

Alitalia: un fallimento salutare

di Andrea Giuricin

La vicenda Alitalia non riesce a trovare una fine; questo è particolarmente negativo in quanto la compagnia di bandiera continua a consumare i soldi dei contribuenti, in particolar modo quelli ricevuti tramite il prestito ponte bipartisan dello scorso aprile. Le parole di Guglielmo Epifani, Segretario Generale della CGIL, domenica 22 settembre, pronunciate ad un'intervista di Lucia Annunziata, sembrano aprire nuovamente la trattativa, dalla quale la Compagnia Aerea Italiana si era ritirata lo scorso 18 settembre.

L'Italia non sembra confermarsi un paese aperto alle regole del mercato; il fallimento della compagnia di bandiera sembra un'ipotesi assurda che nessun attore politico o sindacale riesce nemmeno a prendere in considerazione. In Europa sono recenti i casi del fallimento delle compagnie di bandiera svizzera e belga, Swiss e Sabena, che in seguito agli attacchi alle Torri Gemelle, non erano state in grado di rispondere adeguatamente alle mutazioni dell'ambiente economico. Le crisi nel trasporto aereo sono innumerevoli ed essendo il settore estremamente concorrenziale vede spesso cadere nel baratro le compagnie aeree non competitive, ma contemporaneamente vede il successo dei vettori in grado di ristrutturarsi.

L'ultimo shock esterno è stato l'aumento del prezzo del carburante, che ha seguito quello degli attentati di Londra, la SARS e l'attacco alle Torri Gemelle. Le compagnie, in seguito a questi eventi, sono state costrette a piani industriali con ristrutturazioni anche difficili. L'unica compagnia che pur facendo continuamente nuovi piani industriali, ogni anno veniva salvata dall'azionista di maggioranza, il Ministero dell'Economia, è stata Alitalia.

In meno di cinque anni, l'ex compagnia di bandiera ha pubblicato 6 piani industriali, senza che nessuno di questo fosse mai attuato. Ogni piano si proponeva di riportare in utile la compagnia, ma questo non è mai accaduto. Alcuni di essi avevano anche preso un titolo: il piano "di ristrutturazione e rilancio" del 19 ottobre del 2005 o il piano "di salvataggio e di sopravvivenza" di fine agosto del 2007. Il tempo passava, i piani si susseguivano e i titoli diventavano sempre più cupi. L'unico modo tramite il quale il vettore di bandiera veniva salvato era la continua ricapitalizzazione da parte dello Stato a spese dei contribuenti. L'incapacità del management, mai realmente operativo e sempre condizionato dalla politica e dai sindacati ha fatto sì che dal 2003 la compagnia accumulasse perdite nette per circa 3,5 miliardi di euro.

La seguente tabella mostra le perdite nette di Alitalia tra il 2003 e il 2008 secondo i bilanci pubblicati dall'azienda.

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

Alitalia: Risultati netti dal 2003 al 2008

Dati: in milioni di Euro

Alitalia	Anno						Totale
	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	
Risultato Netto	-512	-844	-168	-626	-495	-800	-3445

(1) Stima del Commissario Fantozzi per i primi 3 Trimestri

Fonte: Bilanci consolidati Alitalia

La tabella evidenzia l'incapacità di controllare l'azienda e dimostra che il fallimento sarebbe già dovuto avvenire diversi anni fa. Il totale delle perdite non lascia adito alle responsabilità che non possono essere attribuite ad un singolo attore, quali sono la politica, il management o il sindacato. Esiste chiaramente una corresponsabilità di tutte le parti in causa.

Intanto, il mercato diventava sempre più concorrenziale e l'azienda non attuava alcun cambiamento per rendersi minimamente più competitiva. Il risultato è stato quello che non solo Alitalia ha perso 1,5 milioni di euro in media al giorno dal 2003, ma che la compagnia non ha investito in nuovi aeromobili ed ha perso quote di mercato significative. Attualmente il vettore di bandiera ha perso l'importanza e il ruolo strategico che poteva avere fino a dieci anni fa, perché è stata sostituita in quasi tutte le rotte da nuovi vettori, anche low cost, che sono più competitivi.

La forza della concorrenza, introdotta dall'Unione Europea più di decennio orsono, ha mostrato tutti i suoi effetti. Il viaggiatore può scegliere di volare in tutta Europa con compagnie che offrono il servizio di trasporto aereo a dei prezzi più bassi o con una qualità superiore.

Le uniche tratte nelle quali Alitalia sembra essere indispensabile è laddove la concorrenza non è stata introdotta; ad esempio sulla Milano Linate – Roma Fiumicino, il duopolio di Alitalia ed AirOne rende impossibile l'entrata di altri operatori; o le tratte intercontinentali laddove il numero delle rotte e gli operatori vengono scelti tramite accordi bilaterali tra Stati. L'apertura della concorrenza per i voli tra Europa e Stati Uniti, il cosiddetto accordo Open Skies, sta già cominciando a dimostrare gli effetti benefici della concorrenza anche su queste tratte intercontinentali.

