

# ALI-TAGLIA

Fonti: Raffaele Mangano, l'Espresso, . Times, Il Fatto, Corsera, altre

- **Falsi «capitani coraggiosi»,**
  - **Fasulli manager un tanto al kilo,**
  - **Politici in cerca solo di consensi,**
  - **Piloti malati che lavoravano per altre compagnie,**
  - **Impiegati e operai vagabondi,**
  - **Sindacati proiettati nel passato,**
- hanno RUBATO ai cittadini 9 miliardi.**
- E l'Alitalia sta finalmente fallendo.**

# La storia di un fallimento

**Le crisi degli anni '70 furono superate, ma videro la caduta dei monopoli; arrivarono compagnie charter che praticavano sconti, linee aeree locali private che l'elefante Alitalia non era in grado di affrontare. 10 anni di bilanci negativi trascinarono Alitalia verso il disastro evitato col pompaggio di soldi pubblici.**

- un patrimonio asfittico di 150 miliardi di lire a fronte di 3mila Md di debiti (20 volte patrimonio),**
- Personale pletorico in parte nullafacente**
- Aerei vecchi, rotte improduttive al 50% vuote**
- Management dilettantistico,**
- Proprietà in mano allo Stato per il 100%.**

# La storia di un fallimento



**1996** è l'anno della prima grossa perdita di Alitalia: **1.200 Md di lire (metà patrimonio)**. Il governo di Lamberto Dini, che controlla la compagnia attraverso l'Iri, dà l'ok a un aumento di capitale da 1.500 miliardi di lire.

Sarà il primo di una lunga serie. Soldi dei contribuenti che non basteranno mai a risanare la società. Solo dal 1974 al 2014 la compagnia è costata agli italiani + di 7,4 miliardi di euro, secondo Mediobanca.

**A oggi sono 9 i Md usciti dalle nostre tasche.**

# La storia di un fallimento



**2004: Giancarlo Cimoli, dopo aver distrutto le ferrovie viene nominato Capo Alitalia da Berlusconi. Un disastro: cancella i voli per la Cina il mercato del futuro. Riduce il lungo raggio, privilegiando il corto e scontrandosi con compagnie che praticano basse tariffe e le FS. Un'ecatombe che porta la compagnia a perdere **un milione di euro al giorno. Cimoli ne prende quasi tre all'anno, 6 volte il collega di Air France, il triplo di quello della British Airways, e quando alla fine lascia prende 8 milioni di euro di buona uscita e 8 anni x bancarotta.****

# La storia di un fallimento



**Alle inefficienze storiche si aggiunge la concorrenza dei vettori low cost come Ryanair e Easyjet.**

**Affossata da perdite continue, la compagnia è destinata al fallimento. A fine 2006 Prodi decide di venderla ai privati. Inizia la trattativa con Air France - Klm, già socia di minoranza di Alitalia.**

**Il vettore franco-olandese offre 1,7 miliardi di euro, ma chiede il taglio di 2.100 dipendenti che erano inutili e frenavano chi voleva lavorare.**

**Ma a Prodi succede Berlusconi**

# La storia di un fallimento



«Ho trovato anche lo slogan» : «***Amo l'Italia e volo Alitalia***» grida Berlusconi nei comizi fra fans deliranti. Putin è ospite fisso in Sardegna a Villa Certosa e filtra la voce di un suo interessamento per mezzo di Airflot. Ma la dichiarazione di Berlusconi è di natura popolar nazionalistica elettorale: “***Air France con il mio veto dovrà rinunciare. Su Alitalia possono intervenire AirOne con Banca Intesa e altri imprenditori italiani fra cui anche i miei figli***». Il 21 Aprile Air France ritira l'offerta e annuncia che questa volta sarà per sempre.

# La storia di un fallimento



**Eletto premier, il Cavaliere vende Alitalia a un gruppo di imprenditori guidati da Roberto Colaninno, quello della Piaggio.**

**I cosiddetti “capitani coraggiosi” offrono investimenti uguali ai francesi, ma rifiutano di accollarsi i debiti.**

**Viene creata la CAI, dove finiscono le attività redditizie di Alitalia.**

**La vecchia società, piena di debiti e con enorme personale in eccesso, viene fatta fallire a spese degli Italiani.**

# La storia di un fallimento

La vicenda Alitalia sembra chiudersi bene. Dopo l'uscita di scena di Air France, gli italiani ebbero una certezza: **la compagnia di bandiera era stata "salvata" da Berlusconi**. La gente ne parlava. In Tv si discuteva del fantastico, miracoloso salvataggio della compagnia di bandiera dalle grinfie dei perfidi francesi. Grande e miracoloso Silvio. Nessuno conosceva bene i dettagli, ma l'orgoglio nazionale era salvo e salvi erano anche i «soldi dei contribuenti al sicuro» (Così si esprime il TG3)

# La storia di un fallimento

Ma si trattò di un colossale presa per i fondelli. Bastava leggere qualche riga sul sito ufficiale del “Governo Berlusconi”. **Dopo un «magnificat» all’operato del presidente, si leggeva «Il governo ha nominato Augusto Fantozzi commissario di Alitalia»** Linguaggio ostico per gli sprovveduti, ma illuminante per chi non è tonto.

**L’amministrazione straordinaria significava in realtà la messa in liquidazione degli aerei, beni e attrezzature necessari per l’attività. A quanto verranno ceduti tali beni? Che vantaggio avrà lo Stato? Zero informazioni.**

# La storia di un fallimento

Semplifichiamo al massimo. La soluzione fu trovata con il marchingegno di costituire una nuova società chiamata CAI (Compagnia Aerea Italiana) di proprietà esclusivamente di soci privati, con conseguente messa in liquidazione dell'Alitalia.

