

CINQUE ANNI DOPO PUNTO E A CAPO



Fallito il rilancio, la compagnia torna alla casella di partenza: sposare Air France o rassegnarsi al ridimensionamento. A caro prezzo. Mentre parte la concorrenza di easyJet. E i piloti scioperano

DI MAURIZIO MAGGI

Da lunedì 25 marzo sarà battaglia anche su uno dei campi di gara finora più redditizi per l'Alitalia. Con i cinque voli quotidiani, di andata e ritorno, concessi alla compagnia low cost easyJet, cadrà infatti il monopolio sulla direttrice Linate-Fiumicino che, pur corrosa dalla concorrenza dei treni ad alta velocità, è rimasta fino a oggi lucrosa per la società presieduta da Roberto Colaninno. Tre giorni prima sciopereranno, per 24 ore (se il Garante non le ridurrà a quattro), tutti i piloti del gruppo, mentre il 25 febbraio è stato dimissionato l'amministratore delegato Andrea Ragnetti, il 12 marzo è saltato pure Marco D'I-lario, il responsabile delle attività commerciali per il mercato italiano. L'assalto dell'aggressivo competitor britannico arriva in un momento assai difficile per l'Alitalia dei capitani coraggiosi, ai quali sono stati richiesti 150 milioni di euro, sotto forma di "prestito soci", per rabboccare la liquidità che scarseggia. Una richiesta inizialmente respinta da alcuni azionisti, i più critici verso la gestione Ragnetti. E mentre gli esperti della Korn Ferry sono a caccia del futuro amministratore delegato, il bilancio 2012 si è chiuso con l'ennesimo rosso: 280 milioni di euro di perdite, di cui 90 legati alla svalutazione della flotta.

Insomma, all'orizzonte ci sono nuvole che promettono tempesta. Anche perché la procura di Roma ha aperto un'inchiesta per reati tributari, sulla base dell'istruttoria della Finanza che ipotizza un'evasione fiscale (articolo a pag. 52). E i pm di Civitavecchia che indagano sull'incidente di Fiumicino dello scorso 2 febbraio contestano la frode in commercio per l'uso di velivoli romeni noleggiati (articolo a pag. 51). Una rotta a dir poco turbolenta, anche per i "patrioti" che nel 2008 si sono lanciati nell'avventura dei cie- ▶ li e ora devono trovare il modo per risollevare la cloche della società.

«Cinque anni dopo Alitalia è tornata al punto di partenza. Non si sono rivelate sufficienti le norme costruite su misura, nel 2008, dal governo Berlusconi, la rimonopolizzazione di molte rotte nazionali, la riduzione del personale e del suo costo unitario. Il mercato sta dimostrando, nuovamente, che non c'è spazio per un medio vettore nazionale concentrato sul breve raggio: un operatore con queste caratteristiche non riesce a conseguire l'equilibrio economico». È cruda l'analisi sull'Alitalia dei capitani coraggiosi di Ugo Arrigo, docente di Economia pubblica all'Università milanese della Bicocca. Per Arrigo, e per altri esperti del settore come Marco Ponti, professore di Economia applicata al Politecnico di Milano, le colpe del flop non possono ricadere su Ragnetti, amministratore delegato fino a un

mese fa, né sul predecessore Rocco Sabelli. «Le loro gestioni, secondo me, sono state ineccepibili e hanno portato a evidenti miglioramenti organizzativi, sia sulla qualità del servizio che sulla flotta. Semplicemente, era sbagliato il famoso "piano Fenice", che disegnava una compagnia non in grado di sviluppare il lungo raggio, l'unico segmento sul quale i maggiori vettori europei riescono ancora a far soldi. Sul breve e sul medio, invece, guadagnano solo le low-cost, che non potranno mai sventolare il tricolore a causa del nostro fisco "high cost", sottolinea Arrigo. Aggiunge Ponti: «Il problema stava proprio nel piano industriale stiracchiato, con una flotta arlecchino, troppi aerei diversi per il breve, il medio e il lungo raggio».

Secondo le elaborazioni dell'Università Bicocca, nei nove anni precedenti al varo della nuova Alitalia, quella vecchia ha "bruciato" oltre nove miliardi di euro, dei quali 1,6 negli otto mesi intercorrenti tra la mancata vendita ad Air France e la cessazione dell'attività operativa della vecchia Alitalia. Cifre che misurano la perdita di valore di Alitalia e non includono i costi gravati sulla collettività come la cassa integrazione per il personale non riassorbito dalla nuova gestione. Per Arrigo, quella di Alitalia è stata, certo, una cattiva privatizzazione, ma il calcolo dei costi per il contribuente dimostra che, in mano pubblica, i risultati erano mol-

to peggiori. «Non privatizzarla sarebbe stato comunque peggio e sarebbe peggio, ora, rimetterla in mani pubbliche dirette o indirette», sostiene l'economista della Bicocca. Secondo il quale, il peccato originale risale alla mancata cessione ad Air France nel marzo del 2008. Da allora, tenendo conto di una serie di voci che comprendono gli oneri a carico del Tesoro per i mancati risparmi contributivi e tributari per le casse pubbliche (il programma di tagli dei francesi era più pesante di quello del piano Fenice), la disintegrazione del patrimonio netto, il mancato rimborso di obbligazioni sottoscritte dallo stesso Tesoro, se ne sono andati in fumo 4,8 miliardi, di cui 3,26 a carico dello Stato.