Alitalia dunque non è più essenziale al turismo italiano, poiché i viaggiatori in larga maggioranza utilizzano già operatori concorrenti. La seguente tabella evidenzia le quote di mercato dell'operatore di bandiera e di AirOne nei primi sette mesi del 2008 e nel mese di luglio del corrente anno.

I dati mostrano che Alitalia ormai trasporta meno del 17 per cento dei passeggeri da e per l'Italia, mentre AirOne rimane un piccolo operatore nonostante la crisi di Alitalia. Si

TABELLA 2

Quota di mercato in Italia

Dati: in percentuale

Compagnia Aerea	Luglio 2008	Gen-Lug 2008
Alitalia	16.7%	21.0%
Airone	6.3%	7.7%

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti ed AEA

potrebbe obiettare che Alitalia serve a garantire alcuni collegamenti essenziali all'interno del nostro Paese; questa affermazione risulta erronea in quanto il servizio universale è difeso dagli oneri di pubblico servizio che esistono in tutta l'Unione Europea.

Nel caso Alitalia fallisse, le rotte potrebbero essere riassegnate ad altre compagnie tramite un'asta competitiva con la quale l'importo versato dallo Stato verrebbe minimizzato. Una procedura di mercato, l'asta competitiva, che non è stata utilizzata durante l'ultima fase di privatizzazione del vettore di bandiera.

Una trattativa privata a perdere

Il primo timido passo verso il mercato, dopo una trattativa privata alquanto discutibile, l'ha fatto il commissario straordinario di Alitalia Augusto Fantozzi il quale la scorsa domenica 22 settembre ha annunciato la pubblicazione di un bando per la manifestazione d'interesse da parte di altri soggetti per gli *asset* della compagnia.

Il punto cruciale non sembra però essere affrontato; finché l'azionista di maggioranza, il Ministero dell'Economia e quindi il Governo, non ammette la possibilità che possano entrare nuovi soggetti per l'acquisto di Alitalia o di alcuni suoi "rami" aziendali, le offerte difficilmente potranno pervenire.

La trattativa è stata lunga ed estremamente costosa per i contribuenti; in due settimane la compagnia potrebbe aver bruciato fino a 50 milioni di euro, dato che l'incertezza sulla sorte di Alitalia peggiora la situazione; infatti i clienti tendono a non acquistare più i biglietti del vettore, in quanto la possibilità del fallimento li spaventa.

La trattativa alla fine si è conclusa con la fuga della Compagnia Aerea Italiana di fronte a dei sindacati che vogliono continuare a dimostrare di essere i "veri padroni" dell'azienda.

Certamente l'offerta di CAI era molto debole, in quanto investiva solamente un miliardo di euro, quando sarebbero serviti almeno 2,5 miliardi di euro.

Le affermazioni del segretario generale della CISL, Bonanni, che ha dichiarato che l'italianità è importante, sembrano essere molto discutibili. L'azienda di proprietà del Ministero dell'Economia, è stata italiana negli ultimi 5 anni, quando ha perso 3,5 miliardi di euro e il mantenimento dell'italianità, tramite la cordata guidata da Colaninno potrebbe costare ulteriori 2/3 miliardi di euro¹. L'italianità avrebbe però un chiaro vantaggio per i sindacati: il mantenimento di un'influenza sulla gestione aziendale che non sarebbe stata possibile se Alitalia fosse stata venduta ad un grande gruppo straniero.

Il piano Fenice prevedeva l'acquisto da parte di CAI degli *asset* di Alitalia, mentre tutti i debiti, i rami aziendali "fallimentari" e gli esuberanti della compagnia sarebbero rimasti a carico dello Stato. Il decreto legge del Governo di fine agosto, volto a facilitare la trattativa tra sindacati e la controparte finanziaria-industriale, non solo limitava la concorrenza sul mercato domestico, ma introduceva la possibilità di condurre una trattativa privata per la vendita degli *asset* della compagnia di bandiera. Questo fatto estremamente grave, era già stato denunciato dall'Istituto Bruno Leoni² ben prima che venisse introdotto perché era necessario l'utilizzo di un'asta competitiva per la vendita delle

1 Le stime sono state effettuate da Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni, Carlo Scarpa per il sito lavoce.info e Ugo Arrigo sull'Espresso del 4 settembre 2008.

