

Alitalia: dodici mesi sono troppi

di Andrea Giuricin

Il fallimento della seconda fase di privatizzazione si è conclusa nel peggiore dei modi possibili: il ritiro dell'unica offerta di AirFrance – Klm e il conseguente prestito ponte. La sopravvivenza della compagnia di bandiera è assicurata con fondi pubblici e dopo il decreto del governo che permette all'esecutivo di scegliere uno o più acquirenti si è aperta una terza fase di privatizzazione.

Il prestito ponte per Alitalia assume contorni sempre più grotteschi. Il decreto del 23 Aprile scorso che autorizzava il prestito di 300 milioni di euro da parte del ministero delle Attività produttive del governo uscente su richiesta di quello entrante (un'ottima azione bipartisan), criticato informalmente dall'Unione Europea, verrà probabilmente bocciato nei prossimi mesi da Bruxelles.

Il 30 maggio scorso, il governo ha informato la Commissione europea di quello che si prefigura come un aiuto di Stato nei confronti di una compagnia che continua a perdere ogni anno centinaia di milioni di euro.

La procedura d'infrazione, che la Commissione Europea inizierà probabilmente a breve, non vedrà una sentenza in tempi rapidi; Alitalia e il governo continuano a prendere tempo affinché si riesca a creare un'offerta/cordata che abbia i mezzi necessari per investire nel vettore di bandiera.

La terza fase di privatizzazione si apre dunque in modo critico; il prestito è l'ennesimo aiuto di Stato ad Alitalia.

Il prossimo 3 giugno, nel Consiglio d'Amministrazione del vettore italiano, Intesa San Paolo verrà nominata come advisor in questa procedura di vendita. La banca cambia ruolo: da possibile investitore diretto nella cordata italiana (non ancora escluso), diventa il soggetto che avrà la capacità di scegliere gli acquirenti da proporre al consiglio dei Ministri.

Intesa esce come l'attore vincente da questa fase, in quanto come *advisor* avrà dei guadagni sicuri, mentre nel precedente ruolo di partner finanziario di AirOne avrebbe dovuto assumersi dei grandi rischi industriali.

Intesa-San Paolo, nel febbraio 2007 aveva concesso una linea di credito superiore ai 100 milioni di euro ad AirOne e l'italianità sembra essere diventato un requisito essenziale per l'acquisto del vettore di bandiera.

La grandeur italiana

La sola AirOne, anche con l'aiuto di partner finanziari e capitali privati, difficilmente potrà risollevare le sorti di Alitalia; sarebbe necessaria l'entrata im-

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.

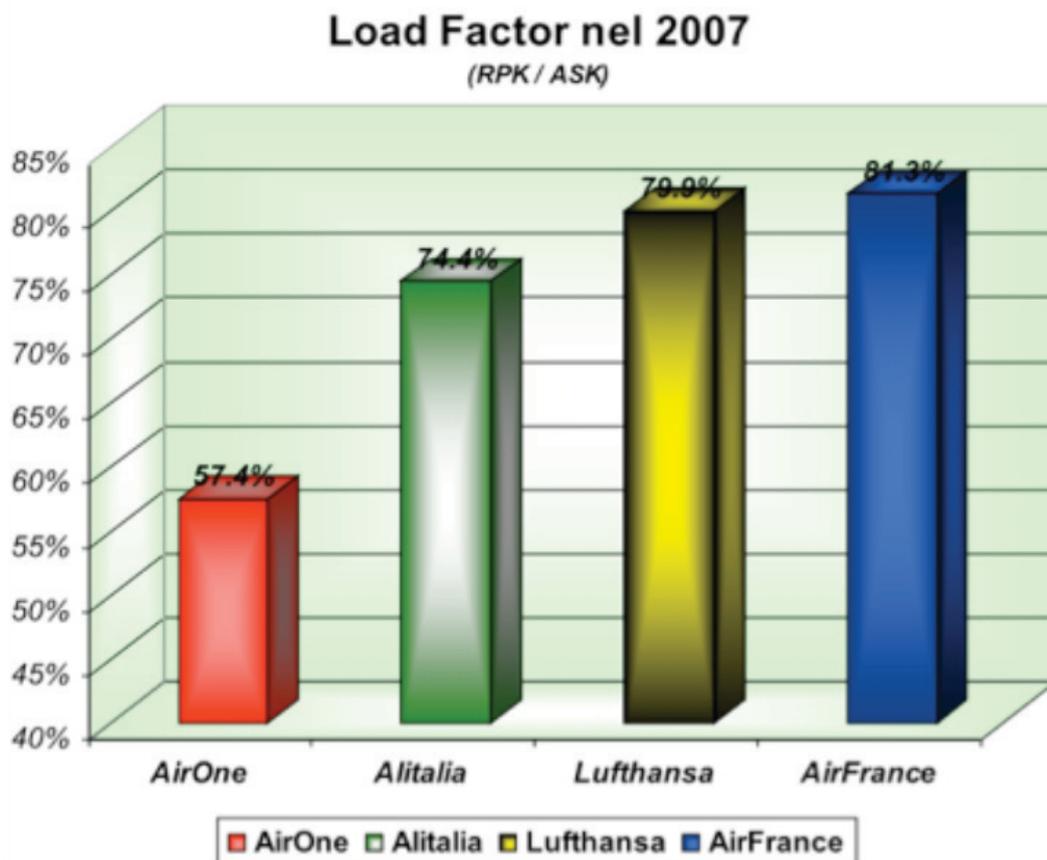
mediata di un grande *player* straniero che sia in grado di effettuare il servizio di trasporto aereo in un modo efficiente.

