

## Alitalia: la storia infinita

Di Andrea Giuricin

La situazione Alitalia si sta complicando sempre di più, non solo per il Governo, ma soprattutto per il contribuente italiano.

A breve arriverà la decisione della Commissaria Antitrust Europea, Margrethe Vestager, circa il prestito ponte di 900 milioni di euro, dato nel corso del 2017.

Questi soldi sono sicuramente persi da parte del contribuente italiano, poiché la compagnia li ha consumati in due anni.

Se questa decisione europea dovesse finalmente arrivare, allora la soluzione prospettata da parte del Governo sarà quella di creare urgentemente una NewCo (nuova compagnia) dove conferire gli asset della compagnia e una Bad Company, alla quale conferire i debiti, compreso il prestito ponte.

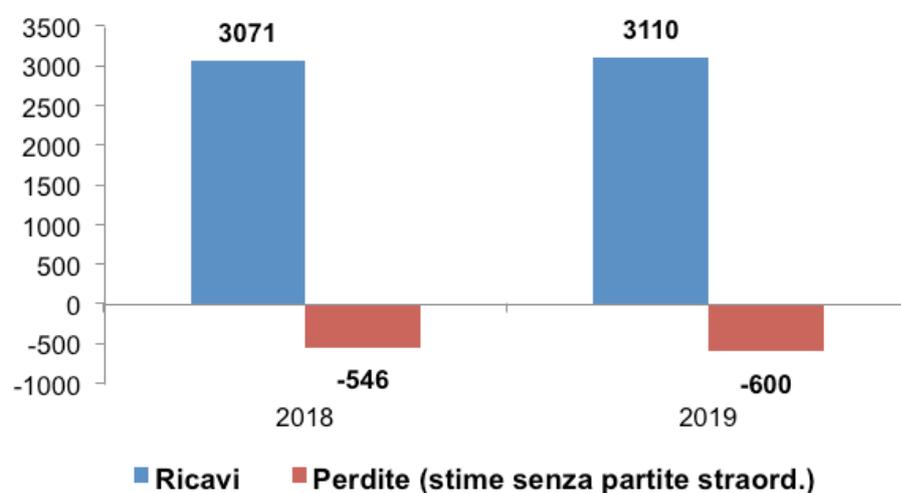
E con una soluzione del genere, il prestito ponte del contribuente italiano ad Alitalia verrà perso definitivamente.

Alitalia si trova in difficoltà, con perdite nel 2019 che dovrebbero aver raggiunto i 600 milioni di euro.

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

**FIGURA 1**

Alitalia: stime per il 2018 e 2019 (dati in milioni di euro)



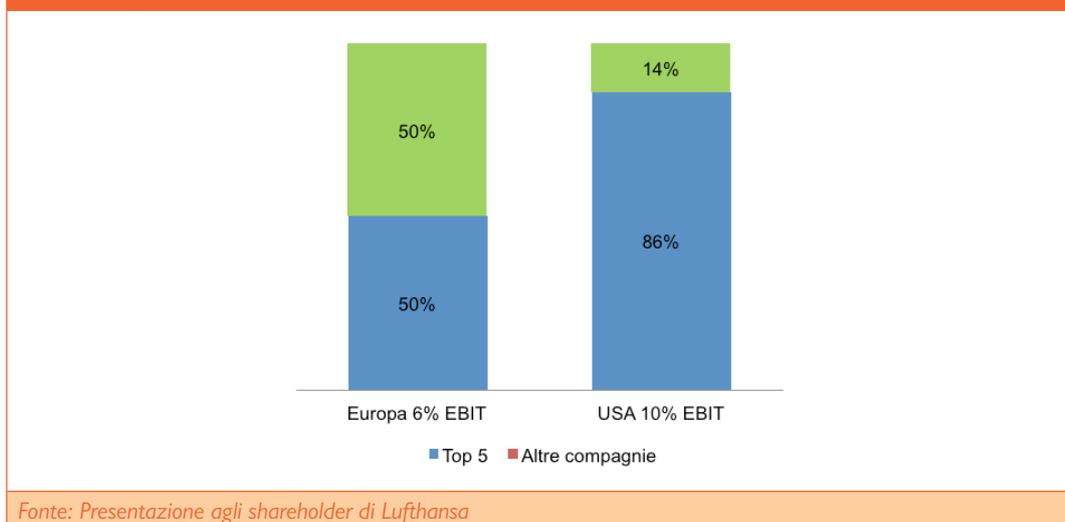
Fonte: Stima da bilanci e comunicazioni dei Commissari Alitalia

