

Alitalia, il ruolo dei sindacati e della politica

8 miliardi di “buco” creati dall’azienda tra il 2017 e il 2020: di chi sono le responsabilità

Di Andrea Giuricin

Introduzione

Il trasporto aereo italiano sta vivendo il suo momento di crisi più duro di sempre a causa della crisi Covid-19. Quest’anno il numero di passeggeri si ridurrà dai 161 milioni del 2019 a meno di 50 milioni. È il livello più basso da prima della liberalizzazione del 1997, quando viaggiarono circa 53 milioni di passeggeri.

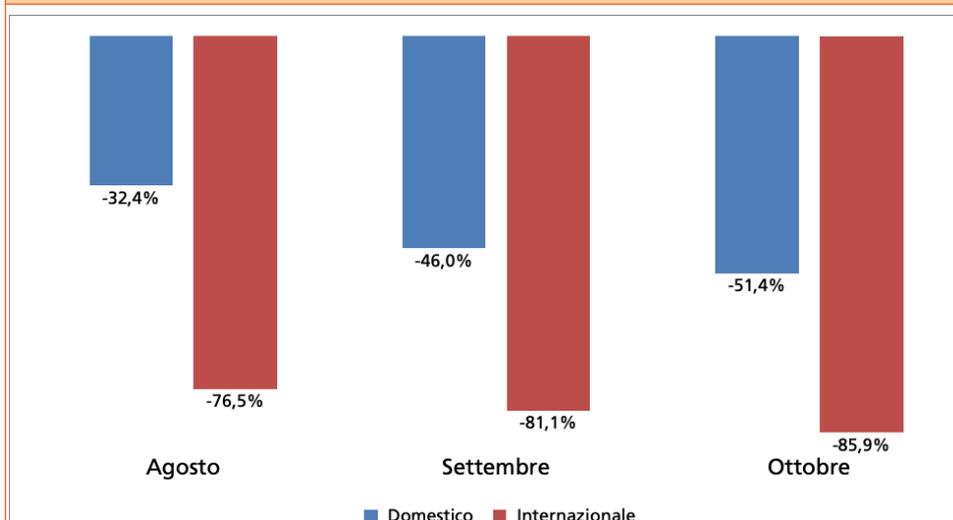
Anche nelle ultime settimane il numero di viaggiatori ha continuato a calare per via del secondo lockdown.

Andrea Giuricin è Fellow dell’Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1

Traffico passeggeri negli aeroporti italiani

Il traffico internazionale valeva quasi l’80% del traffico complessivo nel 2020



Fonte: Assaeroporti

La caduta del traffico è continua dal mese di agosto, quando la piccola ripresa estiva aveva acceso qualche speranza. La probabilità di una ripresa del traffico per l’ultimo trimestre dell’anno è praticamente pari a zero.

In tutto questo, la nuova Alitalia stenta a decollare nonostante i miliardi di euro messi a disposizione dal decreto rilancio del Governo. Alitalia continua a perdere moltissimi soldi e non sembra avere alcuna reale prospettiva di rilancio.

Il dato interessante è che l’azienda commissariata nel maggio del 2017 ha perso

quote di mercato e soldi anche quando il mercato si stava espandendo, sicuramente perché la gestione commissariale non prevedeva in una prima fase la ripartenza, ma solo il mantenimento dell'azienda stessa.

Stiamo però al contempo vedendo che il ruolo della politica resta preminente con un interventismo diretto dei diversi Ministri anche nella definizione dell'ultimo piano industriale della NewCo, che dovrà poi essere presentato alla Commissione Europea. La politica sembra farsi dettare l'agenda dai lavoratori e dai sindacati di Alitalia, dato che l'unica cosa che sembra interessare non è la sopravvivenza del mercato aereo, quanto la minimizzazione degli esuberanti per la compagnia che fu di bandiera.

È bene ricordare che l'azienda Commissariata ha perso circa 2 miliardi di euro e di fatto è una vera e propria BadCo. Questa BadCO rimarrà anche quando la NewCo, pagata dai contribuenti, inizierà a operare e lascerà enormi debiti verso tutti i creditori della vecchia compagnia.

Ma dove nasce la situazione attuale?

