

Compagnia Aerea Italiana

un'operazione "straordinaria" a danno dei contribuenti italiani

di Andrea Giuricin

La compagnia di bandiera Alitalia alla fine ha chiesto l'amministrazione straordinaria: è definitivamente la fine per il vettore di bandiera che tanti soldi ha fatto perdere al contribuente italiano.

Il "piano Fenice" presentato dall'*advisor* della terza fase di privatizzazione, Intesa San Paolo, non si discosta da quello che ormai da diverse settimane veniva prospettato. La via di fuga era troppo stretta perché si potesse assistere a colpi di scena: infatti i conti di Alitalia erano sempre più affossati dal "caro carburante" e il governo voleva trovare a tutti i costi una soluzione alla vicenda. Il rientro estivo è stato comunque ricco di decisioni riguardanti il principale vettore nazionale.

Da molti anni Alitalia si trovava ormai in uno stato comatoso, dato che da troppo tempo non venivano fatti investimenti, mentre politici e sindacati si erano sostanzialmente sostituiti al management. Questi due gruppi di attori sono i principali responsabili della gestione fallimentare dell'azienda e hanno la responsabilità di più di tre miliardi di euro di perdite operative nel corso degli ultimi dieci anni.

Per giunta, i tempi della privatizzazione sono stati troppo lunghi e l'intera operazione è stata condotta secondo regole tutte italiane, ben distanti dalla logica del mercato. Il risultato di tale vendita è stato quello per il quale la compagnia, da quando è cominciato il processo di privatizzazione, ha perso più di un miliardo di euro. Una maggiore tempestività avrebbe quindi permesso un notevole risparmio, a tutto vantaggio dei contribuenti.

La tabella 1 alla pagina seguente esamina i sette trimestri durante la quale il processo di vendita si è sviluppato. Il periodo considerato parte dal primo ottobre 2006 e finisce il 30 giugno del 2008, poiché è proprio in quel mese autunnale di due anni fa che l'esecutivo guidato da Romano Prodi ha espresso la volontà di privatizzare il vettore di bandiera.

L'analisi evidenzia una perdita di quasi 1,1 miliardi di euro nel periodo della privatizzazione. Le lungaggini del processo di vendita hanno provocato una perdita enorme per le casse dello Stato, e gli ultimi mesi sono stati i peggiori, poiché la compagnia era gravata dall'incertezza del futuro. Le continue invasioni di campo della politica e dei sindacati hanno peggiorato ulteriormente il bilancio dell'azienda.

La prima fase della privatizzazione, conclusasi nell'estate dello scorso anno, era stata "azzoppata" dalla litigiosità dell'esecutivo in carica. Il progetto dell'allora ministro dell'Economia, Tommaso Padoa Schioppa, era in aperto con-

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

TABELLA 1

La lunga privatizzazione

Dati: in milioni di Euro

Anno	Trimestre	Perdite Netta
2006	Quarto	185
2007	Primo	178.75
	Secondo	83.75
	Terzo	90.75
	Quarto	141.75
2008	Primo	220 (1)
	Secondo	180 (1)
Perdite Totali		1080

(1) Stima IBL

Fonte: Elaborazioni dati di bilancio di Alitalia

trasto con altre “ali” della maggioranza; taluni inutili paletti erano stati introdotti e comunque alla fine il tentativo si era concluso con un niente di fatto.

La seconda fase, tramite una gara che coinvolgeva più “cordate”, aveva visto alla fine competere due offerte: quella del gruppo aereo Air France – KLM e quella di AirOne, il piccolo operatore italiano sostenuto in questa occasione da Intesa San Paolo.

Il governo e il management di Alitalia avevano ritenuto migliore l’offerta dei francesi, che prevedeva tra l’altro un investimento in Alitalia di 6,5 miliardi di euro, con l’acquisizione del pacchetto azionario e del debito. Entro il giugno di quest’anno si sarebbe avuta una ricapitalizzazione di almeno un miliardo di euro e gli esuberanti non sarebbero arrivati alle 5 mila unità, tenendo conto anche di quelli di Alitalia Service.

