

## Alitalia: Fusse che fusse la vorta buona

Di Andrea Giuricin

La svolta nella partita di Alitalia - Ita Airways è arrivata tramite l'offerta congiunta del gruppo MSC, uno dei più grandi player nella logistica a livello globale e nella crocieristica e il gruppo Lufthansa, il più grande gruppo europeo nel trasporto aereo.

Dopo un processo di rinazionalizzazione, che ha visto la creazione dell'ennesima Badco Alitalia e la Newco ITA, siamo finalmente di fronte ad un vero processo di privatizzazione.

Un punto era chiaro nel settore aereo e per Alitalia - ITA Airways: la strategia stand alone non aveva nessuna possibilità di essere sviluppata e la necessità di trovare un partner che potesse acquisire la maggioranza della compagnia aerea è forse l'unica soluzione definitiva. Solo in questo modo, forse, non ci sarà più un ulteriore spreco di risorse pubbliche.

L'ultimo stanziamento da 1,3 miliardi di euro, per la ripartenza di ITA Airways, potrebbe essere consumato molto velocemente dalla compagnia aerea. Infatti, nei primi due mesi e mezzo di attività, essa ha avuto un EBIT negativo per circa 170 milioni di euro. A fronte di ricavi pari a 86 milioni di euro, ha avuto dei costi per 256 milioni di euro. Il dato è peggiore rispetto anche all'ultimo piano industriale che prevedeva un EBIT negativo di circa 150 milioni di euro.

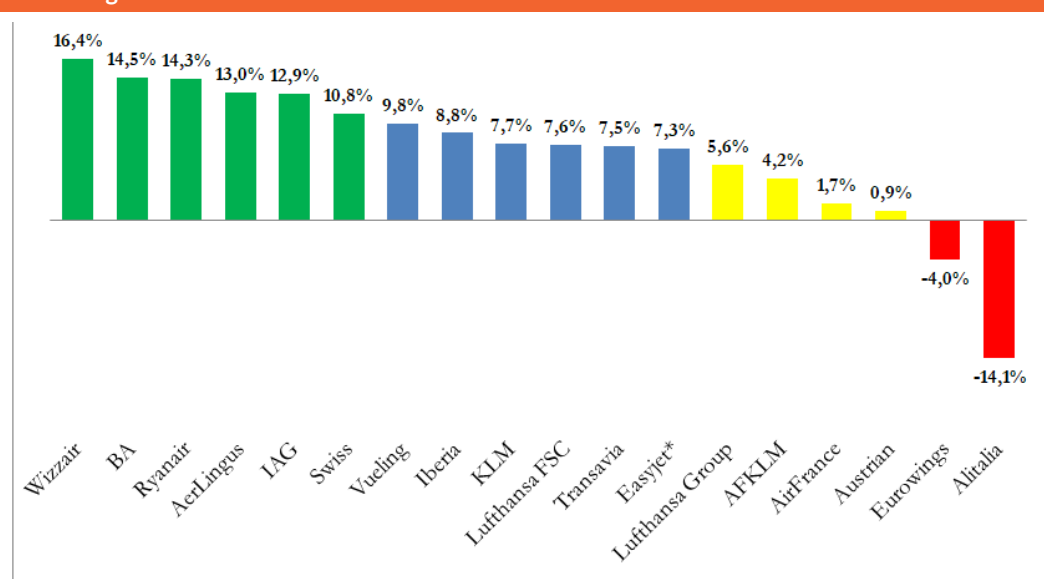
La crisi di Alitalia e ora ITA Airways, tuttavia, non deriva solamente dal difficile del momento del trasporto aereo che sta colpendo tutto le compagnie aeree, ma è insito nel business della compagnia aerea. Nell'ultimo anno pre-pandemia, il 2019, Alitalia aveva un margine operativo negativo di oltre 14 punti percentuali, mentre tutti i grandi operatori, low cost e compagnie tradizionali, avevano un margine positivo.

