

Il nodo di Malpensa

di Mario Sebastiani

Le carte messe in tavola da Air France-Klm hanno scatenato la caccia al jolly (elettoralmente) vincente. L'offerta è di un compratore che intravede un buon affare, ma che non è consumato dal desiderio di afferrarlo a tutti i costi, di chi è disposto a mettere soldi freschi, ma non ad accollarsi rischi diversi da quelli propriamente industriali e di mercato, e che cerca dunque di sterilizzare quelli di contorno: una posizione corretta, anche se può apparire stravagante a molti di noi, abituati ad attribuire ad Alitalia la speciale responsabilità di assicurare l'unità d'Italia, la sua coesione rispetto al resto del mondo e gli equilibri sindacal-politico-territoriali.

OSTACOLI VERI E PRESUNTI

Margini negoziali più ampi di quelli dichiarati all'inizio da Jean-Cyril Spinetta probabilmente esistono e la ventilata rinascita di un concorrente può ammorbidire la posizione di Air France. Però, potrebbe anche farla scappare, se si tira troppo la corda sì da confermare le preoccupazioni sulla futura ingovernabilità ambientale della compagnia. D'altra parte, il termine del 31 marzo non sembra perentorio poiché a nessuna conclusione si potrà pervenire, per richiesta dello stesso acquirente, prima che sull'argomento si esprima il prossimo governo, vale a dire prima della fine di maggio. È invece inderogabile la condizione che la "volontà politica" sia chiara, bene raro da noi. Prendiamoci dunque qualche settimana in più purché tutti giochino a carte scoperte: classe politica, sindacati, Air France e Sea/Lombardia.

Vediamo allora le condizioni che sembrano più ostiche, cominciando con l'escludere quella relativa al personale (ostica sì, ma oggettivamente pretestuosa) per le ragioni richiamate da Andrea Boitani nel suo articolo del 20 marzo.

Nemmeno il prestito governativo per permettere la sopravvivenza della compagnia prima dell'arrivo della cavalleria franco-olandese è un ostacolo insormontabile, se il ritorno diretto per l'azionista Stato è adeguato e ragionevolmente certo. A fronte dell'onere del prestito, lo Stato eviterebbe di perdere il capitale investito nell'azienda (circa 70 milioni di euro, quanto vale la sua quota nell'offerta di Air France-Klm) e la quota di obbligazioni convertibili da esso sottoscritte che, sempre nella valutazione del compratore, ammonta a circa 360 milioni di euro: in soldoni, una mancata perdita (in caso di fallimento) di 430 milioni di euro contro un prestito fruttifero e garantito di 300 milioni. Difficile eccepire che un azionista privato non lo troverebbe conveniente. È però necessario che il beneficio sia certo, che cioè esista un compratore sicuro e che ogni altro ostacolo sia stato abbattuto. Il primo punto frena quanti invocano la concessione di un prestito al buio, in attesa del materializzarsi di un nuovo acquirente: assomiglierebbe più a una scommessa che a un investimento con un ritorno ragionevolmente certo. Il secondo rende determinante un'altra condizione.

L'INDENNIZZO ALLA SEA

Sea chiede 1,25 miliardi di euro per il prematuro abbandono di Malpensa. Al di là del quantum, la questione rientra nell'annosa, ma fondata, querelle sull'equilibrio dei rischi fra compagnie aeree e società aeroportuali. Non so se fra Alitalia e Sea siano stati a suo tempo concordati patti di "fedeltà" e se Alitalia abbia avuto in contropartita benefici economici, con investimenti mirati, sconti sulle tariffe aeroportuali o vantaggiose transazioni su pregressi contenziosi. Sospetto, però, di sì. Ragioniamo dunque come se la richiesta di risarcimento fosse fondata

L'indennizzo diretto dello Stato o una sua garanzia ad Air France-Klm contro eventuali avversi sviluppi della controversia costituirebbe un aiuto di Stato da manuale. Aiuto di Stato sarebbe anche la rinuncia unilaterale di Sea, come ha improvvidamente chiesto il governo: la società è a controllo pubblico, perciò si tratterebbe sempre di un trasferimento ad Alitalia di risorse pubbliche nella forma di rinuncia a un risarcimento, per quanto incerto nel quantum, non giustificata da contropartite di mercato. Medesima conclusione se questo avvenisse a seguito di concessioni trasversali da parte dello Stato alla Sea o ai suoi stakeholder, in parte peraltro già accordate, nella forma di misure per l'occupazione o di risorse per investimenti infrastrutturali sul territorio. E poi esiste la responsabilità degli amministratori che, una volta eccepito il danno, non possono fare macchina indietro in cambio di nulla o in cambio di benefici elargiti a soggetti diversi dalla propria società.