La compagnia di Carlo Toto, nel 2007, ha avuto un *load factor* inferiore di circa 17 punti percentuali di quello di Alitalia e 24 in meno rispetto ad AirFrance – KLM.

Il *load factor*, nel trasporto aereo, è essenziale per misurare l'efficienza di una compagnia; semplificando, esso misura il riempimento medio di ogni aereo. Lufthansa ad esempio vende circa 8 posti su 10, mentre l'alleata italiana AirOne ne vende meno di 6 ogni 10 posti. Il costo marginale di ogni passeggero aggiuntivo è pressoché vicino a zero e quindi quanto più un vettore è in grado di riempire i propri aerei, tanto più probabilmente sarà in grado di avere maggiori ricavi a costi costanti.

Il seguente grafico mostra il *load factor* per le due principali compagnie italiane e i due principali carrier europei.

GRAFICO 1



Dal grafico è evidente quanto le due compagnie italiane non siano in grado di effettuare un *revenue management* efficiente, in quanto gli aerei viaggiano molto più vuoti di quanto non succeda per i principali operatori europei.

L'italianità della cordata sembra sempre più una scusa per mantenere intatti gli equilibri economico-politici-sindacali vigenti oggi in Alitalia; sono tuttavia proprio questi equilibri che hanno lasciato in stallo la compagnia e l'hanno fatta precipitare in un baratro di 3 miliardi di perdite operative in 9 anni.

Concorrenza nel mercato europeo

AirOne rimane un piccolo operatore con meno dell'1 per cento della quota dei passeggeri trasportati in Europa; insieme ad Alitalia non avrebbe nemmeno il 4 per cento della *market share* di passeggeri europei.

Il mercato del trasporto aereo si sta consolidando e questo processo continuerà nei prossimi mesi. Lufthansa è interessata a compagnie inglesi e del Belgio, facenti parte dell'alleanza Star Alliance.

Il mercato del trasporto aereo europeo è stato liberalizzato completamente per i voli nazionali ed intra-europei ormai da 11 anni; grazie all'apertura sono potute crescere le compagnie *low cost* e in generale tutto il mercato ha tratto dei benefici. I passeggeri italiani erano circa 53 milioni nel 1997, mentre lo scorso anno circa 108 milioni di passeggeri sono partiti o arrivati negli aeroporti italiani. Alitalia nel frattempo trasporta sempre circa 24,5 milioni di persone l'anno e tutta la crescita è da ascrivere ai competitors della compagnia di bandiera.

Attualmente qualunque vettore europeo può collegare due destinazioni europee e l'unico requisito è la redditività della rotta. Le compagnie *low cost* hanno sviluppato il modello *point to point* che collega due città, anche secondarie, direttamente. Nel caso una rotta non sia remunerativa ma si ritenga comunque necessario fornire una copertura, esistono gli oneri di pubblico servizio che garantiscono il "servizio universale". L'abuso di questi Ops a volte ne ha fatto delle barriere all'entrata come è stato nel caso delle rotte da e verso la Sardegna fino allo scorso anno.

Le compagnie concorrenti di Alitalia, nel mercato liberalizzato del trasporto aereo, cominciano a lamentarsi dell'ennesimo aiuto ricevuto dal vettore italiano.; non solo la *low cost* Ryanair, ma anche la spagnola Iberia, privatizzata a cavallo degli anni 2000 dal governo Aznar, chiedono di eliminare le distorsioni del mercato.

L'Italia farebbe bene non solo a guardare l'esempio della "solita" Thatcher, come ricordato nell'articolo di Alberto Mingardi su *Il Riformista* lo scorso 29 Maggio, ma anche l'esempio latino d'Iberia.