Il ruolo della politica e il cattivo esempio del referendum 2017

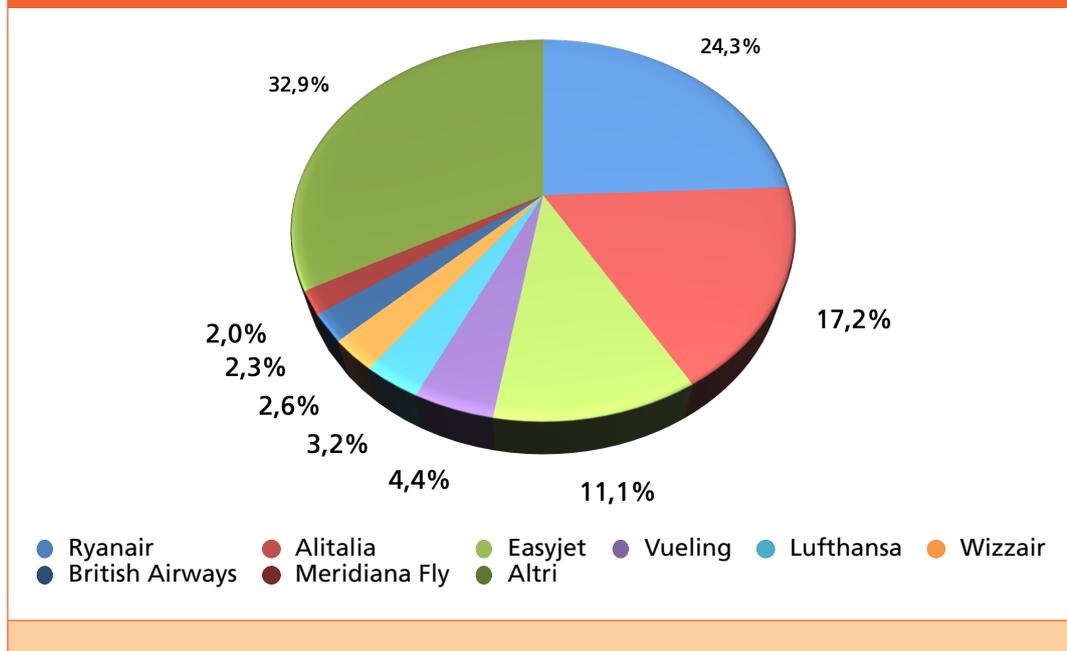
Anche quando Alitalia è stata privatizzata, con la ripartenza del Piano Fenice a cavallo tra il 2008 e il 2009, l'azienda ha continuato a subire l'influenza della politica.

Quando i dipendenti dell'azienda si sono ritrovati a fine aprile del 2017 di fronte al referendum circa l'accettazione o meno del nuovo piano industriale, hanno compreso che la politica sarebbe intervenuta con i soldi del contribuente.

Il piano industriale di rilancio prevedeva circa 2 miliardi di nuovi investimenti, per cercare di rafforzarsi sul mercato a lungo raggio, che per anni è stata la debolezza del vettore nazionale.

FIGURA 2

Quota di mercato in Italia nel 2016



Al tempo stesso si prevedevano circa 2000 esuberanti per cercare di rendere più efficiente la compagnia che ormai aveva perso la leadership del mercato italiano e si trovava a competere con le più grandi low cost europee, senza averne la struttura di costo. Una delle debolezze di Alitalia era che non aveva nemmeno la struttura di ricavi delle compagnie tradizionali, che erano cresciute nei decenni precedenti anche grazie alle acquisizioni.

Già nel 2016, Alitalia si trovava in seconda posizione in termini di numero di passeggeri nel mercato italiano, dietro Ryanair, la prima low cost europea, e davanti a Easyjet e Vueling, altre due low cost molto più grandi della stessa Alitalia a livello europeo.

Questi elementi erano da tenere in considerazione nel piano industriale che prevedeva il focus sul lungo raggio e una riduzione di costo (anche del personale).

Su tale piano industriale, i dipendenti hanno avuto la possibilità di esprimersi tramite un referendum, sapendo che l'azienda senza la nuova liquidità (pari a circa 900 milioni di euro), molto probabilmente avrebbe dovuto chiudere i battenti.

In questo caso l'intervento della politica è stato diretto, perché di fronte alla possibilità della liquidazione della compagnia stessa, il Governo decise di intervenire con un prestito ponte di 600 milioni di euro del contribuente per mantenere in vita la compagnia stessa.

