

Mario Sebastiani (19 aprile 2018)

E' ancora un valore l'italianità di Alitalia?

Sulle recenti, non nuove vicende di Alitalia ho avuto più volte occasione di dire la mia poco meno di un anno fa¹. Ci torno ancora una volta sopra, ora che forse siamo al rush finale, sostanzialmente sintetizzando alcuni punti fra quelli discussi nelle occasioni di cui ho detto.

A un seminario di qualche mese fa Giulio Demetrio, oggi direttore generale di SEA, ha raccontato che all'inizio della sua carriera un blasonato consulente, nel corso di una riunione tenutasi in SEA (sperabilmente – per lui - a porte chiuse), aveva pronosticato per il settore aereo un declino inesorabile e ravvicinato a causa dello sviluppo delle comunicazioni elettroniche che avrebbe trasformato i viaggiatori in utenti di internet.

Le cose sono andate diversamente e al di là dei ricorrenti travagli non si intravede un'inversione dell'ormai quasi secolare tendenza alla crescita. Meglio così, non solo perché viaggiare è bello e apre le teste ma anche perché fa bene all'economia. Secondo stime attendibili il comparto aeroportuale in Europa contribuisce – fra effetti diretti, indiretti e di ricaduta - per il 4,1% del PIL². Secondo la medesima fonte l'Italia è al 3,6%, sotto la media europea dunque. La domanda che si pone è se si tratti di un valore in salita o in discesa: interrogativo ragionevole perché, al di là della crescita del traffico, il settore aereo da noi non gode di un ottimo stato salute lato aria e anche lato terra avrebbe bisogno di una cura ricostituente.

Su entrambi i fronti i fattori di criticità sono numerosi e sono riconducibili a una lunga tradizione di politica industriale, fatta per lo più di rattoppi, accomunata dall'assenza di una visione unitaria e di lungo respiro del sistema dei trasporti, aerei e non. In negativo le parole chiave sono “frammentarietà” – da cui perdite di economia di scala, di scopo, di sinergie da integrazione, di messa a sistema, di creazione di massa critica, ecc. – e, causa ed effetto di questa, malinteso patriottardismo, schermo protettivo privilegi e di interessi clientelari.

Pur schumpeterianamente convinto che il presente vada interpretato alla luce della Storia e che anche la nostra capacità di vedere il futuro ci guadagnerebbe da questa prospettiva, bypasso la storia antica e meno antica del nostro trasporto aereo e vengo a dove siamo qui e ora: la progressiva ritirata dei vettori italiani dal trasporto domestico e da quello internazionale, diffusi strati di crisi aziendale, ecc.

Poco male, verrebbe da dire, se è vero che la domanda crea la propria offerta, cosicché non importa la nazionalità di chi opera - ci sarà sempre qualcuno pronto a colmare i vuoti. Tanto è vero che la progressiva ritirata delle compagnie italiane da tutti i macromercati (domestico, comunitario, internazionale e intercontinentale) non ha impedito la crescita dei passeggeri con origine o destinazione l'Italia, anzi.

Bisogna però guardare anche alla composizione dell'offerta, alla sua redditività, anche sociale, e (perché no?) al grado di soddisfacimento della domanda. Sotto questo profilo, il traffico **diretto** intercontinentale di passeggeri (l'11% di quello internazionale) fa dell'Italia il penultimo Paese europeo (dopo la Grecia) per collegamenti intercontinentali diretti per

¹ Il Sole 24 Ore, 25.04.2017; La Voce.info, 16.05.2017; AirPress, 17.05.2017, Left, 06.05.2017-

² Cassa depositi e prestiti, *Il sistema aeroportuale italiano*, luglio 2015, p. 10.

abitante. Per il resto il vuoto di offerta è colmato via hub europei, come dimostra il fatto che il rapporto fra passeggeri con destinazioni intra ed extra europee è da noi di 3,2 contro 1,67 della Germania e 1,2 della Francia.

Qui non ci possiamo più consolare con la sovranità della domanda perché l'interesse del Paese - degli utenti *leisure* ma soprattutto del mondo degli affari, che è quello che rende - è di avere collegamenti diretti di lungo raggio e non collegamenti che passano da hub di Paesi concorrenti con noi sul mercato internazionale di beni e servizi, magari propiziando ai nostri acquirenti incontri d'affari durante i transiti, per poi (magari) proseguire per l'Italia a trattare sui prezzi. Si stima che un aumento del 10% dell'offerta di trasporto aereo su rotte intercontinentali dirette determini un aumento del 4,7% degli investimenti diretti esteri in entrata e del 1,9% di quelli in uscita, con un saldo netto di 2,8%³. Inoltre un aumento del 10% dei voli diretti produrrebbe un aumento del 4% degli impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali. Insomma, il lungo raggio, oltre a essere quello a rendimento (seppure differito) aziendale più elevato, lo è anche per la collettività. Questo ci porta a concludere che senza un vettore di lungo raggio "con base" in Italia (a evitare di essere tacciati di nostalgie di bandiera) difficilmente il nostro Paese ce la farà a recuperare il gap sul PIL indicato prima.

Venendo all'Alitalia, risulta che la compagnia sia in sostanziale ma precario pareggio sui collegamenti di breve raggio, dove è forte la concorrenza low cost ma dove ancora mantiene qualche storico presidio. Il medio raggio è invece una voragine di perdite, anche qui a causa della concorrenza low cost a cui però si somma quella dei grandi carrier che fanno crescente feederaggio dai tanti aeroporti italiani verso i propri hub. Infine sul lungo raggio sembra avere qualche ritorno positivo, nonostante quanto sopra, nonostante i perversi effetti delle sue alleanze, nonostante la scarsa attrattiva di un'offerta poco diversificata per destinazioni e per numerosità delle frequenze. Non è una condizione nuova perché da 15 anni il management ha di fatto ridimensionato il ruolo di Alitalia sul lungo raggio, "appaltandolo" in parte consistente ai suoi alleati e ricevendone indietro briciole.

