

La crisi Alitalia: no all'intervento pubblico

Di Andrea Giuricin

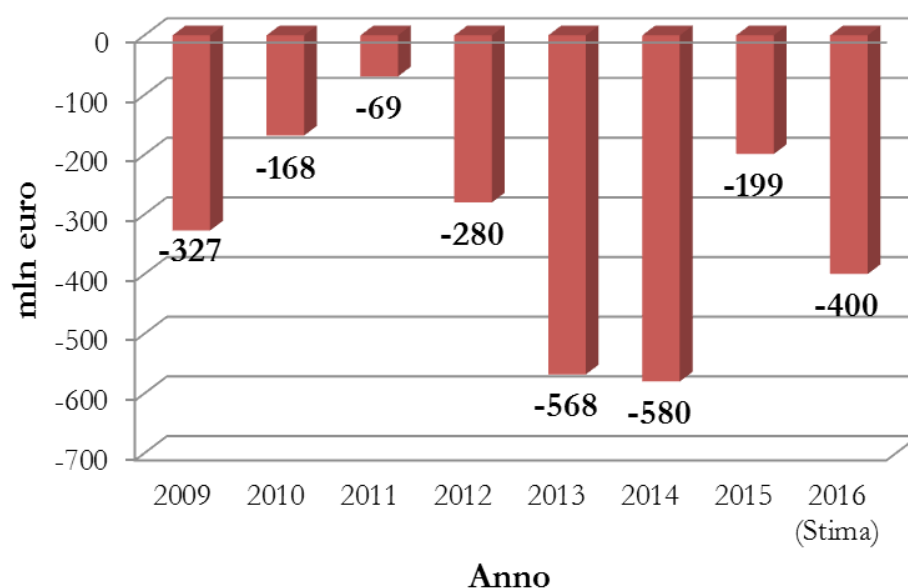
Alitalia è di nuovo in cattive acque. Il 12 dicembre scorso si è riunito il CDA, che tuttavia, a distanza di dieci giorni, non ha ancora preso una decisione circa il nuovo piano industriale che dovrebbe rilanciare la compagnia aerea.

Le perdite accumulate dal momento della privatizzazione (ovvero dal 2009 a oggi) sono state continue. Per farvi fronte, in questi ultimi anni si sono avuti sia interventi pubblici, sia cambiamenti della compagine societaria. Da un lato lo Stato non è rimasto a guardare. In primo luogo si è consentita l'entrata nel capitale della compagnia privata di Poste Italiane, con un investimento di 75 milioni di euro. Considerati l'andamento della compagnia e le perdite accumulate tra il 2014 e il 2016, circa 1179 milioni di euro, questo investimento pubblico difficilmente può essere considerato profittevole.

Il grafico seguente mette in evidenza le perdite della nuova Alitalia dal 2009 al 2016 (stima per l'ultimo anno).

