

TRASPORTI

Alitalia-Etihad, occasione per cambiare rotta

ECONOMIA

17_07_2014

**Francesco
Ramella**



Dopo mesi di annunci di un accordo a più riprese dato come imminente, quella di ieri è stata un'altra giornata ricca di novità per la trattativa che dovrebbe portare all'acquisto del 49% di Alitalia da parte di Etihad Airways, la compagnia aerea degli Emirati Arabi Uniti.

L'amministratore delegato della società, l'australiano James Hogan, a Roma per

la presentazione del nuovo volo Roma-Abu Dhabi, ha ribadito la volontà di firmare l'accordo entro fine mese ma a condizione che siano chiare le "condizioni al contorno". Ed ha aggiunto di non voler entrare nel merito del confronto in corso al Ministero dei Trasporti che riguarda sia il tema degli esuberanti, sul quale non c'è il consenso della CGIL, sia il contratto nazionale in merito al quale è emerso il dissenso di piloti ed assistenti di volo.

Se non verrà fatta definitiva chiarezza su questi fronti è prevedibile un ulteriore slittamento della firma. E di tempo, ormai, non ne è rimasto molto: entro settembre le casse di Alitalia rischiano di prosciugarsi nuovamente.

Sono ormai passati sei anni da quando, in nome della "italianità" della società il governo Berlusconi rifiutò l'offerta di Air France-Klm che proponeva un investimento di un miliardo, l'accollo dei debiti e la garanzia del mantenimento di insegne e della autonomia organizzativa della società.

Quel rifiuto è costato molto caro sia ai contribuenti italiani che ai viaggiatori.

La cordata dei capitani coraggiosi ottenne infatti dallo stato un prestito ponte di 300 milioni (non restituiti) che, sommati ai mancati investimenti ed ai debiti non pagati ai creditori (costituiti per la massima parte dall'Erario) da parte della bad company, hanno portato il conto complessivo a carico degli italiani ad oltre quattro miliardi di euro. A ciò si aggiunga la cassa integrazione speciale costata un miliardo di euro e che ha garantito ad oltre ottomila vecchi dipendenti l'80% dello stipendio, con un **assegno medio mensile di 4mila euro** (a fronte di una media di 900 euro per i lavoratori "normali") oltre ad un ulteriore miliardo che è andato a pesare sulle casse dell'INPS.

Come se non bastasse, per quattro anni è stato garantito ad Alitalia il monopolio sulla tratta Linate-Fiumicino per la quale il prezzo dei biglietti è risultato pari a circa il triplo rispetto ad altri collegamenti aperti alla concorrenza fra vettori: ad esempio, secondo la stima di Andrea Giuricin, docente di finanza pubblica all'Università di Milano Bicocca ed esperto di trasporto aereo, il prezzo medio di sola andata tra Milano e Roma era pari a 235 € contro i 76 € della tratta Londra-Glasgow. Da non dimenticare inoltre la fusione fra Alitalia ed Air One, le due maggiori compagnie all'epoca attive nel nostro Paese con ricadute negative sui prezzi delle altre tratte nazionali e la forte contrazione dei voli internazionali continentali e di quelli intercontinentali. E gli oltre 3.000 esuberanti aggiuntivi rispetto a quanto previsto dal piano presentato da Air France.

Per farla breve, un fallimento su tutti i fronti.

Quanto al possibile accordo con Etihad o, meglio, alle pre-condizioni poste dalla compagnia aerea per acquisire il controllo (sostanziale, la maggioranza delle azioni dovrà rimanere in mani europee) di Alitalia sembrano emergere alcuni elementi positivi.

In particolare, come ha evidenziato Pietro Ichino, a differenza di quanto accaduto in passato, la crisi aziendale non sarà affrontata con il ricorso alla cassa integrazione (è questa la ragione principale del mancato assenso da parte della CGIL) ma con un trattamento di disoccupazione per il sostegno al reddito e l'applicazione di contratti di ricollocazione che prevedono l'obbligo per un'agenzia specializzata scelta dal lavoratore licenziato di fornire assistenza intensiva in cambio di un voucher pagabile solo ad avvenuto reinserimento lavorativo.

Va inoltre nella giusta direzione di migliorare l'offerta per i viaggiatori la richiesta della compagnia degli Emirati Arabi Uniti di liberalizzare i voli dell'aeroporto di Linate.

Assai più dubbia è, al contrario, la richiesta di un collegamento ferroviario ad alta velocità fra Roma e Fiumicino. La realizzazione di siffatta infrastruttura totalmente a carico dello Stato dovrebbe essere preliminarmente soggetta ad un'analisi costi/benefici ed essere condotta a termine solo in caso di valutazione positiva.

Da ultimo, è da sottolineare come assai positiva la posizione del nuovo amministratore delegato di Poste Italiane che sembra finora resistere alle sollecitazioni che provengono dalla politica per un nuovo intervento, dopo quello dello scorso autunno, a sostegno della compagnia aerea con la partecipazione all'aumento di capitale (tra i 40 ed i 50 milioni) ed un "equity commitment", ossia l'impegno a coprire eventuali oneri derivanti da contenziosi precedenti o da perdite nel 2014 superiori al budget di inizio anno: Caio ha infatti ribadito che un eventuale nuovo impegno sarà deciso solo alla luce di un'attenta valutazione della sua redditività e non per "ragioni di sistema".

Come la recente esperienza dell'ex compagnia di bandiera dovrebbe aver chiarito in maniera definitiva, i tentativi di correggere i mercati per proteggere i campioni nazionali, nel medio periodo si rivelano un pessimo affare per tutti ad eccezione, ovviamente, dei pochi privilegiati che sono un po' più uguali di tutti gli altri.