale della Filt-Cgil -. Nessuno chiede che lo Stato entri nel capitale. Ma spostare compe-

tenze, traffico e ricchezza fuori dal paese è un rischio». La prova? Tanto il Belgio come la Svizzera - sottolineano i teorici degli aiuti pubblici - hanno impiegato anni per recuperare il traffico perso con i crac di Sabena e Swissair: lo scalo di Bruxelles è tornato solo nel 2014 al livello di traffico del 2000, Zurigo è cresciuta nello stesso periodo da 22 a 26 milioni di passeggeri mentre Roma - partita dallo stesso livello - è volata a 40 milioni.

I numeri, a dire il vero, danno credito anche a letture opposte: «Non si capisce perché si debbano dare soldi dei contribuenti a una società privata - dice Andrea Giuricin del think tank ultraliberista Bruno Leoni -. Ok, il governo deve tenere conto delle ricadute sociali, specie a Fiumicino. Ma il traffico aereo nei cieli tricolori è cresciuto dal 1997 ad oggi del 150% malgrado la crisi della ex compagnia di bandiera. Alitalia fatica a lanciare voli per Pechino? No problem, ci sono numerosi vettori cinesi che garantiscono il collegamento». Dove c'è domanda, insomma, l'offerta si trova, anche se non sotto la livrea tricolore.

«Lo Stato ha già dato molto - aggiunge Oliviero Baccelli, docente di politica dei trasporti alla Bocconi -. Non c'è giustificazione economica a nuovi aiuti». Quello che può fare Roma, aggiunge, è «supportare iniziative che sviluppino un rapporto corretto con gli aeroporti». Riequilibrando gli incentivi che oggi privilegiano le low cost lasciando ad Alitalia l'onere di servire scali inutili ma "politicalmente" molto sensibili.

IPUNTI

1,5 mld

GLI AMMORTIZZATORI

Il costo per lo Stato della cassa integrazione decisa per i dipendenti Alitalia nel 2008, all'ingresso di Cai

75.500

L'INDOTTO TOTALE

Il numero complessivo di posti di lavoro creati da Alitalia, compreso l'indotto per il settore turistico

41,7 mln

ROMA FIUMICINO

Il numero di passeggeri transitati dallo scalo romano nel 2016, cresciuti del 3,2% rispetto all'anno precedente

+150%

CIELI AFFOLLATI

La crescita del traffico nei cieli italiani dal 1997 a oggi secondo l'Istituto Bruno Leoni, nonostante la crisi di Alitalia

I numeri di Alitalia

Dati 2015

Flotta

122
aerei

di cui ▶

24 lungo raggio



78 medio raggio



20 regionali



Passaggeri nel 2015
22,1
milioni

Destinazioni
97

Voli settimanali
4.400

Bilancio 2015 utile/perdite
-400
milioni (stime)

Dipendenti
13.000
circa

I modelli

Lungo raggio

Boeing 777
Airbus 330

Medio raggio

Airbus 319
Airbus 320
Airbus 321

Regionali

Embraer E 190
Embraer E 175



ARMANDO TESTA/REPORTAGE