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

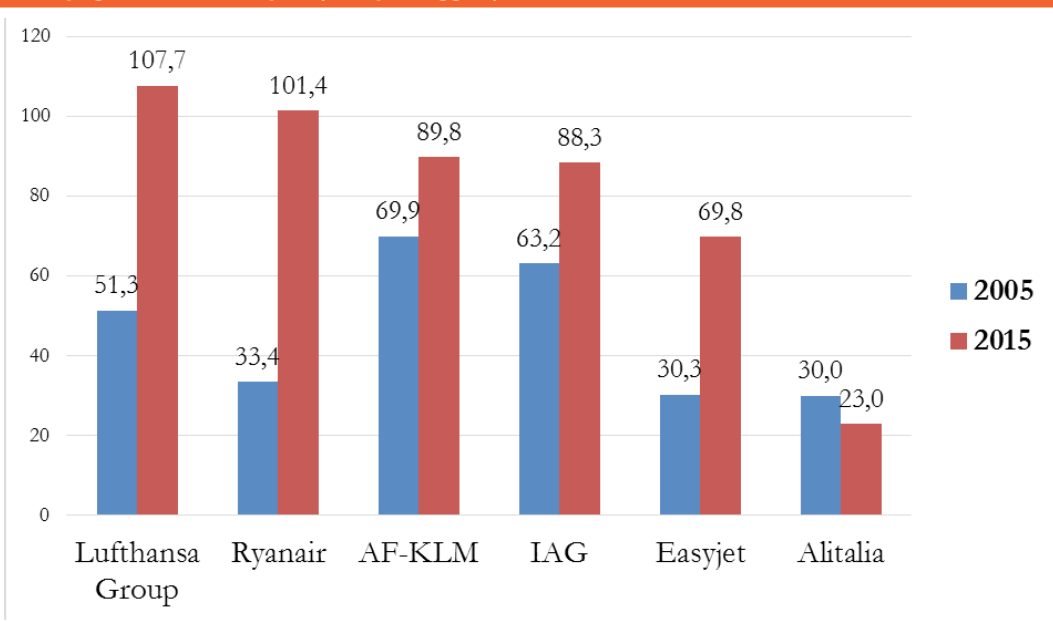
FIGURA 1
Perdite Alitalia



D'altro lato, nel 2014 si è avuta una risposta di mercato con l'entrata di Etihad nella compagine societaria. Il piano di rilancio della società entrante, focalizzato sull'incremento di voli intercontinentali, si è tuttavia scontrato con l'incapacità di sviluppare insieme all'aeroporto di Fiumicino una strategia comune. Proprio in ragione di questa difficoltà, Aeroporti di Roma ha comprensibilmente puntato sulla crescita dei voli low cost a partire dalla stagione estiva del 2015 con l'entrata in forza di Ryanair, Vueling ed Easyjet. Questo fenomeno, basato su frequenti voli point to point, sta distruggendo di fatto il modello di network hub and spokes che era alla base del piano di rilancio studiato da Etihad.

Analizzando il numero di passeggeri trasportati dalle maggiori compagnie europee si nota come i numeri di Alitalia siano decisamente inferiori a quelli dei concorrenti.

FIGURA 2
Compagnie aeree europee (mln passeggeri)



Nel 2005, comprendendo i passeggeri di AirOne che successivamente si è fusa con Alitalia, la compagnia aveva lo stesso numero di passeggeri di Ryanair ed Easyjet. Dopo dieci anni il mercato si è consolidato intorno alle due grandi low cost europee e a tre grandi gruppi di vettori tradizionali: Ryanair (101,4 milioni di passeggeri), Easyjet (69,8), Lufthansa (107,7), AF-KLM (89,8) e IAG (88,3).