Questi continui interventi, sia diretti che indiretti, hanno alimentato la creazione di moral hazard. Cioè l'assunzione, da parte degli stakeholder, di rischi eccessivi, in base alla presunzione che la politica non avrebbe mai consentito la bancarotta di Alitalia. Di fatto, l'azienda avrebbe sempre continuato a operare, con il minimo della ristrutturazione possibile, perché i soldi sarebbero arrivati dalla fiscalità.

La società a partire dal maggio del 2017 non ha dunque smesso di operare (non è stata liquidata), ma la politica ha potuto scegliere i propri commissari alla guida dell'azienda e poco importa che tale scelta sia costata diversi miliardi di euro al contribuente italiano in soli tre anni e mezzo.

L'interventismo della politica

La politica è intervenuta non solo a spese dei contribuenti, ma anche dei passeggeri.

Alitalia beneficia e ha potuto beneficiare nel corso dell'ultimo decennio della cassa integrazione straordinaria creata con il fondo speciale per il trasporto aereo. Questo è alimentato tramite una "tassa" speciale, vale a dire il contributo sui biglietti aerei, prima pari a 3 euro, poi aumentati a 5 euro, pagato da tutti i passeggeri in partenza dall'Italia, inclusi quelli (cioè la larga maggioranza) che utilizzano vettori diversi.

Questo significa che ogni passeggero paga e ha dovuto pagare nel corso degli anni un balzello per dare dei benefici speciali ai dipendenti del settore aereo e particolarmente a quelli di Alitalia con una cassa integrazione lunga 7 anni all'80 per cento dello stipendio. Solamente nel periodo compreso tra il 2009 e il 2014, il fondo volo è costato oltre 900 milioni di euro ed è andato a compensare in buona parte i lavoratori in esubero dal Piano Fenice di Alitalia.

La politica oltretutto ha sempre fatto fatica a pensare ad Alitalia come un'azienda indipendente, o al limite dipendente da altri operatori del settore più grandi.

Solo con "l'esperimento Etihad", che ha incontrato il limite del 49 per cento nell'azionariato dovuto alla legislazione vigente in Europa circa il controllo extra-UE di una compagnia aerea, si è cercato di lasciare l'azienda funzionare come un vettore di mercato. Tuttavia

nel momento in cui si è posta l'esigenza della ricapitalizzazione, subordinata alla ristrutturazione, la politica non ha assecondato gli azionisti chiarendo che l'unica alternativa era la chiusura.

Al contrario, un giorno dopo il no al referendum dei lavoratori si è scelto di andare verso il commissariamento e l'immissione di soldi pubblici in Alitalia per permettere la continuazione dell'operatività con il contestuale utilizzo di soldi pubblici.

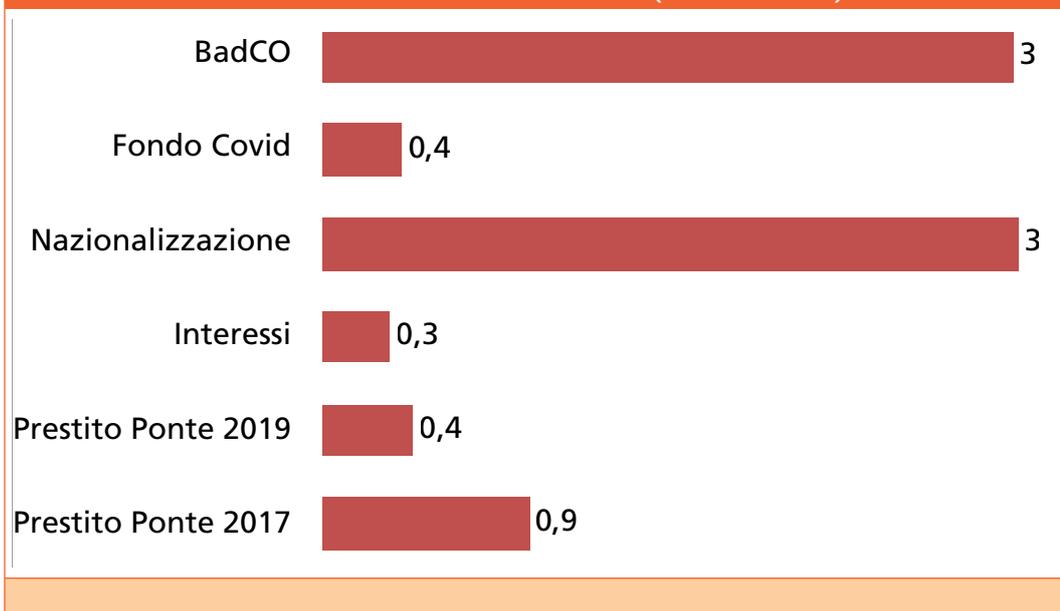
Il ruolo dei sindacati Alitalia sulla classe politica

