



Il trasporto aereo non finisce con Alitalia

12.03.21

Marco Percoco

Commenta

Il ridimensionamento di Alitalia può garantire non tanto il rilancio, ma la semplice sopravvivenza al vettore solo se ci sarà una profonda discontinuità rispetto al passato. Ma è per tutto il settore del trasporto aereo che vanno ridefinite le politiche.

Ancora un finanziamento per Alitalia

Ciclicamente ritorna: Alitalia torna a riempire le pagine dei giornali e, tutto sommato, a impensierire gli italiani. Quanto si è letto negli ultimi giorni non è dunque qualcosa di nuovo, e non lo è nemmeno la retorica che vede, da un lato, chi chiede a gran voce il suo fallimento, non solo formale, e dall'altro, chi si spertica a favore di un futuro che sarà certamente luminoso per la nuova, ennesima, vita della compagnia aerea.

È, però, lecito immaginare che le aspettative più rosee del governo stiano in realtà nel mezzo, ovvero nella semplice ricerca della sopravvivenza del vettore, data la complessità della vicenda che, con grande sforzo di sintesi, è possibile ordinare in alcuni punti.

– Secondo le [stime di Mediobanca](#), dal 1974 al 2014 la vicenda Alitalia è costata 7,4 miliardi di euro alle casse dello stato, di cui 4,1 solo nel periodo dal 2008 al 2014.

– Dopo la vicenda dei “capitani coraggiosi” e la costituzione della Cai, e dopo l’ingresso di Etihad e il commissariamento nel 2017, si è nuovamente giunti alla costituzione di una *bad company*, la vecchia Alitalia, che dovrà far fronte ai suoi debiti, e a una nuova azienda, Ita, che dovrebbe rilevare le attività principali della stessa [Alitalia](#), con un contributo da parte dello stato di circa 3 miliardi di euro.

– Negli ultimi anni, lo stato ha concesso “prestiti ponte” ad Alitalia per complessivi 1,3 miliardi di euro, operazioni che sono finite sotto la lente dell’Antitrust europea, in quanto sospettati di essere aiuti di stato, e su cui ci si attende entro poche settimane un pronunciamento che potrebbe condannare la compagnia aerea a restituire quell’importo;

– Se Ita, una volta rilevate le attività di *aviation*, non verrà considerata come in sostanziale discontinuità rispetto ad Alitalia, potrebbe essere chiamata a ripagare parte degli 1,3 miliardi del prestito, oltre che, molto probabilmente, a rispondere in solido dei debiti del vettore. Di fatto, nascerebbe già con un pesante fardello finanziario.

Obiettivo sopravvivenza

Tutti questi punti, espressi in maniera certamente asciutta, danno una chiara idea del ginepraio-Alitalia e del perché, data la storia recente, è necessario aspettarsi semplicemente una parziale sopravvivenza e non certo uno sviluppo del vettore.

La scelta del management di Ita di partire con pochi aerei, probabilmente 45, e di selezionare le rotte, focalizzandosi solo su quelle più redditizie o con significativo *feeder value* (ovvero, per quelle rotte che rappresentano un valore per i voli intercontinentali sull’hub di Roma Fiumicino) è chiaramente coerente con questo obiettivo, purché accompagnata da serie considerazioni sui costi, soprattutto nel medio periodo.

Non c'è dubbio, infatti, che Alitalia, almeno negli ultimi 20 anni, sia stata fortemente svantaggiata dagli elevati costi delle rotte interne (con conseguenti tariffe non competitive rispetto ai vettori low cost) e dall'eccessiva "politicizzazione delle rotte", che a volte sono state aperte in base a criteri di mera opportunità politica.

Il ridimensionamento di Alitalia, attraverso l'ingresso di Ita, potrà garantire non un rilancio, ma una semplice sopravvivenza al vettore solo se ci sarà una profonda discontinuità, nei fatti e non nei principi, rispetto al passato. E in questo, la spada di Damocle dell'Antitrust Ue rappresenta paradossalmente un'opportunità per contenere i costi e per tenere la compagnia fuori dalla portata della politica.

A questo punto, bisognerebbe chiedersi perché continuare a discutere di Alitalia quando il mondo è pieno di altri vettori. Qual è l'utilità dell'azienda per gli italiani? La retorica è sempre stata quella della sua "strategicità" nell'ambito del trasporto aereo. Ma se è così, sarebbe lecito attendersi interventi altrettanto significativi nel settore aeroportuale, che di fronte a una perdita complessiva di circa 140 milioni di passeggeri, necessita di interventi importanti, soprattutto in termini di efficientamento tecnologico, di connessione degli scali con i centri urbani e, in alcuni casi, seppur pochissimi, di sostanziali ampliamenti.

Il Piano aeroporti giace in qualche cassetto da quasi 10 anni, mentre nello stesso periodo ci si è sempre precipitati a soccorrere Alitalia. La discontinuità profonda dovrebbe riguardare non solo l'azienda Alitalia, ma anche, se non soprattutto, le modalità di definizione delle politiche dei trasporti nel settore aereo.

In questo articolo si parla di: [aiuti di Stato](#), [alitalia](#), [Alitalia-Italia trasporto aereo](#), [Antitrust](#), [infrastrutture](#), [Marco Percoco](#), [Mediobanca](#), [trasporto aereo](#)

BIO DELL'AUTORE

MARCO PERCOCO



Marco Percoco è professore associato di economia dei trasporti presso l'Università Bocconi di Milano ove dirige il GREEN (Center for Geography, Resources, Environment, Energy and Networks). È autore di numerose pubblicazioni in tema di politica dei trasporti, sviluppo del territorio e di analisi delle politiche di coesione dell'Ue. E' stato responsabile scientifico progetti per enti governativi nell'ambito delle infrastrutture di trasporto e dello sviluppo locale, tra cui il Ministero della Coesione Territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la European Investment Bank, la World Bank, l'Inter-American Development Bank.

[Altri articoli di Marco Percoco](#)