Come avevamo anticipato, dopo il periodo estivo, favorevole a tutte le compagnie aeree, la compagnia aerea italiana ha avuto necessità di ricorrere a nuovi soldi pubblici.

Tutto questo non deve sorprendere, in un mercato aereo che vede operatori sempre più forti e più grandi. Una concentrazione che sta aumentando negli ultimi anni, come dimostrano le integrazioni che si stanno avendo a livello europeo.

Da ultima, la offerta da parte del gruppo IAG (British Airways, Iberia, Vueling e AerLingus) per Air Europa. Il vettore spagnolo potrebbe entrare nell'orbita di questo grande gruppo se arriverà il via libera da parte dell'Autorità Antitrust Europea.

**FIGURA 2**  
Concentrazione del Mercato Aereo nel 2018



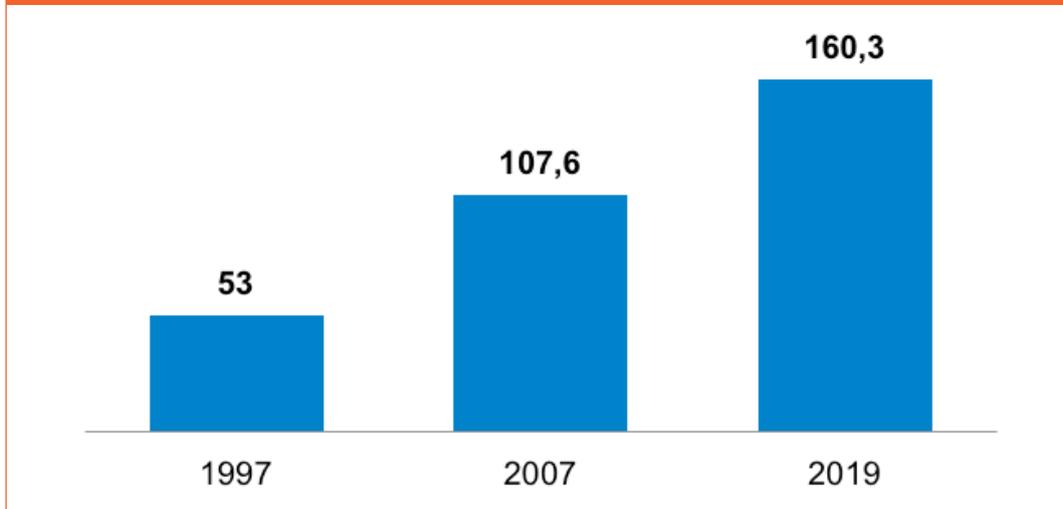
Il mercato aereo europeo - dove vi sono almeno cinque grandi protagonisti, e tra questi non c'è Alitalia - è tuttavia molto meno concentrato rispetto a quello americano, che ha visto un processo di deregolamentazione effettuato nel 1978, vale a dire circa un ventennio prima rispetto a quanto successo in Europa.

La tendenza tuttavia è molto simile dato che, grazie alla liberalizzazione, il mercato è esploso in termini di numeri di passeggeri che solcano i cieli.

Solo in Italia, dal 1997 - anno della liberalizzazione europea - ad oggi il numero di passeggeri è triplicato (Fig. 3).

