



DANIELE DISCEPOLO

Il caso

Alitalia, profondo rosso con lo Stato azionista

EUGENIO OCCORSIO → pagina 6

Il rapporto

Alitalia, le ali sono ancora bucate Stato azionista, perdite peggiori

EUGENIO OCCORSIO, ROMA

Le Fs hanno avviato la due diligence e cercano un partner. Ma secondo il think tank di Cottarelli la compagnia è costata ai contribuenti 5 miliardi dalla privatizzazione del 2008 ad oggi e 10 totali dagli anni '90

improrogabilmente restituiti, come vogliono le regole europee, entro il giugno 2019 sulla base dell'ennesima proroga concessa dal governo la settimana scorsa. «Se guardiamo ai grafici anno per anno - puntualizza Carlo Valdes, il ricercatore che ha redatto il rapporto - si vede che i temporanei miglioramenti dei conti sono sempre stati legati a interventi dello Stato». Al di là della questione della partecipazione pubblica «in un'attività commerciale che all'estero viene tipicamente gestita da privati - riprende Cottarelli - resta da capire che senso abbia combinare una società ferroviaria e una compagnia aerea, quali sinergie siano possibili, quale integrazione ipotizzabile. Non mi sembra ci siano molti esempi di una tale combinazione in altri Paesi».

Ma se il matrimonio con Fs pare controproducente anche per una serie di altri motivi, gli aspetti finanziari, in un momento in cui paradossalmente si sbandierano 18 miliardi di privatizzazioni, sono i più inquietanti. I 10 miliardi che è costata Alitalia sono dovuti ai 16 aumenti di capitale a cui ha partecipato lo Stato, ai contributi per la cassa integrazione e la mobilità dei dipendenti, ai tre prestiti ponte, alle spese per il ripiano del passivo dell'amministrazione straordinaria dell'inizio del 2008, ai contributi per l'addestramento del personale. «È auspicabile che si cambi direzione», insiste il rapporto. La direzione verso cui si sta andando peraltro non è ancora molto chiara. Tutte le manifestazioni di indirizzo del ministro per lo Sviluppo vanno verso un intervento pubblico, ma Di Maio ha parlato di

agevolare l'ingresso delle Fs nella futura compagine azionaria, invitare nella compagine stessa alcune partecipate dello Stato senza specificare a quali pensi, convertire una parte dell'ultimo prestito in azioni che resterebbero in capo al ministero dell'Economia, far intervenire Cdp per finanziare il leasing di aerei a lungo raggio. «Non va bene in nessun caso», accusa Cottarelli. «Non c'è nessuna ragione economica per cui lo Stato debba partecipare al capitale di una compagnia aerea quando questo non avviene da tempo nella maggior parte dei Paesi avanzati». Anche l'ammontare dell'operazione è confuso: si parla di 2 miliardi ma dipenderà soprattutto dalle modalità della partnership con una compagnia aerea (Delta, Lufthansa, easyJet) che dovrà contestualmente essere stipulata.

L'Alitalia, sotto gestione commissariale dal 2 maggio 2017 (givedì scorso è stata reintegrata la "troika" dei commissari con la nomina di Daniele Discepolo in sostituzione di Luigi Gubitosi per affiancare Enrico Laghi e Stefano Paleari), sta come si diceva meglio in salute rispetto a un anno e mezzo fa, quando è avvenuta l'ennesima rottura azionaria con l'uscita del socio privato Etihad e la dichiarazione di "fallimento in continuità".

In questi mesi, hanno riferito in Parlamento i tre commissari (l'ultimo atto formale di Gubitosi prima di "migrare" verso Tim) sono aumentate del 7,3% le entrate del lungo raggio (di gran lunga il settore con i migliori margini), è stato ottimizzato l'handling (-30% dei bagagli persi in un comparto cruciale

S caricare l'Alitalia sulle spalle delle Fs, quale è l'intenzione del governo, è un errore che potrebbe avere conseguenze pesantissime sui conti pubblici. La compagnia aerea è già costata ai contribuenti ben 5 miliardi in prestiti e contributi vari solo dall'ultima privatizzazione nel 2008, e il doppio da metà degli anni '90 ad oggi. «Ora, delle due l'una», accusa Carlo Cottarelli. «Se l'Alitalia è ancora in perdita lo Stato va incontro a sicuri e immotivati esborsi, se invece è risanata non si vede perché lo Stato debba intervenire». A poco vale - si legge in un rapporto appena sfornato dall'Osservatorio Cpi che Cottarelli dirige che verrà pubblicato oggi sul sito dell'Osservatorio stesso - che i conti della compagnia stiano tornando in ordine e che per fine anno si affaccerà perfino, pare, un piccolo utile almeno nel bilancio trimestrale. La compagnia oggi "vive" sull'ultimo prestito di 900 milioni, che andranno

per l'immagine), i ricavi da passeggeri sono saliti del 7% superando dopo molti anni i 2 miliardi nel confronto gennaio-settembre 2018 su 2017 (il fatturato complessivo nel periodo è stato di 2,3 miliardi e le premesse sono per circa 3 miliardi nell'anno), sono aumentate del 9% le ore volate, è stato tagliato di 8 milioni il costo dei dirigenti portandoli da 64 a 50, sono scesi del 10% i costi del catering, della stessa quota la manutenzione pesata e del 14% i costi commerciali, e sono cresciuti del 10% i ricavi di Alitalia Cargo. "Il problema è capire se si tratta di un risanamento strutturale oppure ancora una volta di un temporaneo rialzo legato ai finanziamenti pubblici", insiste il rapporto.