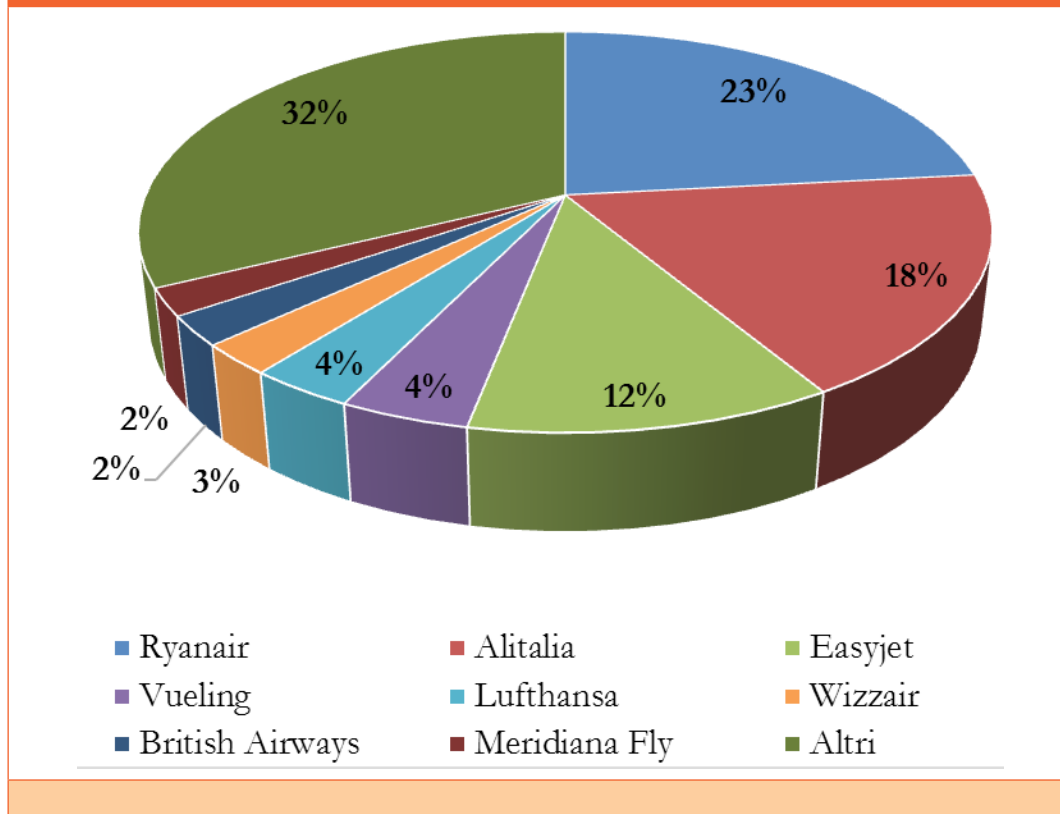
Oggi Alitalia perde oltre un milione di euro al giorno. Il suo azionista di riferimento, Etihad, si trova così in una situazione di difficoltà a causa delle perdite accumulate nell'avventura europea, che sono il frutto sia della partecipazione in Alitalia sia dell'investimento in Air Berlin. Proprio a settembre è stata trovata una soluzione tedesca per Air Berlin, attraverso un avvicinamento tra il vettore medio-orientale e Lufthansa.

La soluzione "di mercato" all'impasse sembra dunque passare tramite la creazione di un grande gruppo tedesco con dentro Air Berlin e Alitalia.

Tale prospettiva non sarebbe negativa per Alitalia e per il contribuente italiano perché vedrebbe l'arrivo di risorse europee e l'entrata in un grande gruppo, confermando però il

ruolo di vettore regionale per Alitalia.

FIGURA 3
Quota di mercato in Italia nel 2015



La soluzione alternativa di un intervento pubblico è più rischiosa, soprattutto per i contribuenti.

Alitalia è costata, dal fallimento del 2008 ad oggi, oltre 6 miliardi di euro alle casse dello Stato.

In particolare il fallimento dell'azienda pubblica è costato circa 3 miliardi di euro. Oltre a questo costo, ve ne sono stati altri dovuti alle scelte della politica.

In primo luogo la cassa integrazione speciale (CIGS) che hanno ricevuto i dipendenti Alitalia, che è costata quasi un miliardo e mezzo di euro al contribuente e ai viaggiatori italiani (vista la sovrattassa che si paga per sostenere il fondo per pagare la CIGS).