Il gruppo Lufthansa aveva un margine superiore a quello del gruppo di Air France - KLM, ma inferiore al gruppo IAG (che raggruppa British Airways, Iberia, Vueling e Aer Lingus). All'interno del gruppo Lufthansa vi erano diversi andamenti per le differenti compagnie.

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1

EBIT margin in 2019



Swiss, nata dalle ceneri della fallita Swiss Air, era la più profittevole, mentre Eurowings aveva una marginalità negativa.

Perché Lufthansa potrebbe funzionare per Alitalia – ITA Airways? Sicuramente la situazione attuale non è per nulla facile, ma la strategia di Lufthansa è stata quella di sviluppare diversi hub oltre a Francoforte e Monaco. Infatti, nel corso degli anni, tramite le acquisizioni, ha anche posto il proprio interesse negli hub delle compagnie acquistate come Zurigo (Swiss), Vienna (Austrian Airlines) o Bruxelles (Brussels Airlines).

Alitalia potrebbe essere l'ulteriore compagnia che si aggiunge a questa strategia con i diversi operatori. D'altronde il mercato europeo è andato concentrandosi proprio perché i vettori tradizionali hanno dovuto scontrarsi con operatori low cost sempre più grandi e forti.

C'è da ricordare che Lufthansa aveva un blocco alle acquisizioni di compagnie aeree da parte della Commissione Europea per il fatto che aveva ricevuto soldi pubblici. Tuttavia, negli ultimi mesi il gruppo tedesco ha rimborsato la maggior parte di quei soldi e quindi il blocco è venuto meno, come confermato (non a caso proprio lo stesso giorno dell'arrivo dell'offerta) dalla stessa Commissione.

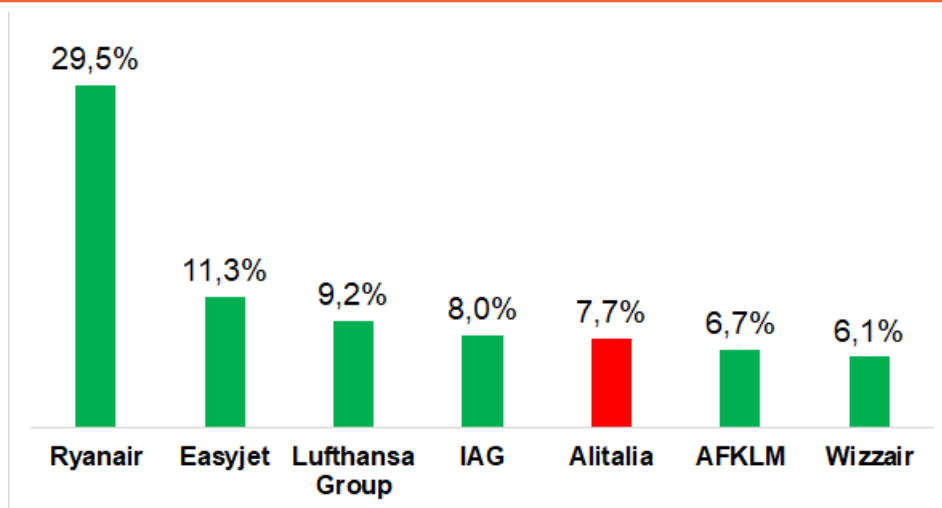
Lufthansa può dare la possibilità di sviluppare alcuni mercati intercontinentali da Roma Fiumicino (in particolare il Sud America) nel momento in cui il mercato dovesse ripartire.

D'altronde, per ITA Airways è impensabile una strategia basata sul mantenimento dell'indipendenza. La quota di mercato di Alitalia sul mercato internazionale da e per l'Italia, il più importante, era ormai limitata al 7,7 per

cento nel 2020, quinto gruppo nel mercato italiano dietro Ryanair, Easyjet, il Gruppo Lufthansa e il gruppo IAG.

