

8 maggio 2004

Alitalia, un piano credibile dopo il manager
AZIENDE DI STATO IN CERCA DI MERCATO

Francesco Giavazzi

La situazione di Alitalia non è oggi meno difficile di quanto fosse ieri. È vero che è arrivato un manager competente e che i partiti sono usciti dal consiglio di amministrazione della società, passi avanti non secondari se solo ricordiamo le decisioni di segno opposto che il governo aveva preso tre mesi fa e che ieri ha azzerato facendo marcia indietro. Ma il 33% dei dipendenti continua a non volare perché è addetto a mansioni amministrative o di supporto: alla Lufthansa sono il 19%. Quelli che volano lavorano 477 ore l'anno contro 630 di Iberia e British Airways, 590 di Lufthansa, 570 di Air France. Il 20% degli aerei ha più di 15 anni: alla British Airways aerei tanto vecchi rappresentano meno del 3% della flotta, in Lufthansa il 5%. L'azienda sta perdendo il controllo del mercato italiano: la sua quota nel mercato domestico vale il 30% in meno di quella di Iberia, il 40% in meno di Air France. Sul più ricco mercato intercontinentale la sua presenza è ormai trascurabile: il 3%, metà di Iberia, un sesto di Air France, nonostante, a differenza di questi suoi concorrenti, gestisca due hub, Malpensa e Fiumicino, senza evidentemente ricavarne adeguati benefici. È evidente che un buon manager da solo non basta: per rimettere in sesto Alitalia occorrono risorse finanziarie importanti. Solo per rinnovare la flotta e sostituire i vecchi MD80 servono 4-5 miliardi di euro: se non lo si fa tanto vale chiudere subito perché si terrebbe in vita un'azienda senza futuro. Pensare che oggi dei privati partecipino a questa operazione con denari veri, non con qualche spicciolo tanto per consentire al governo di salvare la faccia, è un'illusione. Né mi pare saggio che il governo si rivolga alle banche, sia perché lo farebbe nel momento in cui queste già devono convertire in azioni la loro esposizione verso Fiat, sia perché negli anni recenti le banche non hanno certo dimostrato di essere custodi attenti dei loro crediti. Le risorse finanziarie deve quindi metterle lo Stato. Ma sarebbe un errore se ciò avvenisse attraverso qualche trucco contabile, a esempio facendo intervenire la Cassa Depositi e Prestiti solo per aggirare le regole europee. Come insegna l'esperienza francese, da Alstom a France Télécom - lo ha ripetuto anche ieri il nuovo ministro dell'Economia Nicolas Sarkozy - con Bruxelles è meglio giocare a carte scoperte e anche duramente: la Commissione non è pregiudizialmente contraria a un intervento pubblico per rimettere in piedi un'azienda importante, purché il piano industriale sia credibile e cioè sia credibile l'impegno dello Stato a uscire dall'azionariato mettendo la società sul mercato. Perché lì si deve arrivare, altrimenti la prospettiva del perpetuarsi della proprietà pubblica toglierà i denti anche al miglior manager. Saper giocare le proprie carte significa a esempio negoziare un ruolo italiano in Airbus a fronte degli ordini che farà Alitalia per rinnovare la sua flotta: altro che qualche trucco contabile per evitare che il commissario Monti protesti! Ieri il governo ha preso una buona decisione, ma nessuno ha avuto il buon gusto di ammettere l'errore compiuto tre mesi fa. Speriamo che l'esperienza Alitalia almeno serva da lezione quando, dopodomani, il governo sceglierà un nuovo manager per le Ferrovie.