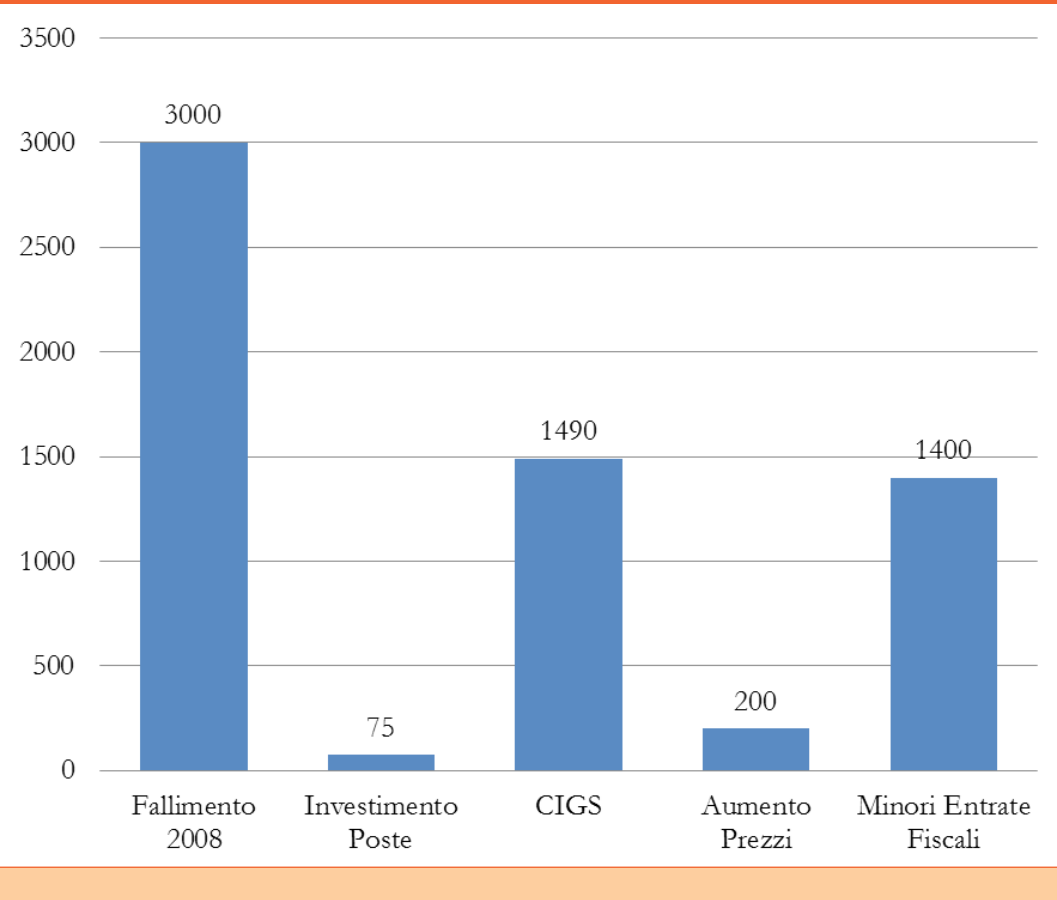
La chiusura alla concorrenza voluta nell'ottobre del 2008 per favorire la rinascita di Alitalia ha avuto l'effetto di determinare maggiori costi per circa 50 milioni di euro l'anno sulle tratte domestiche.

Si possono poi considerare gli effetti per il fisco italiano della scelta di creare una compagnia aerea più piccola (a questo proposito va ricordata "la cacciata" dei francesi nella primavera 2008), portando – di fatto – alla creazione di un vettore regionale, che ha provocato un mancato introito fiscale di quasi 200 milioni di euro l'anno.

Infine c'è stato l'intervento diretto con Poste Italiane con 75 milioni di euro.

FIGURA 4

Alitalia: perdite per il settore pubblico (in milioni di euro)



Questo semplice dato dovrebbe ricordarci quanto sia difficile per la politica scommettere su un investimento che si riveli, alla prova del mercato, vincente. I fattori che determinano un certo intervento politico sono legati più a considerazioni di consenso (dalla tutela dell'occupazione al mantenimento del tricolore sulle fiancate degli aerei) che da ragionamenti di carattere imprenditoriale. I quali già sono rischiosi e complessi di per sé, in settori in rapida evoluzione come è stato il trasporto aereo negli ultimi anni. Meglio sarebbe questa volta se lo Stato lasciasse Alitalia al suo destino, anche se si trattasse di un destino tedesco.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.