

La mano visibile



ALESSANDRO DE NICOLA

## LA LUNGA PICCHIATA DI ALITALIA QUANDO GLI AIUTI DI STATO SONO SPRECO DI DENARO PUBBLICO

**N**el corso dell'ultima settimana i lettori avranno notato due notizie che riguardano Alitalia. La prima è la rottura delle trattative tra la nuova compagnia Ita e i sindacati sulle nuove assunzioni e le relative condizioni. La seconda è l'anticipazione della decisione della Commissione Ue di considerare illeciti gli aiuti di Stato concessi dal governo italiano nel 2017, pari a 900 milioni, in attesa di una pronuncia sul successivo sussidio di 400 milioni del 2019. Vediamo di ricostruire brevemente la vicenda della nostra ex compagnia di bandiera che sembra collimare alla perfezione con la definizione di stupidità coniata da Einstein: ripetere lo stesso comportamento pensando ogni volta che porterà a risultati diversi. Tutti sappiamo che, come ha notato sarcasticamente il *Financial Times*, i 75 anni di vita di Alitalia sono stati contrassegnati da continui conti in rosso. Dal 1974 al 2017 le perdite hanno totalizzato 9,6 miliardi di euro (attualizzati al 2017) e lo Stato ha investito nella compagnia 10,6 miliardi (oneri lordi). Nello stesso periodo, gli oneri netti, calcolati sottraendo i

costi gestionali siano aumentati. Nel 2020, il Covid ha poi inferto una mazzata tremenda ai già sbilenchi conti della società. Per contribuenti e fornitori, secondo l'economista Andrea Giuricin, in quattro anni sono andati in fumo più di 8 miliardi. La nuova società che nasce dalle costole di Alitalia, Ita, ha una dotazione di 3 miliardi e il management sembra avere un mandato preciso: operare con una compagnia di ambizioni ridotte (solo 52 aerei) in modo economicamente sensato. Il bando per l'assunzione del personale si limita a 2.800 unità che non provengono solo da Alitalia: dei 30 mila curriculum solo 7 mila (sugli attuali 11 mila lavoratori) arrivano dalla ex compagnia di bandiera. I salari offerti saranno in linea o addirittura più bassi di quelli del mercato e anche questo da solo non assicura il successo dell'impresa, giudicata da molti esperti troppo piccola per competere sia con le low-cost che con le grandi avio-linee. E qui arrivano le ultime notizie: i sindacati non ci stanno: l'esperienza gli ha insegnato che nel 2008 i lavoratori in esubero post-privatizzazione ottennero sette anni di cassa integrazione all'80% dello stipendio (una disparità di trattamento con i lavoratori di altri comparti francamente inaccettabile). Nel 2017 un referendum bocciò il piano di ristrutturazione Etihad concordato con le rappresentanze sindacali. Adesso si chiedono assunzioni, cassa integrazione per quattro anni all'80% dello stipendio, compensi più alti: vedremo come andrà a finire.

L'opinione



Decine di miliardi dei contribuenti gettati al vento. E ora si rischia anche di dover pagare una maxi multa per la violazione delle norme sulla concorrenza

proventi per lo Stato derivanti dalla vendita di azioni e obbligazioni della società (980 milioni) e i rari dividendi (244 milioni) sono ammontati a 9,4 miliardi. La privatizzazione del 2008 a favore dei "capitani coraggiosi", poi integrati da Etihad, costò assai cara, tant'è che metà dei 10,6 miliardi lo Stato li ha versati dal 2008 in avanti. Arriviamo al maggio del 2017, quando la società, sull'orlo del fallimento, viene

Nel mentre la Commissione richiederà

indietro i 900 milioni ad Alitalia - che non li ha - con gli interessi (350 milioni) e in più l'Italia rischia, come suprema beffa per il suo povero contribuente, di dover pagare anche una multa, come già è accaduto varie volte per violazione delle norme sulla concorrenza. Per aggiungere sale sulla ferita, l'amministratore delegato di Ryan Air, O'Leary, ha annunciato che ricorrerà in Europa affinché Ita debba almeno in parte essere ritenuta responsabile della restituzione degli aiuti illeciti. Comunque la si giri e pur essendo la decisione della Commissione ancora appellabile davanti ai tribunali Ue, è una storia significativa sotto molti profili. Il primo è che i sussidi pubblici non solo creano concorrenza sleale nei confronti delle imprese che non ne beneficiano (di qui il divieto nei trattati europei) ma molto spesso si trasformano in uno spreco di denaro pubblico che nemmeno risolve le sorti della società. E quindi, per essere propositivi, si potrebbe appoggiare l'idea recentemente avanzata dall'economista Mario Seminerio il quale, con riferimento all'Italia, suggerisce che il Mise dia informazioni puntuali su come vengono chiusi i famosi "tavoli di crisi" sulle imprese in difficoltà: a tre o cinque anni di distanza dall'erogazione di denaro del contribuente quali sono stati gli effetti? I benefici sono valse i costi? Se l'opinione pubblica fosse bene informata delle scarse virtù taumaturgiche dello Stato imprenditore, potremmo in futuro, chissà, evitarci tante piccole o grandi Alitalia.