Ma questa seconda fase di privatizzazione si è conclusa in concomitanza con le elezioni politiche, a causa dell’opposizione del sindacato e del netto rifiuto espresso dall’ex capo dell’opposizione Silvio Berlusconi, ora Presidente del Consiglio dei Ministri, di fronte alla soluzione francese.

A giudizio del leader del centro-destra, l’italianità dell’azienda era da considerarsi un elemento essenziale per la vendita e così, mentre i conti di Alitalia continuavano ad affondare (complice anche il “caro carburante”), ad inizio giugno 2008 si decise di affidare a Intesa San Paolo il ruolo di *advisor*.

La Compagnia Aerea Italiana nel trasporto europeo

Il “Piano Fenice” predisposto nel corso della terza fase di privatizzazione è uscito alla luce lunedì 25 agosto. Alla cordata partecipano diversi investitori italiani, che dovrebbero investire un miliardo di euro nella nuova Compagnia Aerea Italiana.

Il processo di vendita è alquanto discutibile. Si è scissa la vecchia Alitalia in due compagnie: la parte buona, la NewCo, che verrà assegnata senza alcuna gara agli imprenditori italiani, mentre il ramo aziendale fallimentare rimarrà invece nelle mani dello Stato e affidato alle cure del commissario Augusto Fantozzi.

La Compagnia Aerea Italiana sarà un piccolo operatore regionale nel panorama del trasporto aereo europeo. In Europa sono infatti tre i vettori tradizionali che rimarranno nei prossimi anni, oltre alle due principali compagnie *low cost*.

Il processo di consolidamento è in corso; dopo l'acquisizione di Swiss da parte di Lufthansa, il vettore tedesco è interessato anche a SN Brussels, BMI ed Austrian Airlines. La fusione in corso tra Iberia e British Airways è necessaria alle due compagnie per continuare ad avere un ruolo da protagoniste nel trasporto aereo europeo.

La seguente tabella evidenzia la quota di mercato dei diversi operatori europei considerando il mercato dell'Unione Europea a 27 Stati.

TABELLA 2

Quote di mercato CAI

Dati: in milioni di passeggeri

Compagnia	Anno		Market Share 2008
	2007	2008 (1)	
AF-KLM	74.7	76.1	8.7%
Lufthansa	70.8	73.6	8.5%
BA-Iberia	60.3	59.5	6.8%
Ryanair	49	58	6.7%
Easyjet	38.2	44.1	5.1%
CAI	...	25	2.9%
Alitalia	24.6
Mercato UE 27	835	870	100%

(1) Stima dai dati del primo semestre

Fonte: Elaborazione Dati Compagnie

La tabella precedente dimostra come nel trasporto aereo ci sia posto solo per cinque operatori di livello europeo; i tre vettori tradizionali (AirFrance-Klm, Lufthansa e British Airways-Iberia) saranno i soli ad avere un ruolo da attori primari nel settore. Le due compagnie *low cost*, Ryanair ed Easyjet, continueranno nella loro crescita, nonostante le difficoltà del mercato.

La Compagnia Aerea Italiana resterebbe un piccolo operatore regionale con meno del 3 per cento dei passeggeri trasportati nell'Unione Europea; sarebbe sorpassata anche da SAS e AirBerlin e si posizionerebbe quindi come ottavo *player* europeo.

Il vettore avrà al massimo il 25 per cento della quota di mercato dei passeggeri italiani con la creazione di un monopolio sulle principali rotte domestiche. Il fatturato dell'operatore di "bandiera" sarà un quinto di quello dei francesi e i dipendenti occupati solamente un settimo del vettore tedesco.

