

COMUNICATO n. 1345 del 03/06/2018

Alitalia, a rischio riduzione tratte e aeroporti italiani

La vicenda Alitalia attraversa l'intera storia del nostro Paese. 71 anni fa, mentre partiva il primo volo della storica compagnia italiana, i nostri costituenti stavano stilando la costituzione italiana. Era il 1947. Da allora molte cose sono cambiate e diverse sono state le crisi affrontate dalla compagnia area che, sommate, sono costate ai contribuenti italiani più di 7 miliardi: "Alitalia non ha mai avuto i capitali sufficienti per reggere una compagnia che non faccia parte di un gruppo, ha scelto dunque la strategia dello stand alone" ha esordito Andrea Boitani, professore di Economia Politica all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, stamattina durante l'incontro "Alitalia" del Festival dell'Economia di Trento.

Sollecitato dalle domande del giornalista Marco Ruffolo, il professor Boitani ha illustrato i diversi problemi di Alitalia: "Alitalia è una compagnia che nel 2017 aveva un fatturato di circa tre miliardi, vale a dire la metà di quello di Easyjet per esempio. Se prendiamo, invece Air France come caso con cui confrontarla, si nota che il fatturato che Alitalia ha per aereo è pari a 24 milioni all'anno mentre per Air France sono 48 milioni".

E se si pensa che forse sarebbe opportuno investire nelle tratte lunghe, il professor Boitani risponde: "La struttura della compagnia ha difficoltà a servire il mercato: solo il 21% dei suoi aerei possono servire tratte lunghe, a differenza di Air France, per esempio, che vanta 170 aerei per le tratte lunghe, vale a dire il 31% della sua intera flotta".

Nelle varie decisioni prese negli anni, sicuramente il picco più basso è stato quello del 2008: "Air France KLM aveva fatto un'offerta vantaggiosa per Alitalia - ha proseguito il professor Boitani - e la scelta dello stand alone non ha sicuramente portato a dei benefici visto che lentamente la compagnia ha anche ridotto la sua flotta area, contando oggi 118 aerei".

"Un'Alitalia non nazionale - ha successivamente spiegato il professor Boitani - non è una tragedia, anche perché innanzitutto già non lo è, avendo il 49% del capitale di Etihad. Qualora entrasse un altro socio non comunitario, inoltre, dovrebbe sempre essere al di sotto del 50%. Il problema è che se Alitalia venisse assorbita da compagnie non comunitarie potrebbero trasformare l'Italia in una sorta di periferia dell'Europa, togliendo connettività diretta nel paese, riducendo le tratte e aeroporti italiani".

Resta, comunque, il fatto che il peso di Alitalia per i contribuenti negli anni è stato elevato: "Vi sono delle stime di Mediobanca - ha evidenziato Boitani - che parlano di 7,4 miliardi di investimenti pubblici fatti a favore della compagnia dal 1974 al 2014, e di questi più di 4 miliardi sono stati spesi dal 2008, ma non hanno risolto il problema".

Al momento, Alitalia è in amministrazione straordinaria e il governo Gentiloni ha prorogato le procedure di vendita della compagnia al nuovo governo. "Alitalia è una compagnia sull'orlo del baratro - ha concluso il professor Boitani - ma ha aumentato del 6% i suoi ricavi nell'ultimo anno. Questo non significa che la compagnia sia stata risanata, ma che si è ridotta l'emorragia".

Ora, però, con il nuovo governo politico, la strategia nei confronti di Alitalia potrebbe ribaltarsi come ha affermato in chiusura Marco Ruffolo: “Il nuovo governo ha dedicato un capitolo ad Alitalia nel suo programma con la volontà di rilanciare Alitalia mediante un nuovo piano strategico nazionale”. Al momento, infine, l’offerta migliore sembra quella di Lufthansa, ma su questo il professor Boitani ha preferito non commentare.

Sito: www.festivaleconomia.it

Twitter: <https://twitter.com/economicsfest>

Facebook: <https://www.facebook.com/festivaleconomiarento>

Instagram: <https://www.instagram.com/festivaleconomia/>

()