La discesa in campo dei capitani coraggiosi in nome della difesa dell'italianità è stata fatta con mezzi troppo risicati e ora, beffardamente, all'orizzonte si staglia ancora il tricolore d'Oltralpe. «La speranza è che qualcuno se la compri, me lo auguro per i dipendenti e per gli italiani. Air France è la più probabile acquirente, anche se non se la sta passando bene, ed è logico che adesso se ne stia alla finestra, mentre il valore della compagnia, e dunque il suo prezzo, seguita a calare», commenta Ponti del Politecnico. L'insuccesso economico della nuova Alitalia sta dimostrando che la pietra al collo che appesantiva quella vecchia non erano tanto gli alti costi, quanto piuttosto l'incapacità di generare adeguati ricavi. «Un'incapacità derivante dal suo modello di business, centrato sul breve raggio che è stato messo in crisi dalla liberalizzazione europea e dal conseguente sviluppo delle compagnie low cost», afferma Arrigo.

Con Air France in posizione d'attesa, gli azionisti privati italiani sono stati chiamati a raccolta. Il consiglio di amministrazione ha approvato un prestito soci fino a 150 milioni sul quale, inizialmente, alcuni azionisti (Achille D'Avanzo, Cosimo Carbonelli, Salvatore Mancuso, Antonio Orsero) aveva detto "no, grazie". Non volevano sborsare quattrini mentre alla guida c'era un amministratore delegato in cui non credevano più. Rimosso Ragnetti, qualcuno ci sta ripensando. «Anche perché un rendimento dell'8 per cento non è affatto male», sottolinea un'azionista che vuole restare anonimo. All'ex capo azienda alcuni dei dissidenti imputavano di essere un uomo di marketing incapace di gestire un business complicato e reso improbo dal perdurare della crisi economica che ha falciato i conti anche dei colossi più finanzia-

riamente solidi. «Forse, i soldi che ci hanno richiesto ora andavano messi in azienda all'inizio della nostra avventura», ammette un altro azionista.

Per i sindacati non c'è più tempo da perdere. «Alitalia può giocarsela in Serie B ma deve fare scelte precise, ora ha una flotta troppo piccola per il lungo raggio e forse troppo grande per il medio raggio. E smetterla di abbandonare rotte, come la Roma-Pechino, o di tenerne altre con un volo alla settimana», dice Mauro Rossi, segretario del settore trasporto aereo di Filt-Cgil, il sindacato con più iscritti tra i lavoratori del gruppo. I piloti di tutte le sigle hanno già deciso di scioperare per l'intera giornata di venerdì 22 marzo, contestando le «non più sostenibili criticità della categoria»: contestano tra l'altro «la parziale cessione dell'attività di volo a operatori terzi e l'incompleta attuazione degli accordi». Aggiunge Rossi: «Non si può più sperare di fare dell'Alitalia un vettore globale, per mettere l'azienda in sicurezza bisogna trovare un partner serio, sennò così si finisce per trasformarla in compagnia regionale che serve solo a portare passeggeri a Parigi, e per fare ciò è sufficiente una struttura pari al 60 per cento di quella attuale». Per evitare la marginalizzazione, però, servirebbero anche le risorse che molti dei patrioti azionisti non hanno o non vogliono puntare sull'Alitalia. L'unico azionista col profilo giusto e le spalle robuste, secondo il sindacalista Rossi, è il gruppo Benetton. Ma avrà voglia, la famiglia veneta che già controlla Fiumicino e Ciampino, di svenarsi per giocare nella Serie B dei voli? Praticamente impossibile. Parigi, più che Treviso, sembra la prossima tappa della tribolata marcia di Alitalia. ■



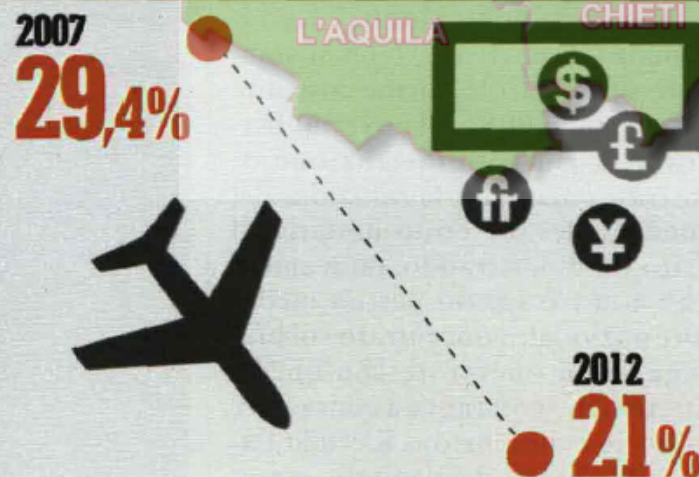
**DOPO L'USCITA DI
RAGNETTI ALCUNI
DEGLI INVESTTORI
PIÙ SCETTICI
POTREBBERO DIRE SÌ
AL PRESTITO SOCI**