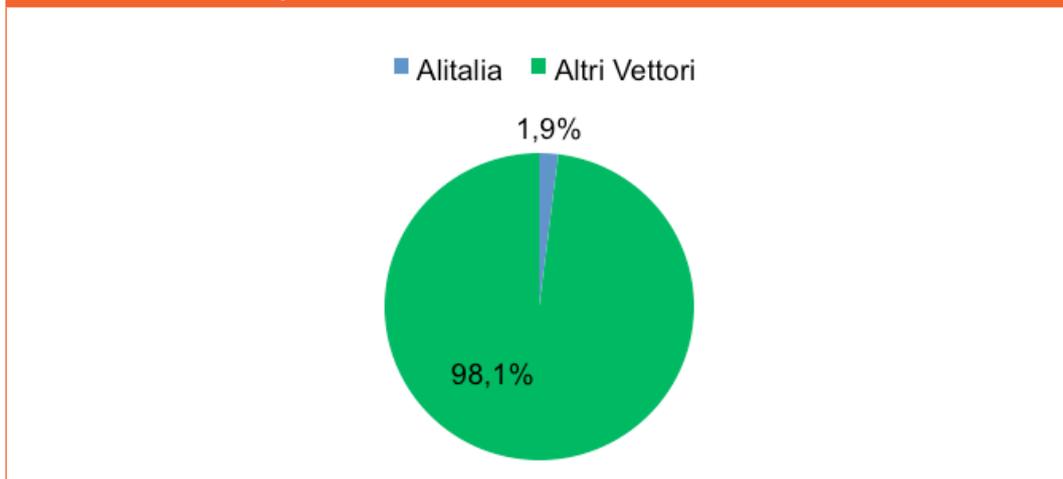
Il mercato dunque continua a crescere in maniera importante, nonostante i problemi dell'economia italiana e quelli dell'ex vettore nazionale: anzi, l'Italia è sempre meglio connessa all'Europa e al mondo proprio grazie ai concorrenti di Alitalia.

Tuttavia il mercato da considerarsi non è più solo quello italiano, ma quello europeo, dato che la competizione si fa almeno a livello continentale.

**FIGURA 3**  
Mercato Italiano (mln Passeggeri)

Fonte: Stima da dati Assaeroporti e Eurostat

E, considerando questo livello di mercato, ormai Alitalia ha meno del 2 per cento della quota europea.

**FIGURA 4**  
Quota di mercato Europea

Fonte: dati Eurostat e ENAC

### Dalla padella alla brace

Dopo il fallimento della cordata pubblica, capitanata da Ferrovie dello Stato Italiane e il Ministero delle Economie e delle Finanze, insieme a Delta e Atlantia, la situazione è sempre più caotica. Alitalia perde oltre mezzo miliardo di euro all'anno.

Il Governo sembra deciso ad una nazionalizzazione, con la creazione di una NewCo a controllo statale.

A questa compagnia verranno dati inoltre 400 milioni per un nuovo prestito ponte che servirebbe questa volta a ristrutturare l'azienda.

A guardare il caso Alitalia, si direbbe che lo Stato non impara mai dai propri errori: nel cor-

so degli anni lo Stato ha speso miliardi di euro per Alitalia e continua insistentemente a perderli, scaricando sempre i costi sul contribuente italiano e pensando che l'unica soluzione alle perdite coprirle coi nostri soldi.

### L'esempio Thomas Cook

Alitalia, anche a causa dei continui paracadute che lo Stato gli ha offerto, non si è mai risolledata e non ha mai avviato una strategia commerciale che potesse consentirle di stare da sola sul mercato. Così, ormai è in una situazione nella quale è troppo piccola per essere competitiva e troppo debole per riuscire ad uscire dal tunnel nel quale è finita nell'ultimo decennio.

Per fare un confronto con una compagnia che è fallita pochi mesi fa, Alitalia è persino molto più debole e piccola di Thomas Cook Airlines.

