

Addio compagnia di bandiera

di **Alessandro De Nicola**

L'interesse della cordata Lufthansa-Msc per Ita, la compagnia aerea di proprietà statale nata dalle ceneri di Alitalia, potrebbe costituire una svolta per l'economia del nostro Paese. Di per sé parliamo di una società con un fatturato annuo stimato in alcune centinaia di milioni di euro: non una piccola impresa ma nemmeno Amazon. Tuttavia, la storia di quella che fu la compagnia di bandiera italiana è emblematica del fallimento dello Stato Imprenditore e va seguita con attenzione. Andiamo con ordine. Alitalia nacque nell'immediato Dopoguerra e, a partire dagli anni '90, è passata da una crisi all'altra. Dal 2000 tutti i suoi bilanci hanno chiuso in perdita salvo uno, dovuto a una sopravvenienza straordinaria costituita dalla penale pagata dall'olandese Klm per sciogliersi dall'obbligo di fondersi.

Alitalia avrebbe potuto essere venduta o entrare in una partnership proprio con Klm (ma non se ne fece nulla perché politica e sindacati difesero l'hub di Fiumicino contro il più razionale Malpensa) o Air France: quando nel 2006 sembrava che si fosse imboccata la buona strada in questa direzione, però, l'alleanza Berlusconi-sindacati rilanciò "l'italianità della compagnia" in chiave di campagna elettorale. Un gruppo mal assortito di "capitani coraggiosi" (tra cui alcuni capitani pubblici) comprò Alitalia che ottenne vantaggi indebiti come un regime di semi-monopolio sulla rotta Roma-Milano o condizioni inaudite di prepensionamento per parte del personale. La società però non spiccò il volo, continuando a macinare perdite e ridurre quote di mercato e nemmeno l'ingresso della compagnia Etihad migliorò le cose. I dipendenti, sicuri della protezione della politica, in un referendum nel 2017 bocciarono persino il piano di ristrutturazione che i sindacati avevano concordato con l'azienda e così si arrivò all'amministrazione straordinaria della compagnia. Il resto è storia recente, il governo ha erogato prestiti ponte per 900 milioni poi giudicati illeciti dalla Commissione europea in quanto violavano la normativa sugli aiuti di Stato (altri 400 sono *sub iudice*) e alla fine l'azienda è stata scissa in due con una *bad company* che si è presa i debiti e Ita, con una dotazione pubblica di 2 miliardi, ha ricominciato a operare con

personale assai ridotto (2.800 dipendenti) e solo 52 aerei. Questa telenovela non è stata gratis in quanto è costata al contribuente, secondo le stime dell'economista Andrea Giuricin, ben 14,7 miliardi di perdite. Se ci aggiungiamo gli ammortizzatori sociali, poi, Alitalia avrebbe potuto comprarsi British Airways. Nei primi due mesi e mezzo di attività, peraltro, complice Omicron, Ita (che nel frattempo si è ricomprata il marchio Alitalia) già presenta un margine negativo di 170 milioni (con ricavi a 86 milioni).

L'ultimo capitolo della saga è avvenuto in anni dove lo Stato si è reintrufolato ovunque: da Mps a Ilva, passando per Autostrade e le quote in Tim e in altre imprese acquistate da Cassa depositi e prestiti. Il contesto è diventato protezionista: la normativa cosiddetta Golden power passa al setaccio una grande quantità di acquisizioni, in alcuni casi bloccandole, in altri scoraggiandole e aggiungendo costi amministrativi.

Ecco perché il successo della cordata Msc-Lufthansa (o di un altro offerente: pare si sia risvegliata Air France) sarebbe così importante. *In primis* ci toglieremmo di mezzo la mitologia della "compagnia di bandiera". L'importante è servire i clienti e l'approdo alle località turistiche e d'affari italiane è già oggi assicurata da Ryanair e altre compagnie. In secondo luogo il nostro esausto Erario la smetterebbe di finanziare un'impresa nemmeno lontanamente assimilabile a un monopolio naturale. Se il compratore ne risolleverà le sorti, lo Stato avrà fatto bene a venderla; se non ci riuscisse, avrà fatto doppiamente bene. Infine, si potrebbe innescare un circolo virtuoso per il quale, al contrario dei diamanti, la presenza del Leviatano non è "per sempre". Mps, Ilva, Popolare di Bari, Autostrade e tutte le partecipazioni pubbliche che comprendono anche migliaia di municipalizzate possono e devono essere messe sul mercato. Operano in competizione con attori privati e la mano del governo serve solo a creare le condizioni per distorcere il meccanismo concorrenziale e orientare le scelte aziendali secondo criteri politici. Non succede sempre, per carità, ma comunque una volta è già troppo.