La contropartita dovrebbe essere fornita direttamente a Sea dallo stesso beneficiario della rinuncia, cioè da Alitalia. E l'unica possibile è la moratoria: precisamente la linea del Piave su cui Sea e la Lombardia accortamente alzano barricate.

Sulla moratoria si sta giocando una partita a carte coperte. La vera questione non riguarda tanto le ulteriori perdite che Alitalia subirebbe mantenendo per due o tre anni un decoroso operativo su Malpensa né il minor danno che Sea avrebbe per questa via. Si legge che Alitalia perde oggi circa 200 milioni all'anno sullo scalo lombardo: ebbene, con una riduzione graduale dei voli, accompagnata da una cura lacrime e sangue, la perdita potrebbe forse ridursi a 200-250 milioni nell'intero periodo, una somma che non dovrebbe stravolgere i termini di convenienza per Air France-Klm: che disponibilità negoziale ci sarebbe se si escludesse una forchetta dell'8-10 per cento sull'importo complessivo dell'operazione?

IL VERO CONFLITTO

Il vero conflitto, quello che rischia di far saltare la trattativa, riguarda il futuro assetto del mercato fra Fiumicino, Malpensa e gli hub di riferimento di Air France-Klm. Il mercato dei voli intercontinentali ha dimensione europea. (1) E il gruppo non ha alcun interesse a presidiare il mercato del Nord Italia per poi consegnarlo ai concorrenti. Per contro, Sea teme sia difficile riappropriarsi della domanda originata dal suo bacino di traffico una volta che se ne sia consolidato lo spostamento verso altri hub, tanto più se a questo si accompagna il dirottamento dei diritti di traffico da Malpensa a Fiumicino. Né si vede per quale motivo dovrebbe abbozzare senza combattere di fronte a un disegno che tende a pregiudicare i suoi interessi non solo nell'immediato, ma anche nel medio periodo.

Al di là delle dichiarazioni, esistono spazi negoziali. Una certa flessibilità da parte di Air France-Klm sarebbe ragionevole, se esiste un interesse reale a concludere l'operazione. Poco si può fare, però, nell'immediato, vale a dire nei prossimi mesi. Non è infatti pensabile un subitaneo "indietro tutta" dei voli trasferiti a Fiumicino dal 31 marzo. E per quelli soppressi, come riottenere subito gli slot sugli aeroporti di destinazione, tanto più che una parte consistente è esterna all'Italia? Va da sé che questo stato di cose è un ostacolo anche ai piani di ogni cordata alternativa.

Tuttavia, il governo può avere un ruolo negoziale importante - ed equo - per stemperare il conflitto. Una delle carte che (almeno a chi scrive) risulta ancora coperta e che probabilmente suscita le maggiori preoccupazioni del Nord, riguarda le condizioni di Air France sugli accordi di traffico con gli Stati extra-comunitari, dove esiste un suo evidente interesse a escludere Malpensa. Qui ogni ambiguità va eliminata e lo Stato italiano deve impegnarsi a ricontrattare gli accordi bilaterali in modo da inserire la clausola della doppia destinazione italiana. Una soluzione di mercato non può prevedere condizioni protezionistiche a vantaggio di qualcuno.

A proposito di mercato: c'è qualcuno in tutta questa vicenda che ricordi che Alitalia è una società a maggioranza privata? Che si chieda, ad esempio, l'effetto della "prova dello spirometro" sul fiato residuo della compagnia, prova nella quale si cimentano in questi giorni ministri della Repubblica, con risultati alquanto diversi? Che ne dice la Consob? E qualcuno si chiede come i soci privati, in

prevalenza fondi internazionali, vedrebbero un'ennesima privatizzazione a debito, come quella (sono pessimista?) che si profila dietro la “cordata alternativa”? Quanti lamentano la riluttanza degli investitori stranieri a impegnarsi nel Bel Paese hanno provato a domandarsi che danni produca la vicenda Alitalia?

(1)Questa considerazione fa giustizia della proclamata non concorrenza fra Fiumicino e Malpensa, alla base del lancio dell'hub lombardo.