

DISSERVIZIO PUBBLICO

Cura dimagrante per Alitalia, la prossima mossa di Draghi

ECONOMIA

03-03-2021



Ruben
Razzante



Dopo la cacciata di Arcuri e il repulisti che Mario Draghi sta silenziosamente operando nella struttura di comando messa in piedi dal suo predecessore per fronteggiare la pandemia, un altro nervo scoperto attira l'attenzione degli italiani e alimenta le loro

speranze: è quello di Alitalia, un pozzo senza fondo emblema degli sperperi di uno Stato centralista che negli anni ha ripianato costantemente le perdite senza alcuna strategia di rilancio.

Il nuovo premier sarà in grado di dimostrare discontinuità anche su questo fronte?

I primi segnali sono buoni, anche perché il dossier è nelle mani di Palazzo Chigi, ma anche del Ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, che ha dimostrato di avere le idee chiare e passa per essere un decisionista in partite del genere. Ma più che gli auspici contano le cifre. In 47 anni lo Stato italiano ha speso per la compagnia aerea di bandiera ben 13 miliardi. La cifra è aggiornata al maggio scorso, quando, nel decreto rilancio, il governo Conte bis aveva inserito altri tre miliardi per la costituzione della *newco* Ita. A fare bene i conti è un report di Mediobanca, che ripercorre la successione infinita di sussidi alla compagnia aerea, in particolare dal 1974 al 2014, anno in cui la società fu comprata da Etihad. Fino ad allora lo Stato italiano aveva già investito, investito si fa per dire, circa 7,4 miliardi di soldi pubblici.

Altro capitolo è quello che va dalla fine del periodo Etihad ad oggi. Nel 2017 i lavoratori bocciarono con un referendum il pre-accordo per il salvataggio e la ricapitalizzazione da 2 miliardi della società (piano che prevedeva circa 1.000 esuberi). Etihad si fece quindi da parte e il 2 maggio 2017 la società entrò in amministrazione straordinaria, decisa dal governo guidato da Paolo Gentiloni. L'esecutivo decise anche l'ennesima ricapitalizzazione da 900 milioni di euro. La scadenza del prestito fu prorogata diverse volte e infine eliminata definitivamente dal primo governo Conte. Ciò fece salire la somma spesa dallo Stato per la compagnia aerea a quasi 10 miliardi di euro. Con i tre miliardi del decreto rilancio, quindi, il saldo finale sale a 13 miliardi. Cifra raggiunta anche grazie ai 350 milioni di "indennizzi Covid-19" stanziati dal governo Conte: di questi la compagnia ha ricevuto 273 milioni. Restano 77 milioni, ma, da quanto trapela dall'Ue, Bruxelles non sarebbe intenzionata ad autorizzare il versamento dell'intera somma.

Ma, come detto, il nuovo governo sembra davvero intenzionato a mettere la parola fine a questa telenovela, evitando di fare l'ennesima sterile operazione di salvataggio, con bomboletta d'ossigeno a un malato grave e senza possibilità di riprendersi, se non con una radicale sterzata nella governance. D'altra parte, se la vaccinazione di massa dovesse accelerare come ha promesso Draghi, il traffico aereo, quanto meno quello nazionale, potrebbe tornare a crescere dopo giugno e quindi occorre che prima di allora Ita, la società del Ministero dell'economia, costituita per rilevare Alitalia, sia pronta per il decollo.

Le notizie che filtrano sono quelle di una realtà dalle dimensioni ridotte, proprio per contenere i costi e affrontare quella indispensabile cura dimagrante che molti economisti suggerivano da tempo. In particolare, la flotta dovrebbe diminuire da 52 a 45 aerei. Di conseguenza, i 5.200-5.500 dipendenti inizialmente previsti dovrebbero scendere in un range tra 2.500 e 3.000. Viste le dimensioni ridotte, inoltre, si prevede che per l'avvio possano servire risorse pubbliche per circa 2 miliardi, mentre il resto dei complessivi 3 serviranno a completare il piano. L'obiettivo è quello di porre le premesse per evitare altre perdite da ripianare con soldi pubblici e di rendere la compagnia in grado di essere autonoma e non più dipendente dagli aiuti statali. L'ostacolo è però a Bruxelles, dove si nutrono perplessità sull'ennesimo esempio di interventismo statale in un'azienda pubblica.

La soluzione più probabile e più digeribile da parte dei partner europei sarebbe quella dello spezzatino: aerei da cedere con trattativa riservata a Ita, in base al suo piano industriale; manutenzione, servizi di terra e programma fedeltà resterebbero invece al commissario per essere sottoposte a gara. Draghi vuole risolvere la situazione senza iniettare altre risorse pubbliche in Alitalia. Sa bene che un intervento del genere verrebbe visto dall'opinione pubblica come l'ennesimo schiaffo ai contribuenti. Vuole quindi farsi approvare il piano da Bruxelles e far capire ai sindacati che non ci sono le condizioni per salvare tutti gli attuali dipendenti.

Peraltra la Iata, l'associazione internazionale del trasporto aereo, ha diffuso i dati sul settore, ancora pessimi, relativi allo scorso gennaio. La domanda passeggeri ha subito un crollo del 72% rispetto allo stesso mese del 2019, peggio del calo del 69,7% segnato a dicembre 2020 su dicembre 2019. Con queste cifre tutti devono fare un passo indietro e rinunciare a qualcosa, altrimenti il mito della compagnia di bandiera è destinato a tramontare definitivamente. E al governo c'è finalmente qualcuno che su questo ha le idee molto chiare.