L'interesse non è dunque quello di salvaguardare la singola azienda, oltretutto molto inefficiente, con l'ennesimo prestito ma quello di garantire parità di condizioni per una concorrenza tra le compagnie aeree.

Nelle casse di Alitalia sono stati iniettati negli ultimi 12 anni più di 4 miliardi di euro e mai l'azienda è stata in grado di competere con gli altri operatori.

Alitalia non ha carburante per dodici mesi

Il governo ha annunciato che i 300 milioni di euro potranno far sopravvivere per 12 mesi la compagnia. Questa previsione è molto azzardata, poiché nonostante i mesi estivi siano favorevoli alle compagnie aeree, la compagnia di bandiera è entrata in una crisi a spirale. I passeggeri non si fidano più ad acquistare i biglietti per paura di perdere i soldi in caso di fallimento. Il *load factor* continua a diminuire e la crescita del costo del carburante, lo scorso anno completamente annullata dal rafforzamento dell'euro, quest'anno inciderà pesantemente sul conto economico del gruppo. Le coperture di carburante a prezzi relativamente bassi sono praticamente finite e avendo Alitalia la flotta più vecchia verrà colpita maggiormente dall'aumento dei prezzi.

La previsione dei 12 mesi è dunque troppo ottimistica e il carburante della compagnia potrebbe finire già a fine ottobre, ben prima della scadenza del prestito (31 dicembre 2008); inoltre se il finanziamento è realmente a condizioni di mercato, Alitalia dovrà

non solo ripagare i 300 milioni di euro, ma anche degli interessi molto elevati. Lo scorso anno gli oneri finanziari della compagnia hanno raggiunto i 154 milioni di euro e più di metà del prestito servirà solo a pagare gli interessi del debito.

Quale investitore privato darebbe i soldi ad una compagnia che probabilmente non arriverà nemmeno al 31 dicembre?

La risposta è nessuno e per questo motivo la Commissione Europea sarà obbligata a negare il prestito ponte.

L'origine tragi-comica del prestito ponte

La seconda domanda riguarda l'origine dei fondi per il prestito ponte; da dove arriva il finanziamento? La risposta è tanto tragica quanto comica. Secondo la relazione tecnica al decreto legge i due terzi del finanziamento sono presi dal fondo per la competitività e lo sviluppo.

Un prestito ponte che finanzia un'azienda che di sviluppo non ha mai sentito parlare negli ultimi 15 anni e che si prefigura come norma chiaramente anti-competitiva è finanziato in questa maniera; in effetti tra gli obiettivi della direzione generale che gestisce questo fondo è presente quello di "amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi".

Il governo ammette che Alitalia deve essere gestita in amministrazione straordinaria; speriamo dunque che la compagnia venga commissariata.

Se l'intervento dello Stato per salvare Alitalia si configura tanto dannoso quanto inutile, il governo ha tuttavia la possibilità di permettere una crescita del mercato aereo italiano.

La liberalizzazione delle rotte intercontinentali, regolate da accordi bilaterali, deve diventare l'obiettivo prioritario dell'esecutivo. Malpensa potrebbe trovare sul mercato nuove compagnie pronte ad investire sullo scalo, oltre a quelle che già hanno in parte sostituito il vettore di bandiera. Le compagnie straniere potranno scegliere tra l'acquisto di Alitalia o la conquista del mercato italiano; probabilmente sceglieranno il secondo.

La terza fase di privatizzazione è iniziata dunque con l'ennesimo spreco di risorse; forse viene disinnescato anche il rischio liquidazione, come dichiarato dal ministro dell'Economia Giulio Tremonti, ma solo grazie all'ennesimo salvataggio di Stato. La soluzione del governo purtroppo non va in direzione del mercato, ma in quella della distorsione del mercato con i soldi del contribuente.

Una soluzione di mercato avrebbe potuto essere quella di ridurre le tasse per tutte le compagnie aeree ed in questo modo si sarebbe avuta una maggiore concorrenza; tuttavia questa soluzione sarebbe costata quasi 5 volte il prestito ponte, perché ne avrebbero beneficiato tutte le compagnie aeree e non solamente Alitalia, che ha poco più del 20 per cento del mercato italiano.

Se anche i sindacati, in particolare la Cisl che tramite il proprio segretario afferma che "si costruirà qualcosa d'importante", sono fiduciosi di una buona soluzione, allora forse i contribuenti devono cominciare a preoccuparsi.

Alitalia è stata affossata proprio da una gestione non privatistica della società e i quattro miliardi di euro bruciati sono il risultato dell'interesse "generale" della classe politica e sindacale.

Il destino di Alitalia e del denaro "prestato" dai contribuenti non è roseo; dodici mesi sono troppi...