Anche le Fs sono reduci da un laborioso lavoro di ristrutturazione e rilancio, condotto sotto le gestioni Moretti e Mazzoncin, che ora rischia di essere vanificato per salvare l'Alitalia. Dai 2,1 miliardi di perdite del 2006, il gruppo ha recuperato la redditività e chiude stabilmente in attivo. L'ad Gianfranco Battisti mercoledì scorso ha preannunciato un utile di 500 milioni per il 2018, e confermato il massiccio piano di investimenti da 6 miliardi per 600 nuovi treni regionali (sarà rinnovato l'80% del parco rotabile) oltre alle operazioni sull'alta velocità come il completamento della Napoli-Bari. Sta di fatto che il 12 ottobre le Fs hanno ufficialmente avviato la due diligence su Alitalia, e che sono anche impegnate in prima persona nella ricerca del partner industriale, come ha confermato lo stesso Battisti.

Ma nei disegni del governo non c'è solo il coinvolgimento di Fs. Si parla anche di un intervento della Cassa depositi e prestiti: non si di quale natura, ma Massimo Tononi, che della Cdp è presidente, ha messo le mani avanti alla presentazione del piano industriale mercoledì scorso. «Non c'è nulla di concreto (il caso Alitalia è stato portato 12 volte finora all'attenzione del cda di Cdp ma non è mai entrato neanche in discussione, ndr) e comunque escludiamo qualsiasi intervento», ha tagliato corto. Il problema è che Tononi è espressione delle Fondazioni, azioniste di minoranza di Cdp con il 16%, e Giuseppe Guzzetti (che annuiva convinto alle parole di Tononi) è stato sempre fierissimo oppositore di qualsiasi intervento di soccorso. Ma ora Guzzetti è in via di pensionamento e il futuro è tutto da scrivere. Non a caso Fabrizio Palermo,

ad di Cdp, nella stessa occasione è stato più possibilista: «Se ci verrà fatta una proposta la esamineremo con la consueta attenzione». Palermo è stato nominato dall'attuale governo così come Battisti e anche il neo-commissario di Alitalia, Discepolo. Il pericolo che la politica torni a mettere le mani su Alitalia, con il rischio serissimo di scottarsi ancora una volta, è tornato attuale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlo Cottarelli
direttore
Osservatorio Cpi



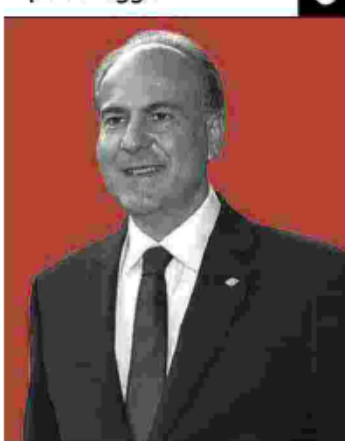
Daniele Discepolo
nuovo
commissario
Alitalia

900

MILIONI DI EURO

Il più recente (2017) prestito statale a favore di Alitalia: dovrà essere restituito entro giugno 2019

Il personaggio

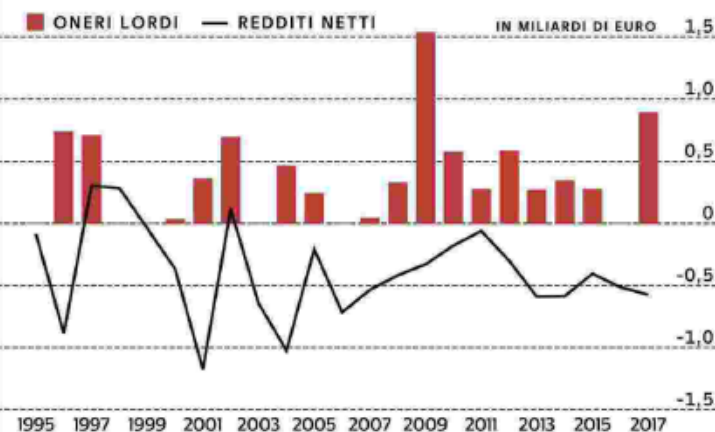


Gianfranco Battisti
ad di Fs dal 31 luglio 2018, ha avviato la due diligence per acquisire la "nuova" Alitalia

I numeri

COSTI E BENEFICI

INIEZIONI DI CAPITALE PUBBLICO IN ALITALIA E RISULTATI DI BILANCIO



GLI ONERI CUMULATI

COSTI ANNO PER ANNO DELLE RICAPITALIZZAZIONI DI ALITALIA