Questi sembrano i fondamentali da cui avviare una riflessione che abbia un senso di prospettiva diverso dal "vuoto a perdere". Partendo appunto dallo sviluppo dei collegamenti di lungo raggio, per i quali le prospettive di mercato esistono e sono ancora buone: lo sono tanto più per i voli diretti dall'Italia, se si considera che, in rapporto agli abitanti, il nostro Paese è penultimo un Europa, come già detto.

Se il quadro descritto è (anche solo all'incirca) corretto, il partner/acquirente da ricercare dovrebbe essere uno forte, ben attrezzato finanziariamente e nella gestione, interessato a sviluppare il lungo raggio dall'Italia integrando la propria rete con Alitalia, e dunque senza competere con essa. Se questo è quanto va ricercato, il suo identikit non coincide con i grandi carriers europei come Lufthansa (la soluzione più spesso richiamata oggi), che avrebbe solo interesse a trasferire altro traffico verso Francoforte, Monaco, Vienna, ecc.; o come Air France-KLM che questa inclinazione l'hanno già messa in atto da "alleati".

Se così è, non ci vuole molta fantasia per arrivare (non solo in via residuale) alle maggiori compagnie ancora oggi assenti dal lungo raggio, offrendo loro di subentrare soprattutto sul medio raggio, il che permetterebbe ad Alitalia di uscire da un mercato che le pesa come un

³ PWC, *Econometric analysis to develop evidence on the link between aviation and economy*, Interim Report preparato per la Airport Commission, 2013.

macigno e con il ricavato della vendita di aerei e slots investire in un paio di dozzine di aerei di lungo raggio, a loro volta federati dal partner, anche da città italiane dalle quali è maggiore l'esodo verso altri *hub* europei. Dunque in prima battuta EasyJet o Ryanair, ammesso che la situazione permetta di scegliere.

Il mondo degli affari però, è popolato da pochi scrupoli e l'esperienza mostra che quanto a questo le compagnie low cost non sono seconde a nessuno. Affinché siano davvero motivate a impegnarsi e a mantenere poi gli impegni, anche finanziari, è essenziale che diventino in forza azionisti, anche (perché no?) azionisti di riferimento ed eventualmente co-azionisti dello Stato italiano, del cui reingresso non mi scandalizzerei se fosse in un'ottica (per una volta) industriale: magari riuscirebbe anche a salvare qualcosa dell'ultimo prestito ponte e a risparmiare un po' sugli ammortizzatori sociali.

Fin qui è sostanzialmente il resoconto di quanto argomentavo poco meno di un anno fa, dove consideravo la possibilità del mantenimento di una partecipazione pubblica in Alitalia solo a fini di garanzia. E dove anticipavo anche che, al di là dell'immediato benign neglect della Commissione europea, prima o poi il prestito ponte sarebbe stato contestato come l'aiuto di Stato che in effetti è, tant'è che nessun socio della compagnia, nemmeno Unicredit e Intesa, si sono sognati di sottoscriverlo.

Venendo all'oggi, dalle notizie che trapelano sulla stampa sembrerebbe che siano rimaste in corsa Lufthansa e EasyJet per le attività aviation. Se si vuole un rilancio del lungo raggio diretto dall'Italia, della prima c'è poco da fidarsi: da esterno mi è difficile vedere altro che l'interesse a eliminare (o a contenere ulteriormente) un concorrente sull'unico vero mercato ricco. Lo scetticismo vale anche per EasyJet, se è vero che è interessata in joint con AirFrance. Anche il quadro degli orientamenti politici italiani sembra (il dubitativo è d'obbligo nel momento in cui scrivo questa nota) "in divenire".

Sempre ammesso che queste siano le opzioni sul tavolo, la domanda che allora si pone è se l'interesse generale giustifichi il mantenimento (rectius, il rientro) di una partecipazione pubblica significativa: dove l'interesse generale non dovrebbe essere quello della mera salvaguardia di posti di lavoro ma lo sviluppo di collegamenti diretti di lungo raggio dall'Italia. Una partecipazione magari minoritaria ma significativa, con un partner industriale, forte e del mestiere, che abbia obiettivi non confliggenti con quello dell'espansione di Alitalia sul lungo raggio. Chissà che questo non aiuti a "emancipare" EasyJet da AirFrance o far entrare in campo un altro partner.

Sempre stando alle indiscrezioni di stampa, Cassa depositi e prestiti avrebbe manifestato una qualche disponibilità a cui potrebbe (chissà) aggiungersi quella di Ferrovie dello Stato. Un'operazione che, se contestuale e alle medesime condizioni di intervento dei privati, non dovrebbe poter sollevare obiezioni sul terreno degli aiuti di Stato e probabilmente a costo prossimo a zero mettendo in conto il recupero (o conguaglio) dei 900 milioni di euro del prestito ponte.

In conclusione (spunto per il dibattito) - accantonando le disillusioni per le vicende di Alitalia, come studiosi e come contribuenti, e non avversi all'ottimismo - siamo certi che una qualche parziale rinazionalizzazione non possa giovare all'interesse generale? Lo siamo anche in relazione a un controfattuale che non conosciamo ma che verosimilmente potrebbe essere peggiore?