Non sembra credibile che circa 11 mila dipendenti siano in grado di indirizzare la politica di un intero settore, ma questo sembra invece il caso di Alitalia.

Per esempio, nell'ultimo decreto rilancio, oltre alla rinazionalizzazione da 3 miliardi di euro, si prevedono misure che vanno contro la concorrenza. Una di queste è quella di obbligare le altre compagnie aeree ad avere la stessa tipologia di contratto di Alitalia e Alitalia Cityliner. Questo elemento fa ben comprendere la forza dei sindacati e dei dipendenti Alitalia sulla politica stessa.

È mai possibile che si adotti un contratto unico, solo per cercare di rendere meno efficienti le altre aziende, proprio nel mezzo della più grave crisi di sempre del trasporto aereo?

FIGURA 3
Soldi dei contribuenti e dei creditori ad Alitalia dal 2017 (miliardi di euro)



A ciò si aggiungono, ovviamente, i denari sborsati dai contribuenti dopo (e a causa) il referendum del 2017. Questo intervento è costato circa 1,5 miliardi di euro solo per i prestiti ponte dati per la mera sopravvivenza della compagnia prima della crisi Covid-19. Nel periodo successivo al commissariamento dell'azienda, la compagnia è costata circa 8 miliardi di euro ai contribuenti e ai creditori dell'azienda stessa (dai fornitori del settore aereo fino alle banche).

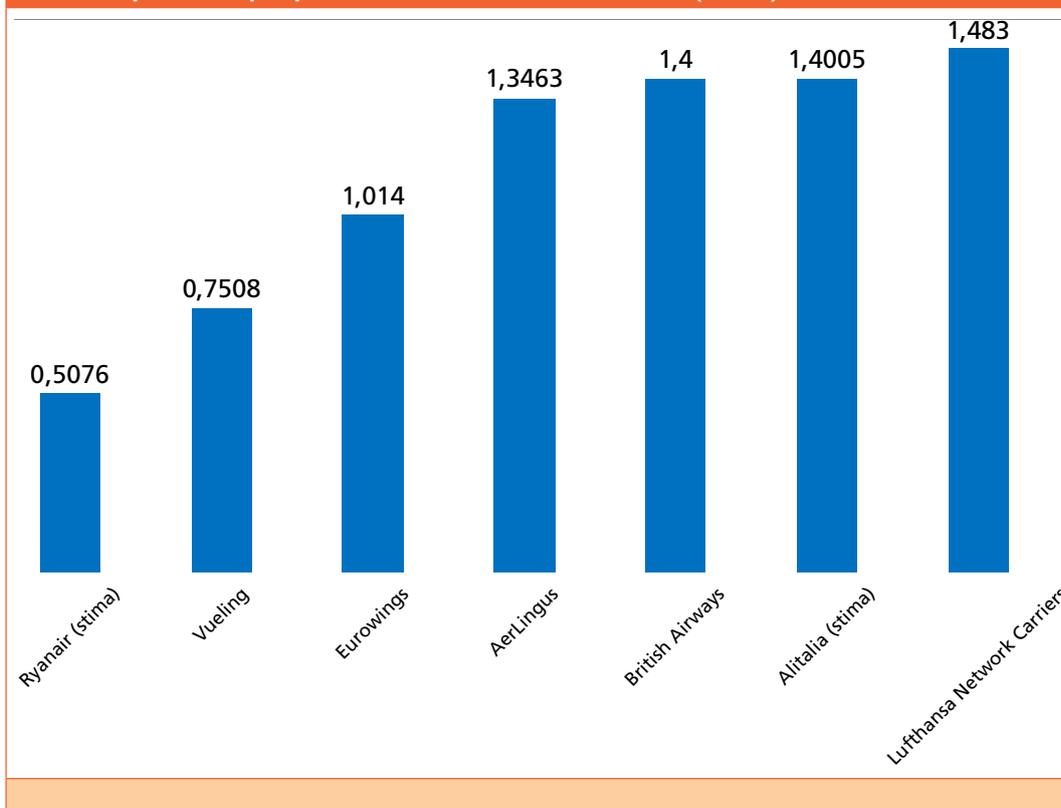
Un costo enorme per una compagnia aerea che ha circa 11 mila dipendenti: vale a dire oltre 700 mila euro per dipendente per un periodo di solo 3 anni. In tutto questo c'entra poco la crisi del coronavirus, mentre c'entra molto il ruolo dei dipendenti e dei sindacati.