La compagnia aerea italiana non avrà nessun *hub* e dalle indiscrezioni giornalistiche sembrerebbe che sia Milano Malpensa che Roma Fiumicino vengano ridimensionati per i voli intercontinentali. Il ruolo giocato dalla nuova compagnia aerea sarebbe quindi di secondo piano e necessariamente nel medio periodo la compagnia confluirà in un grande vettore europeo, molto probabilmente AirFrance-KLM.

L'italianità sarà dunque "passeggera", perché difficilmente il nuovo vettore potrà restare al di fuori di una delle grandi alleanze.

Il decreto legge

La nuova compagnia aerea italiana non sarebbe potuta nascere senza una modifica della legge Marzano, che di fatto mette al riparo da molti rischi i “capitani fortunati” della cordata italiana.

Lo Stato si accollerà i costi della ristrutturazione della vecchia compagnia e si prenderà sulle spalle almeno 6 o 7 mila esuberi. Il capitale investito dagli imprenditori italiani servirà ad acquistare gli asset di valore della vecchia compagnia di bandiera.

Il Consiglio dei Ministri dello scorso 28 agosto ha sancito la vittoria degli investitori privati sul governo; quest’ultimo ha abdicato e si è accollato i debiti della vecchia Alitalia. L’unica soluzione alternativa sarebbe stato il fallimento della compagnia di bandiera, ma questa ipotesi, pur essendo meno pesante per le casse pubbliche e quindi per i contribuenti, non è stata neppure presa in considerazione dall’esecutivo.

La modifica della legge Marzano era dunque necessaria, ma sono rilevabili diversi punti deboli. In primo luogo il decreto legge prevede l’individuazione dell’acquirente tramite trattativa privata, senza alcuna gara ad evidenza pubblica. La cessione degli asset di Alitalia sarebbe invece dovuta avvenire tramite una gara, nella quale il miglior offerente si sarebbe preso le attività del vettore al prezzo più alto. In questo modo i creditori e gli azionisti della vecchia Alitalia avrebbero avuto maggiori garanzie di rimborso dei capitali investiti e le casse statali avrebbero avuto minori perdite.

Il decreto prevede inoltre una deroga alla normativa antitrust, seppur temporanea, che di fatto pregiudica l’azione della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Questa norma serve a difendere il monopolio che si creerà sulle principali rotte domestiche, in particolare sulla Milano Linate – Roma Fiumicino, in modo da garantire un maggior ritorno dell’investimento per gli investitori italiani. La Compagnia Aerea Italiana avrà il 95 per cento della principale tratta italiana e la concorrenza sarà dunque pregiudicata.

L’argomento utilizzato nel “piano Fenice” a difesa di tale esito è che tutti i maggiori operatori europei hanno una posizione di predominio nel mercato interno. Questo è vero, soprattutto in Francia, tanto che la presenza del *champion national* ha fatto sì che il mercato francese venisse a perdere molti colpi nell’ultimo decennio, caratterizzato da un mercato europeo sempre più liberalizzato. L’esempio evocato, allora, dimostra soltanto come la mancanza di concorrenza comprometta lo sviluppo del mercato.

Un terzo elemento di debolezza è che manca l’apertura delle rotte intercontinentali. A distanza di 12 mesi dalla presentazione del Piano redatto dall’ex amministratore delegato di Alitalia Maurizio Prato, nessun governo ha fatto un passo deciso per aprire il mercato a lungo raggio e favorire lo sviluppo del trasporto aereo italiano. L’unico interesse difeso fino ad oggi, prima dal governo Prodi e successivamente dal governo Berlusconi, è quello di una sola compagnia e non quello del mercato nel suo insieme; dapprima non si è voluto aprire il mercato intercontinentale per non fare scappare l’investitore francese (il principale punto debole dell’offerta di Air France era proprio questo) e successivamente si è lasciato lo *status quo* affinché gli investitori italiani ereditino un’Alitalia con un valore maggiore anche in virtù della limitata concorrenza.