Compagnia	EBIT Margin	Fatturato
Alitalia	-13,1%	3062
Thomas Cook Airlines	3,7%	3977

Fonte: Bilanci compagnie

Il margine EBIT (Earning before Interests and taxes) di Alitalia era negativo del 13 per cento, mentre il vettore britannico riusciva ad averlo leggermente positivo.

Tuttavia avere un margine EBIT positivo molto basso non permette a lungo di reggere la concorrenza di vettori che sono in grado di operare con margini molto più elevati.

Il fatturato di Thomas Cook Airlines era invece superiore di circa il 30 per cento e nonostante questo era troppo piccola di fronte ai grandi player del mercato.

Il fallimento di Thomas Cook Airlines dovrebbe insegnare che lo spazio per vettori indipendenti è sempre più piccolo e che Alitalia sta sopravvivendo solo grazie ai soldi pubblici.

### Concorrenza sleale

Alitalia sta facendo concorrenza sleale agli altri operatori (la gran maggioranza del mercato) che operano in Italia.

È possibile infatti per il vettore italiano operare in perdita e fare uscire dal mercato i concorrenti.

In questo modo la compagnia riceve aiuti che distorcono il mercato e rende meno attrattivo il mercato italiano per le altre compagnie.

Il problema è che la politica non solo non se accorge, ma cerca di porre rimedi che distorcerebbero ancora di più il mercato.

Ad esempio, il viceministro alle infrastrutture Giancarlo Cancellieri si è di recente lamentato che sulla Roma - Catania ci sono solo due operatori (tra cui la prima Low cost europea e Alitalia) mentre il terzo se ne è andato via (Vueling). Tra le altre cose Vueling, è stata definita una piccola compagnia quando in realtà trasporta più passeggeri di Alitalia.

Ma non è questo il punto. Quale sarebbe, secondo il viceministro, la soluzione alla riduzio-

ne della competizione sulla Roma - Catania?

Dare altri soldi pubblici agli operatori tramite incentivi, senza rendersi conto che è stata proprio la decisione di sovvenzionare Alitalia che ha fatto scappare il terzo operatore!

Una simile dinamica non si registra solo su questa rotta, ma in tante altre, tra le quali quelle aperte, magari in perdita, da Alitalia grazie ai soldi del contribuente italiano.

### Le possibili soluzioni per Alitalia

Al contrario di quanto detto dal Ministro MISE Patuanelli esiste una soluzione di mercato, che sarebbe la meno costosa per il contribuente italiano.

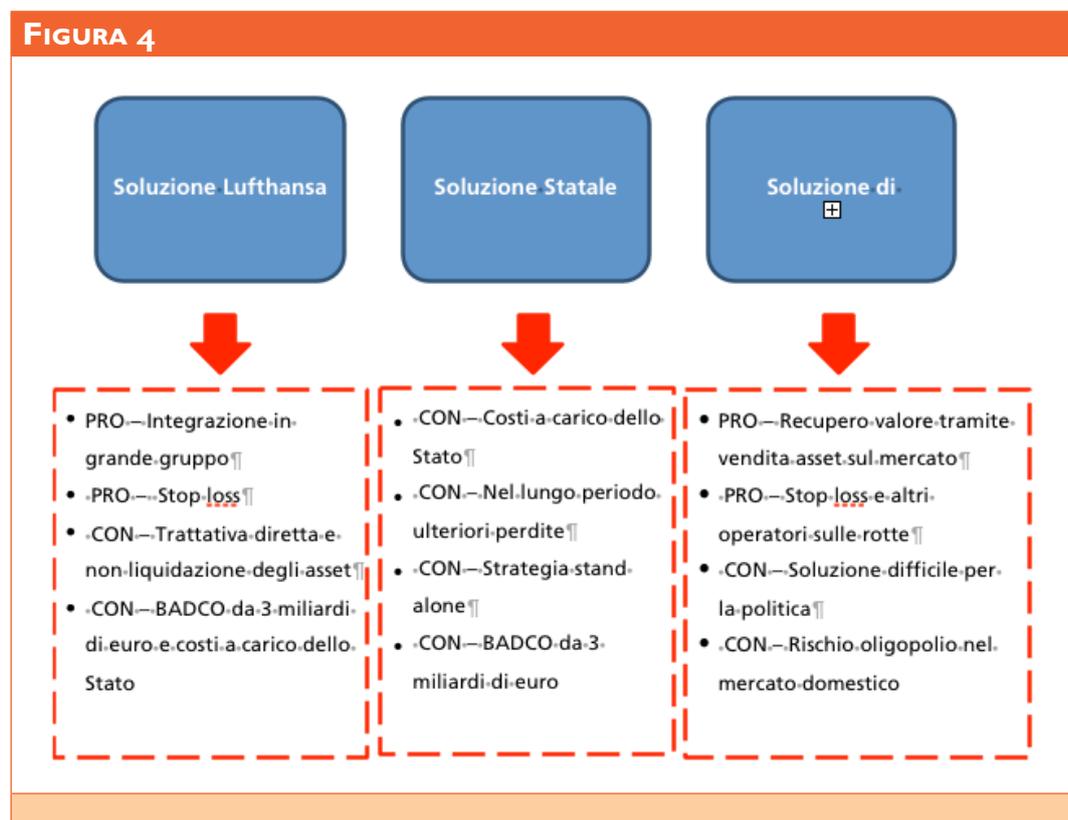
Si tratterebbe di liquidare la compagnia e con gli asset ripagare i debitori. In questo modo ci sarebbe uno “stop loss” per il contribuente italiano e nel breve-medio periodo gli altri operatori coprirebbero le rotte lasciate dal vettore italiano.