Sicché, Alitalia si ritrova con dei competitor forti nel proprio mercato che sono le compagnie low cost più grandi in Europa, in particolar modo Ryanair, Easyjet e Vueling.

Il piano industriale del 2017 cercava di ridurre il ritardo degli anni precedenti circa la maggior presenza di Alitalia sul mercato a lungo raggio, che dall'inizio degli anni 2000 era stato abbandonato progressivamente da parte della compagnia aerea.

La proposta degli azionisti rifiutata dai dipendenti prevedeva di andare verso un taglio di costi e un focus maggiore verso il mercato a lungo raggio. Era sensato il taglio dei costi? Indubbiamente negli anni precedenti la gestione privata aveva già ridotto i costi enormi che caratterizzavano la gestione pubblica di Alitalia. Tuttavia i costi del personale erano ancora in linea con le compagnie tradizionali, ma molto distanti da quelle delle low cost che insistevano in maniera importante sul mercato italiano.

Alitalia aveva un costo per posto chilometro offerto di 8 centesimi inferiore rispetto alle compagnie network di Lufthansa (vale a dire i vettori tradizionali del gruppo tedesco esclusa la low cost Eurowings) e simile a quello di British Airways. Al tempo stesso si caratterizzava per un costo del personale superiore a quello di Aer Lingus, compagnia "tradizionale" del gruppo IAG (che comprende oltre a questa, anche Vueling, Iberia e British Airways), pur avendo la compagnia irlandese un focus maggiore sul traffico a lungo raggio grazie al suo posizionamento di forza nelle tratte verso il Nord America.

FIGURA 4**Costo del personale per posto km offerto 1° semestre 2018 (CASK)**

Alitalia tuttavia era molto distante dagli operatori low cost in termini di costi per posto chilometro offerto e se questo ha una sua logica intrinseca nel modello di business, grazie alla maggiore produttività di quello low cost, bisogna anche dire che i ricavi di Alitalia erano più simili a quelli di Easyjet e Vueling che a quelli delle compagnie tradizionali.

Il taglio di costo del personale poteva essere dunque giustificato dal fatto che i principali competitor di Alitalia erano delle low cost e che la compagnia era in ritardo decennale circa lo sviluppo del mercato intercontinentale, al contrario di quanto fatto da Lufthansa o da British Airways.

Conclusioni

Il rapporto tra politica, sindacati e dipendenti di Alitalia è sempre stato alla base di molti degli errori commessi dalla compagnia aerea e dalla classe politica italiana negli ultimi decenni.

Errori che sono costati caro al contribuente italiano, visto che tutte le perdite sono sempre state pagate da quest'ultimo.

Solo per portare un esempio recente, l'intervento nel decreto rilancio che prevede di andare verso un contratto unico uguale a quello di Alitalia e Alitalia Cityliner per tutti gli operatori aerei, è il tipico modus operandi utilizzato dalla politica e dai sindacati per cercare di "salvare" l'impossibile.

Tuttavia l'errore più evidente è stato quello del 2017, quando la compagnia si trovava davanti a un piano industriale doloroso, ma che prevedeva al contempo circa 2 miliardi di soldi privati per rilanciare la compagnia.

I dipendenti di Alitalia, convinti che la politica sarebbe intervenuta in loro sostegno con i soldi degli italiani, hanno deciso di andare verso il commissariamento, votando no al referendum sul piano industriale.

Il moral hazard è stato dunque evidente, ma è bene sottolineare che la politica ha giocato un ruolo chiave anche nell'ultimo triennio in tutte le scelte del vettore.

Un errore che è costato circa 8 miliardi di euro ai creditori di Alitalia e al contribuente italiano.

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 contempo scevri da ogni tecnicismo.