

REGALI DI STATO

Alitalia, un pozzo senza fondo per i contribuenti

POLITICA

20-04-2019

Ruben
Razzante



In oltre vent'anni è costata agli italiani quasi 10 miliardi di euro. Il governo Conte ha appena scritto un'altra pagina della "telenovela" di Alitalia, approfittando delle festività pasquali che probabilmente distraggono un po' l'opinione pubblica. L'esecutivo ha infatti cancellato il termine del 30 giugno prossimo per la restituzione del prestito-ponte di 900 milioni di euro concesso dal Ministero dell'Economia alla compagnia di bandiera dopo il

suo commissariamento. Il decreto semplificazioni del dicembre scorso aveva fissato come perentoria quella scadenza; il decreto crescita, dopo tre proroghe, ha annullato quel termine.

Nella copertura finanziaria si prevede che per tutto il 2019 il prestito non verrà rimborsato. Inoltre, nel testo definitivo del decreto, che andrà in consiglio dei ministri mercoledì prossimo, non c'è più una data fissa per la restituzione del prestito-ponte. Quella somma potrà essere rimborsata al Ministero dell'Economia "nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia". Potrebbero dunque passare anni prima che lo Stato possa recuperare quel credito, ma tra le righe si affaccia l'ipotesi che quei soldi non vengano mai restituiti.

Altro "regalone" nell'uovo di Pasqua che il governo giallo-verde consegna ad Alitalia riguarda gli interessi sul prestito, che la compagnia aerea dovrà pagare fino "alla data del decreto del Ministro dello Sviluppo Economico di autorizzazione alla cessione dei complessi aziendali e, comunque, sino a non oltre il 31 maggio 2019". Dal primo giugno, quindi, non saranno dovuti neppure gli interessi.

La norma è volta a consentire l'eventuale ingresso del Ministero dell'Economia nel capitale sociale della Newco Nuova Alitalia e prevede che il Ministero possa usare i proventi degli interessi sul prestito, stimati in 145 milioni, per sottoscrivere quote di capitale dell'ipotizzata Nuova Alitalia, la società che verrà costituita se avrà successo il progetto delle Ferrovie dello Stato con altri soci per comprare il vettore commissariato. Al momento, però, tutti i potenziali acquirenti che sembravano interessati si sono defilati, e dunque si brancola nel buio.

Sono passati poco più di dieci anni da un altro prestito-ponte che venne concesso alla vecchia Alitalia-Lai dallo Stato e che non fu mai restituito. La cifra era di 300 milioni di euro. Da allora sono cambiati i governi ma non è per nulla mutato l'approccio assistenzialista alla questione: continuano a pagare i contribuenti, manca un piano industriale, non si vogliono imporre sacrifici ai lavoratori, che sono più pagati dei loro colleghi di altre compagnie, e si preferisce andare avanti a colpi di proroghe, salvaguardando piccoli interessi di bottega ma impoverendo le casse dello Stato.

Alitalia rimane un colabrodo, anzi uno dei buchi finanziari di Stato più gravi dell'ultimo secolo. Cozza con il buon senso l'ostinazione con la quale il Ministro Luigi Di Maio pretende di trovare una soluzione statalista a una crisi, quella di Alitalia, che parte da lontano e che può essere superata solo con una pesante cura dimagrante e con un

rilancio nel segno della libertà di mercato e della concorrenza.

I soldi che lo Stato ha continuato ad immettere a vuoto nelle casse della compagnia di bandiera per salvarla dal fallimento equivalgono come quantità a quelli trovati a fatica per varare altri provvedimenti di sostegno al lavoro e di riduzione delle tasse. Dunque è davvero miope da parte di quest'esecutivo dilapidare soldi dei cittadini che potrebbero servire per potenziare interventi maggiormente produttivi e di più ampio valore strategico.

Il salvataggio di Stato della compagnia di bandiera, in nome della sua italianità, si è rivelato fallimentare anche con i precedenti governi. Negli anni sono state respinte offerte di altri vettori che avrebbero potuto assicurare una continuità di servizio e un'efficienza aziendale che al momento non si vedono. Tante aziende italiane di importanti settori produttivi sono state acquisite negli ultimi anni da colossi stranieri nell'indifferenza generale. Su Alitalia, invece, permane un'ostinazione statalista che nega le più elementari norme del libero mercato, le uniche che potrebbero assicurare una gestione oculata e redditizia delle attività della compagnia aerea. Nessuno è mai riuscito a risanare Alitalia perché per un serio piano di ristrutturazione occorre un player di rilievo del settore, vale a dire una compagnia estera europea in grado di guidare il processo. L'ultima ad essere stata scartata dal governo in carica è Lufthansa, che pure si era detta interessata. Per Di Maio e soci meglio continuare a dissanguare i contribuenti puntando su una nazionalizzazione che aggiungerebbe perdite a perdite senza migliorare il servizio.