Con questa soluzione di mercato ci sarebbe solo il rischio che su alcune tratte domestiche il mercato potrebbe concentrarsi troppo, ma l'autorità antitrust potrebbe vigilare su una situazione del genere.

Gli esuberi della parte volo potrebbero essere ridotti perché il mercato aereo è molto dinamico, mentre per la parte “terra” ve ne potrebbero essere in numero maggiore per via del cambiamento del modo di viaggiare e del più facile accesso alle tecnologie (sono utilizzati ad esempio sempre meno i servizi di check in).

Bisogna però ricordare che nel 2019 i viaggiatori italiani hanno pagato tramite il cosiddetto “fondo volo” oltre 450 milioni di euro per coprire eventuali esuberi. Quindi gli esuberi sono di fatto coperti dalla tassazione attuale.

FIGURA 4



Questa soluzione però è quella più contraria alla politica, perché significherebbe lasciare al suo destino Alitalia e chi vi lavora, con evidenti rischi politici di perdita di consenso.

Una seconda soluzione, opposta alla precedente, è quella statale.

In questo caso l'intervento diretto si tramuterebbe con la creazione di una Newco a partecipazione statale e una BadCO con tutti i debiti (compreso il prestito ponte).

Questa soluzione parte dal presupposto che lo Stato imprenditore sarebbe in grado di rivoluzionare la compagnia.

In realtà questa soluzione sarebbe l'ennesimo spreco di denaro del contribuente con una strategia suicida di stand alone.

La terza soluzione, chiamata "Lufthansa", prevede comunque la creazione di una bad company con dentro il prestito ponte e la contestuale creazione di una NewCo che andrebbe poi nell'orbita Lufthansa.

La trattativa diretta con Lufthansa sarebbe alquanto dubbia, in quanto, se gli asset venissero conferiti alla compagnia senza una procedura trasparente, altri operatori del settore aereo potrebbero impugnare questa decisione. Infatti potrebbero arrivare offerte per parte degli asset di Alitalia superiori al valore conferito da Lufthansa.

Per questa soluzione vi sarebbero almeno due benefici: smettere di mettere soldi pubblici (se la compagnia finisse immediatamente a Lufthansa) e il fatto di entrare in un grande gruppo europeo.

È chiaro che la soluzione di mercato è la migliore per il contribuente, ma alla politica tutto questo, come ha dimostrato ormai da anni, non sembra interessare.



## 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.