



www.lavoce.info

[Infrastrutture e Trasporti](#) / [Informazione](#)

ALITALIA: CHI HA PERSO LA SCOMMESSA

di [Michele Polo](#) 02.09.2008

Presentato come una scommessa vinta per il paese, il Piano Fenice sembra invece un vistoso passo indietro rispetto alla proposta Air France-Klm, fatta naufragare in marzo. La nuova Alitalia sarà un vettore incentrato sul mercato italiano, con un sostanziale monopolio sulla rotta Milano-Roma per la fusione delle attività con Airone. In più, l'intera operazione è caratterizzata da un bassissimo grado di trasparenza. Ma a suscitare preoccupazione è soprattutto il modo in cui i media hanno affrontato la questione.

Conclusi i festeggiamenti, diradato il fumo dei mortaretti, raccolti i cocci di qualche magnum di champagne, è forse il momento di fare qualche semplice conto per valutare se la soluzione prospettata per **Alitalia** con il Piano Fenice e con la cordata di imprenditori, rappresentanti per il paese un successo, "una **scommessa vinta**" nelle parole del premier Berlusconi. O non sia invece un vistoso passo indietro rispetto all'opportunità che fino a marzo era sul tavolo con l'offerta Air France-Klm, fatta naufragare dall'allora candidato premier Berlusconi e dai sindacati. Perché se è chiaro che la vicenda Alitalia non si è certo conclusa con le novità di questi giorni, ed è ancora appesa a molti elementi di incertezza, è altrettanto chiaro che la responsabilità politica che il centrodestra e i sindacati si sono assunti facendo naufragare l'operazione Air France non può che essere valutata alla luce dell'esito ora proposto.

IL PIANO AIR FRANCE-KLM

Il piano di Air France approvato dal consiglio di amministrazione di Alitalia il 15 marzo 2008 prevedeva l'acquisto di Alitalia, il mantenimento del marchio e la presa in carico della sua difficile situazione debitoria, con una valutazione bassa purtroppo in linea con il mercato. Questa avrebbe portato comunque nelle casse dello Stato circa 300 milioni di euro.

Il piano industriale, finanziato con un aumento di capitale per 1 miliardo di euro garantito da Air France-Klm, comportava l'abbandono di **Malpensa** come secondo hub nazionale e lo spostamento e rafforzamento di molti voli su **Fiumicino**, hub italiano del nuovo gruppo assieme a Parigi e a Amsterdam, e la cancellazione dei voli in perdita in Italia, Europa e nel resto del mondo, pur mantenendo una dimensione internazionale alla compagnia. La flotta Alitalia avrebbe subito una forte ristrutturazione con la progressiva dismissione dei vecchi vettori.

Il contenimento dei costi operativi era affidato anche allo spostamento di alcune attività di servizi a terra da Alitalia Servizi al nuovo gruppo con esuberi di circa **1.600 addetti** e la progressiva chiusura della attività **cargo** fortemente in perdita. Meno chiari gli ulteriori esuberi dalla ristrutturazione dei servizi esterni al nuovo gruppo, che sarebbero rimasti a Fintecna. Il perimetro aziendale ed



www.lavoce.info

economico di queste attività esterne sembra tuttavia più ristretto rispetto alla *bad company* oggi in discussione

IL PIANO FENICE

Il Piano Fenice presentato in questi giorni separa le attività di Alitalia conferendo a una *bad company* le attività in perdita e la situazione debitoria, con una collocazione a oggi non del tutto definita se non nella certezza che i debiti di Alitalia, stimati in oltre 1 miliardo di euro, verranno a gravare sui **contribuenti italiani**. L'apporto di capitali freschi è comparabile a quello del progetto Air France, se la cordata di imprenditori italiani confermerà i propri impegni per circa 1 miliardo di euro.