Tutti i numeri di un disastro

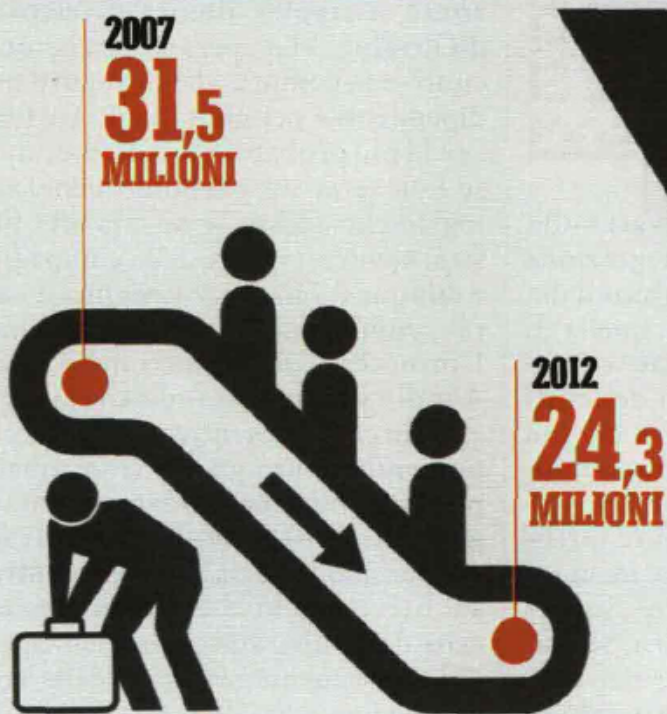
QUANTO CI È COSTATA LA MANCATA CESSIONE AD AIRFRANCE



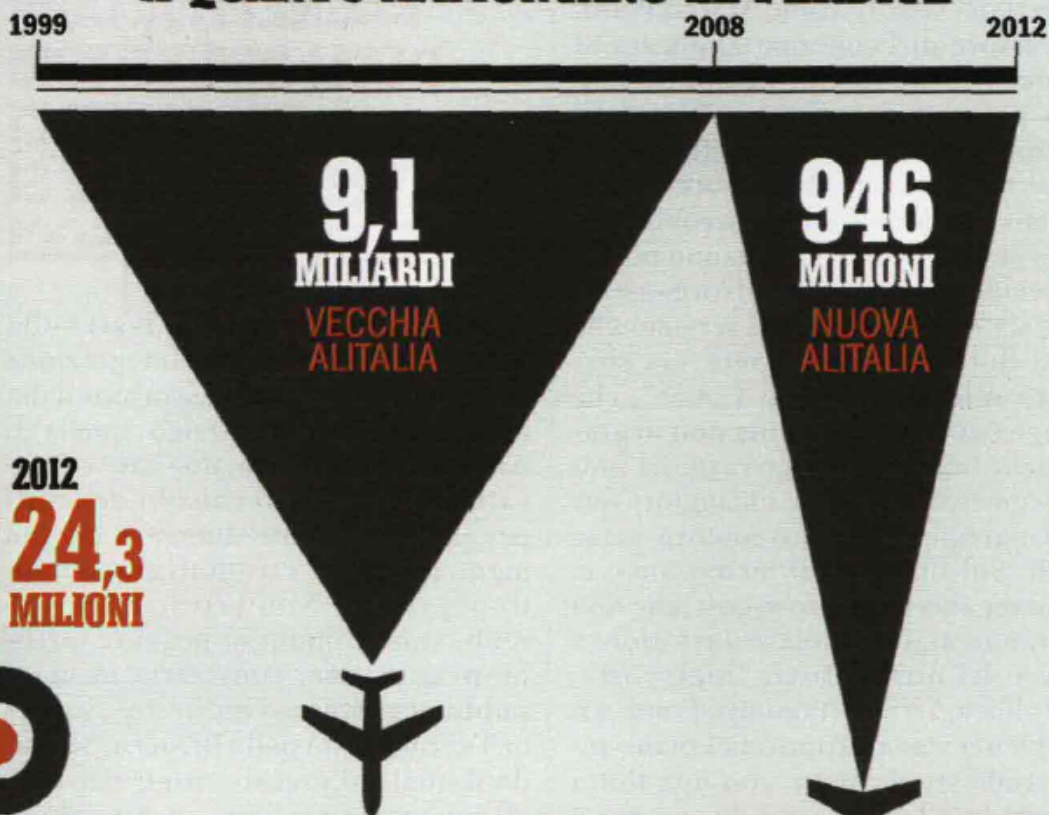
QUOTE DI MERCATO TRASPORTO AEREO ITALIANO ALITALIA (CON AIRONE)



PASSEGGERI TRASPORTATI



A QUANTO AMMONTANO LE PERDITE



9 MILA

POSTI DI LAVORO PERDUTI NEL PERIODO 1999/2008

82%

DEL PATRIMONIO NETTO DELLA NUOVA ALITALIA