2 Il tema è stato trattato da Piercamillo Falasca e Andrea Giuricin dell'IBL "Alitalia ultima fermata: correggere l'incorreggibile" disponibile presso: http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL_Focus_104_Alitalia.pdf.

attività di valore dell'azienda; solamente attraverso un utilizzo delle logiche di mercato sarebbe stata possibile una valutazione esatta del valore dell'azienda..

Il valore di Alitalia

Il valore degli *asset* che la Compagnia Aerea Italiana era interessata ad acquistare è stato oggetto di diverse indiscrezioni giornalistiche; il limite massimo tuttavia non ha mai superato i 500 milioni di euro. L'offerta della cordata italiana è sempre stata molto bassa proprio per il fatto che il commissario straordinario non ha mai voluto utilizzare un'asta competitiva per la vendita, pur non essendo esclusa la possibilità e soprattutto, pur essendo essa un metodo più trasparente.

La vendita di Alitalia deve fare i conti con il valore degli *slot*. Questi infatti, pur non essendo di proprietà diretta della compagnia aerea, hanno sicuramente un prezzo e quindi un valore. La comunicazione del 30 aprile scorso della Commissione Europea, di fatto introduce un mercato secondario per gli *slot*; questo esisteva già da alcuni anni in Gran Bretagna, tanto che la compagnia di bandiera aveva venduto, lo scorso 26 dicembre, tre coppie di *slot* nell'aeroporto di Londra Heathrow per la somma di 54 milioni di euro. L'aeroporto londinese era e rimane estremamente congestionato, nonostante il recente ampliamento con la costruzione del Terminal 5. Non tutti gli *slot* hanno un prezzo elevato come quello applicato da Alitalia, ma tutti gli *slot* hanno un valore, in tutta Europa.

È importante capire come funziona l'assegnazione dello *slot*. Questa è fatta tramite un sistema di *grandfather's rights*, cioè lo spazio è dato alla compagnia storica. Il vettore che detiene lo *slot* lo mantiene anche nella stagione successiva se è utilizzato per almeno l'80 per cento del tempo. È dunque necessario utilizzare lo *slot* per mantenerlo; in caso contrario lo *slot* ritorna sul "mercato" e viene assegnato alle compagnie che erano in lista per ottenerlo. Questo spazio viene assegnato al 50 per cento a nuove compagnie sullo scalo, mentre i rimanenti *slot* possono andare alle compagnie già presenti.

La metodologia tramite la quale è assegnato lo *slot* è la ragione per cui il valore degli *slot* di Alitalia è estremamente elevato. Sono infatti proprio le compagnie storiche che "detengono" i diritti di atterraggio più preziosi. Non a caso i vettori low cost, che sono cresciuti dopo la liberalizzazione europea, utilizzano in maggior parte aeroporti secondari o poco congestionati (tra questi Milano Malpensa).

La ex compagnia di bandiera, come ha già fatto nel mercato britannico, potrebbe vendere gli *slot* e ricavare una somma di denaro molto importante per ripagare i propri debitori ora che è stata commissariata. È responsabilità del commissario Augusto Fantozzi saper ricavare il prezzo più elevato possibile da questi *slot* e cercare tutti gli offerenti possibili per massimizzare le entrate.

La seguente tabella mostra una stima del valore degli *slot* detenuti da Alitalia partendo dai dati dell'orario estivo della compagnia; i dati sono delle stime che non possono essere precise poiché al momento attuale non è si è sviluppato ancora un mercato vero e proprio degli *slot*.

TABELLA 3

La stima effettuata dagli autori, pubblicata su *L'Espresso* del 19 settembre è fatta per difetto. Il valore della Milano Linate – Roma Fiumicino è stato calcolato sulla base della redditività della tratta e solamente questi *slot* coprono un terzo della possibile offerta economica della Compagnia Aerea Italiana raggiungendo i 140 / 180 milioni di euro. Nel complesso gli *slot* di Alitalia potrebbero valere tra i 550 e i 900 milioni di euro, cifra

TABELLA 3

Stima valore Slot Alitalia

Dati: in milioni di Euro esclusa la numerosità degli slot

	Slot medi giornalieri (coppie)	Valore degli slot (in mln di euro)	
		Min	Max
presso aeroporti:	Numero		
Linate e Fiumicino per navetta ⁽¹⁾	52	140	180
Altri in Italia	460	115	230
Europa, Nord Africa, Medio Oriente	130	260	390
Altri Continenti	15	30	90
Totale	657	545	890

(1) Stima effettuata sulla base della redditività della tratta
Fonte: stima Ugo Arrigo - Andrea Giuricin

ben superiore all'offerta della cordata italiana. La ex compagnia di bandiera infatti detiene diritti di atterraggio e decollo nei principali scali europei, che sono praticamente tutti congestionati: la possibilità di aprire una nuova rotta è pagata profumatamente da tutte le compagnie aeree europee.