Il piano industriale e il profilo strategico della nuova compagnia si allontanano invece fortemente dalla collocazione che Alitalia avrebbe avuto, nell'ipotesi francese, come parte di uno dei principali gruppi internazionali. L'Alitalia partorita dal Piano Fenice sarà un vettore incentrato sul **mercato italiano** e con una riorganizzazione dei voli interni su sei scali principali (Roma, Milano, Torino, Venezia, Napoli e Catania) e vedrà la fusione delle attività con il secondo vettore italiano, Airone, costituendo in questo modo un sostanziale monopolio sulla rotta **Milano-Roma**, il boccone più ghiotto del mercato italiano. Questo modello di business risulta per sua natura fortemente esposto alla congiuntura nazionale, in un paese che non brilla nel panorama europeo per i suoi tassi di crescita, e tende a competere nei collegamenti point to point con le compagnie low cost già oggi presenti su numerose tratte italiane. Per dirla in modo sfumato, al di là dei trionfalismi di questi giorni, il piano industriale proposto non costituisce una prospettiva di sicuro successo negli anni a venire.

Infine, la ristrutturazione e il contenimento dei costi porteranno a esuberi finora quantificati in **7mila unità**, con l'applicazione di ammortizzatori sociali e ricollocazione in altre attività su cui per ora nulla è dato sapere.

Non a caso, gli imprenditori che partecipano alla cordata hanno posto alcune condizioni per unirsi alla partita: l'individuazione di un **partner internazionale**, presumibilmente Lufthansa o Air France, che comunque oggi manca, la sospensione della normativa **antitrust** nella valutazione dell'operazione, applicando per la prima volta l'articolo 25 della legge italiana, e la riforma della **legge Marzano** per favorire il passaggio dalla vecchia Alitalia ai due gemelli, il gemello buono che andrà alla cordata degli imprenditori italiani e il gemello cattivo, la *bad company*, in dote ai contribuenti.

CHI HA VINTO LA SCOMMESSA?

Oltre che per queste misure ad hoc, l'intera operazione resta caratterizzata da una bassissima trasparenza. Abbiamo a suo tempo criticato il modo poco trasparente con cui, sotto il governo Prodi, si era gestita l'asta e la ricerca di un acquirente. Ma va detto che quei passaggi sembrano aria cristallina rispetto agli ovvi interrogativi che ci si pone in merito ai rischi dell'operazione odierna. Operazione che entra in forte conflitto con le **normative europee** e gli impegni a suo tempo assunti da Alitalia con l'aumento di capitale del 2004 e con il prestito ponte di questa primavera. Come pensino gli imprenditori della cordata di coprirsi dai rischi di un intervento di Bruxelles non è dato sapere. Come non è chiaro se esistano tavoli di **compensazione** a cui almeno alcuni dei



www.lavoce.info

partecipanti alla cordata pensino di accedere nel proprio business principale in cambio della buona volontà dimostrata.

È notizia degli ultimi giorni che **Air France** ha manifestato un interesse a riaprire il dialogo e anche ad assumere eventualmente una partecipazione di minoranza. Tutto ciò non sorprende, dal momento che, rispetto al piano che aveva presentato a primavera, Air France si troverebbe a trattare senza doversi accollare i debiti di Alitalia, potendo contare su margini elevati nel mercato interno derivanti dalla posizione dominante che a compagnia acquisterebbe nel mercato interno attraverso la fusione con Airone, e con una riduzione del personale ben più ampia di quella che aveva inizialmente prospettato.

Per contro, i cittadini italiani pagheranno i debiti Alitalia e i costi sociali dell'assorbimento dei forti esuberi, e pagheranno più cari i biglietti sul mercato interno. Verrebbe da dire, per richiamare le parole del presidente del Consiglio, che a vincere la scommessa sarà probabilmente Cyril Spinetta, il capo di Air France, ma chi da oggi la scommessa l'ha già persa sono i cittadini italiani.

Un'ultima postilla a questa vicenda. Il semplice confronto tra quanto oggi viene prospettato agli italiani e quanto invece quattro mesi fa è stato fatto scientemente naufragare, tra il Piano Fenice e il piano Air France, non è rintracciabile, con pochissime eccezioni, sulla **stampa italiana**. Quasi nessuno tra i giornali di opinione ha ricordato in questi giorni cosa era la famosa "svendita" allo straniero, quasi nessuno ha messo il lettore nella condizione di formarsi una opinione se veramente la scommessa era vinta o persa. L'informazione ha presentato l'operazione Alitalia con un unanimità, una mancanza di equilibrio e un appiattimento quasi aziendale che segnalano un problema grave per la formazione dell'opinione pubblica e per il pluralismo. Su questo occorrerà tornare al di là della vicenda Alitalia.