Il decreto legge, di fatto, protegge gli investitori italiani e lascia il contribuente a dover pagare l’ennesimo contributo ad Alitalia. I debiti dell’ex compagnia di bandiera, compreso il prestito ponte, finiranno nelle righe del bilancio pubblico così come il costo degli esuberi.

Se gli *asset* di Alitalia venissero valutati 600 milioni di euro, rimarrebbe circa mezzo miliardo di perdita per i creditori e gli azionisti (la maggioranza delle azioni è del ministero dell'Economia), oltre al prestito ponte che è diventato capitale. Il costo della ricollocazione del personale in esubero della BadCo potrebbe aggirarsi tra un valore compreso tra 700 e 1400 milioni di euro (in funzione dei licenziamenti che devono essere ancora definiti). Nel complesso il costo a carico dello Stato potrebbe raggiungere quasi 2 miliardi di euro, oltre ai 3 miliardi di euro già persi nel precedente decennio.

Malpensa e Fiumicino: i perdenti

La mancata liberalizzazione e il "piano Fenice" presentano sicuramente due perdenti, oltre al contribuente italiano: sono gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino. La nuova compagnia aerea italiana sarà più piccola non solo dell'aggregazione di Alitalia e AirOne, ma anche della sola Alitalia nell'anno 2007. Gli aerei in totale dovrebbero essere complessivamente circa 150, pari alla sola flotta del lungo raggio di Air France-KLM, mentre le destinazioni intercontinentali dovrebbero diminuire anche rispetto al Piano Prato. La SEA, operatore aeroportuale di Milano (gestita dal Comune di Milano che detiene l'84 per cento delle azioni), sarebbe fortemente penalizzata. La causa intentata contro Alitalia non dovrebbe modificare troppo le posizioni di forza esistenti.

La mancata liberalizzazione dei voli intercontinentali e la diminuzione della concorrenza domestica del mercato italiano sono fattori che peseranno sullo sviluppo aeroportuale. Il principale operatore su Milano Malpensa, Easyjet, ha già espresso lo scorso 30 agosto la sua preoccupazione circa l'evoluzione del mercato italiano: e si comporterà di conseguenza.

La stessa società Aeroporti di Roma dovrebbe conoscere difficoltà a seguito del ridimensionamento dell'operatività della nuova compagnia aerea italiana. Se il mercato fosse stato lasciato libero di agire le due società avrebbero potuto ricercare sul mercato nuovi operatori che operassero dai due principali scali italiani; tuttavia l'indirizzo che il governo ha espresso con il decreto legge va nella direzione opposta al fine di garantire una maggiore redditività del Piano Fenice.

Modifiche per il miglioramento del decreto legge

Il decreto legge dovrà essere convertito dalle Camere e dunque possono e devono essere apportati taluni miglioramenti. I tempi sono stretti, perché la cordata ha la necessità di trovare velocemente un accordo con il nuovo commissario Fantozzi. Per giunta potrebbe intervenire la Commissione Europea, giudicando come aiuto di Stato la soluzione trovata o il prestito ponte.

L'accordo con i sindacati è stato considerato da Corrado Passera, amministratore delegato di Intesa San Paolo, come prioritario e necessario. La soluzione verrà probabilmente trovata, anche perché sarà lo Stato – in un modo o nell'altro – ad accollarsi gli esuberanti, e non certo gli imprenditori privati.

È necessaria dunque l'introduzione dell'evidenza pubblica per la trattativa privata, l'eliminazione della deroga dell'Antitrust (in modo da evitare monopoli artificiali) e la rinegoziazione degli accordi bilaterali per le tratte intercontinentali.

La privatizzazione di Alitalia finisce peggio di come era cominciata. Non si può non affermare che l'operazione svolta sia stata sicuramente "straordinaria"... ma a tutto danno dei contribuenti italiani.