**FIGURA 2**

Quota di mercato passeggeri da e per l'Italia nel 2020



La causa di questa situazione non è la pandemia, dato che questa debolezza è una costante da decenni. Dal 2000 al 2021, Alitalia non ha mai chiuso un conto economico con un utile, a parte nel 2002, quando KLM pagò la penale per non fare la fusione con Alitalia. In 22 anni, le perdite sono state miliardarie e il contribuente italiano ha sempre dovuto mantenere in vita la compagnia aerea.

Già a inizio del 2017, prima del Commissariamento di Alitalia con il conseguente uso di soldi pubblici tramite i prestiti ponte, Lufthansa aveva mostrato interesse per l'acquisizione di Alitalia. Tuttavia, il voto contrario dei lavoratori Alitalia in un referendum interno portò all'ennesima soluzione pubblica e il Governo all'epoca decide di mettere i primi 900 milioni di euro di prestiti ponte e di fatto riportare la compagnia aerea sotto il controllo pubblico (tramite il Commissariamento). Seguirono altri prestiti ponte. Quei soldi sono stati di fatto persi ed inoltre si configurano come aiuto di stato, mettendo l'Italia a rischio di una sanzione per questo "prestito".

Nel frattempo, dal 2017 ad oggi, prima Alitalia e poi ITA Airways (per il periodo 15 ottobre – 31 dicembre 2021) hanno perso nel complesso oltre 3,2 miliardi di euro.

Queste perdite purtroppo ricadono in gran parte sul contribuente, che ha dovuto mettere i soldi dei prestiti ponte (oltre 1,6 miliardi di euro tenuto conto degli interessi non pagati) e delle perdite della nuova ITA Airways nazionalizzata (che ha iniziato le operazioni il 15 ottobre del 2021). Oltre al contribuente, della crisi di Alitalia fanno le spese i fornitori che non hanno ricevuto pagamenti per centinaia di milioni di euro.

La soluzione più conveniente per il contribuente e per il settore aereo non sarebbe stata il mantenimento in vita di Alitalia, ma la vendita degli asset di Alitalia ad un operatore privato. Oggi il trasporto aereo si trova al centro di una tempesta perfetta, visti i problemi derivanti dal lato della domanda per via della pandemia e per il contemporaneo aumento dei costi dei carburanti.

I dati ufficiali di Assaeroporti, l'associazione degli aeroporti italiani, hanno evidenziato che la caduta di traffico è stata superiore al 60 per cento nei primi undici mesi dell'anno rispetto al 2019. Gli aeroporti, così come le compagnie aeree e tutti gli operatori del settore hanno scontato perdite enormi proprio per la mancanza di traffico. Il traffico più "pregiato", quello intercontinentale, vede una caduta maggiore della media anche perché vi sono ancora molti blocchi ai voli. Secondo i dati dei primi 11 mesi, la caduta in questo segmento è stata superiore al 70 per cento rispetto al 2019.

Inoltre, in Italia, le restrizioni anti-Covid di fatto stanno bloccando ancora di più il mercato internazionale, in particolare extra europeo, dato che è in vigore un sistema di liste paesi per il quale quasi tutte le destinazioni sono chiuse di fatto (con la quarantena obbligatoria al rientro).

ITA Airways e il Governo si trovano dunque a un bivio: ITA può finalmente finire in un grande gruppo europeo con la forza di un'azionista di maggioranza come il gruppo MSC oppure continuare a dipendere solamente dalla politica. Nel primo caso potremmo essere di fronte a una vera e definitiva privatizzazione, non come quella del 2008-2009 che prolungò l'agonia della compagnia di bandiera. La politica e i sindacati non dovranno però bloccare un'operazione che è di mercato.

Rimane solo l'amaro in bocca che troppi miliardi del contribuente sono stati persi dato che la privatizzazione avrebbe dovuto essere fatta 20 anni fa, quando il mercato è stato liberalizzato.



### 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 tempo scevri da ogni tecnicismo.