Il valore potrebbe venire meno nel caso l'Enac ritirasse la licenza di volo. L'Ente, che è intervenuto molto in ritardo ad inizio settembre assegnando ad Alitalia una licenza di volo temporanea, avrebbe il compito di vigilare anche sulla sicurezza dei vettori aerei. La compagnia di bandiera, essendo in continua difficoltà finanziaria da diversi anni, avrebbe già dovuto essere oggetto di tale provvedimento, secondo le stesse normative europee; tuttavia la garanzia di continuità dell'operatività, garantita dalla proprietà pubblica dell'impresa, ha "sospeso" ingiustamente la normativa. Le regole dovrebbero essere identiche per tutti i vettori operanti sul mercato, ma per Alitalia le eccezioni sono sempre state una regola.

Alitalia inoltre possiede 109 aerei di proprietà che in gran parte sono ipotecati. A bilancio essi hanno un valore di circa 1,7 miliardi di euro e quindi ogni aeromobile ha una valutazione di poco più di 15 milioni di euro. Gli *asset* aziendali hanno un valore che non è trascurabile e che la trattativa privata non avrebbe probabilmente saputo evidenziare.

Quale soluzione?

Il prestito ponte è stato uno spreco di denaro pubblico, dato ad una azienda senza management tramite un provvedimento bipartisan. Esso probabilmente sarà giudicato in contrasto con la normativa europea, configurandosi come aiuto di Stato.

La prima domanda che è dunque lecito porsi è quella se erano possibili soluzioni alternative. Un commissariamento 5 mesi orsono sarebbe stato meno gravante per il contribuente, ci sarebbe potuta essere una maggiore competizione tra i vettori presenti sul mercato italiano e non si sarebbe dovuto prevedere un decreto legge limitante la stessa concorrenza sul mercato domestico. Alitalia avrebbe successivamente trovato un acquirente straniero che l'avrebbe risanata. Ad oggi la situazione nella quale si trova la compagnia è molto difficile. La liquidità è prossima allo zero e lo spazio di manovra del commissario straordinario Augusto Fantozzi è molto stretto.

È lecito porsi una seconda domanda: non sarebbe meglio lasciare fallire l'azienda, nel caso in cui non arrivino altre offerte piuttosto che una vendita "forzata" alla Compagnia Aerea Italiana? Certamente una procedura fallimentare sarebbe dolorosa, ma darebbe all'azienda un valore sicuramente superiore a quello proposto dalla Compagnia Aerea Italiana.

Sarebbero sì presenti 18 mila esuberanti, ma in gran parte il personale potrebbe essere riassunto in altre aziende concorrenti che si potrebbero sviluppare in seguito al fallimento del vettore di bandiera. Il costo degli ammortizzatori sociali non sarebbe probabilmente molto superiore a quello dovuto al piano "Fenice", anche perché non sarebbero presenti degli ammortizzatori speciali.

Sarebbe necessaria inoltre una liberalizzazione del mercato intercontinentale con un'azione decisa del Governo nel ridiscutere gli accordi bilaterali. Il mercato italiano del trasporto aereo avrebbe un calo nel breve periodo; tuttavia l'odierna debolezza di Alitalia, che trasporta solo il 17 per cento dei passeggeri da e per l'Italia, non provocherebbe gli stessi effetti che si sono avuti in seguito al fallimento di Sabena. In Italia operano molti vettori concorrenti del vettore di bandiera, i quali trasportano l'83 per cento dei passeggeri. Nel medio periodo gli operatori che sostituirebbero Alitalia farebbero crescere il mercato agli stessi ritmi degli ultimi anni e non farebbero "pesare" la loro operatività sui contribuenti italiani. Se Alitalia fosse fallita in seguito alla liberalizzazione europea, tra il 1997 e il 2007, il mercato del trasporto aereo italiano sarebbe cresciuto ugualmente da 49 a 74 milioni di passeggeri annui.

Il fallimento garantirebbe inoltre la concorrenza nel mercato domestico che la soluzione "tutta italiana" vuole fortemente ridurre. Il consumatore avrebbe dunque un risparmio dovuto alla maggiore concorrenza. Questa soluzione inoltre avrebbe il merito di far comprendere ai sindacati che non possono governare l'impresa.

In Alitalia è stato dimostrato come lo Stato imprenditore, che persegue obiettivi diversi dallo sviluppo aziendale con una buona redditività, non sia in grado di dirigere un'azienda che si trova a competere in un mercato competitivo. Il fallimento di Alitalia, con ogni probabilità, avrebbe dei costi inferiori rispetto a quelli che si prospettano dalla soluzione derivante dal piano "Fenice"; purtroppo la razionalità nelle scelte del decisore pubblico è sempre stata succube della politica.

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.