Già questo primo passo elimina per sempre il concetto di «*compagnia di bandiera*». **La nuova società si prende gli aerei, gli equipaggi, le strutture, il marchio, il logo Alitalia, le autorizzazioni al volo, i clienti, le concessioni aeroportuali senza sborsare una lira.**

# Nuovi soci con le ali (?)

Chi sono i soci della nuova compagnia? Tutti super esperti in compagnie aeree: banca San Paolo, Passera, Colaninno, Tronchetti Provera, Salvatore Ligresti, Francesco Caltagirone, Benetton, Gavio, i Marcegaglia, la famiglia Riva dell'Ilva di Taranto, Antonio Angelucci del settore sanità coinvolto ripetutamente in una storia di tangenti. E ovviamente Carlo Toto che ha portato in dote Air One e un po' di debiti.

**Nella lista mancano i figli di Berlusconi, malgrado i suoi annunci elettorali. Mica scemi loro!**

# **Patrioti alla fine con soldi altrui**

**Gli imprenditori patrioti , come vengono definiti dagli entusiasti esponenti del governo Berlusconi, danno il via al «ridimensionamento» (taglio) del personale. All'inizio si parla di 3.500 esuberanti; ma si resta evasivi sugli addetti dei call center e dei settori cargo e manutenzione.**

**Già così sono molti di più dei 2.100 previsti dall'offerta Air France, che era stata osteggiata con violenza dai sindacati. Alla fine gli esuberanti saranno più di 6.000 costati ai contribuenti, ma non ai soci con le ali. I sindacati zitti o quasi.**

# Ecco l'intervento pubblico

E visto che alcuni dei patrioti se ne sono ben guardati dallo scucire altro denaro, lo Stato ha dovuto far entrare quasi **100 MI delle Poste italiane nelle casse di CAI** (ormai una società privata è bene ricordarlo). **L'intervento pubblico ha costituito il finale di una farsa che ha fatto ridere il mondo intero.**

Poi il solito ennesimo “piano industriale”, l'annuncio di altri 2.000 esuberi, ma soprattutto la certezza che le continue iniezioni di soldi possono solo assicurare la sopravvivenza per qualche mese.

# Le disgrazie non vengono sole

La sfortuna è proprio cieca. Ecco un altro super esperto del niente: **Luca Cordero di Montezemolo** che diventa il presidente della nuova compagnia alata (fortunatamente non esecutivo). A nominare l'ex presidente della Ferrari è stata l'assemblea degli azionisti, la newco, roba fra amici, nella quale entrerà poi Etihad con il 49%.

Montezemolo è stranamente deciso: *«utili fra due anni»*, cioè nel 2015. Non ha perso il vizio *«Ferrari campione del mondo l'anno prossimo»* e *«fra 12 mesi scendo in politica»* Il blablaismo al potere.

# L'Islam con le ali. La Lega tace

**Vista l'insipienza dei soci, il salvatore si materializza in Ethiad, il vettore di Abu Dhabi, che ha denaro da sperperare e si dice pronto alla scommessa di rianimare il moribondo.**

**Questa volta nessuno osa fiatare, né i sindacati, né la solita schiera di politicanti senza arte né parte, ma sempre pronti a ululare secondo la convenienza della scuderia.**

**Persino la Lega tace, anche se la principale linea aerea italiana sta per finire nelle mani di un paese islamico. Però non mettono il burka alle passeggere.**

# L'Islam pone condizioni

**Ethiad pone condizioni non discutibili: altri esuberanti di personale, riduzione degli aerei, risparmi drastici ma soprattutto cambiamento totale di strategia: rotte nazionali penalizzate, a favore del lungo raggio. Di fronte a un tracollo imminente, Ethiad non trova opposizioni di sorta e a inizio 2015 diventa di fatto il nuovo padrone della compagnia. Con il primo gennaio 2015 spegne Cai e accende Alitalia Sai, nuova società posseduta da Ethiad e dalla Mid Co. dove confluiscono Poste Italiane, altre esperte in hub, e alcuni reduci dei patrioti ..**

# Molti soci con le ali s'involano

La maggioranza si è però sfilacciata, ha ingoiato le perdite e cancellato mentalmente il giorno in cui si erano fatti coinvolgere. **Restano Intesa San Paolo e Unicredit (per non perdere del tutto l'investimento), i Benetton e ovviamente Colaninno che si rifà aumentando i listini Piaggio.** Sette anni dopo, rivedendo l'offerta Air France, appare evidente l'autolesionismo, la superficialità e la sciocca arroganza con cui fu condotta l'intera vicenda. Alitalia può a tutti gli effetti essere considerata una storia "da manuale". Da brutto manuale. Da scrivere sul libro nero delle società nate per fallire.

# Ma anche l'Islam s'illude



**«Raggiungeremo l'utile nel 2017»,**  
dichiara James Hogan, numero uno di Etihad.  
Promessa disattesa. Come sempre, d'altronde,  
quando si tratta di Alitalia. **Ad Abu Dhabi**  
**tagliano la testa. Da noi no. E infatti Etihad fa**  
**sapere che James Hogan, senza decapitazione,**  
**lascerà la poltrona di amministratore delegato.**  
Intanto la compagnia tricolore annuncia nuovi  
tagli dei costi, e cominciano i dissidi con le  
banche azioniste. Quanto avviene tra polemiche  
politiche e scaricabarile, sembra l'ultimo tempo  
in una partita di calcio dall'esito scontato.

# Ma alla fine chi ci rimette?

**A rimetterci, ancora una volta, saranno:**

- 1. I cittadini, chiamati di continuo a finanziare in veste di contribuenti una qualche forma di salvataggio di Alitalia ora privata, ma stranamente sponsorizzata dallo Stato.**
- 2. Poi i dipendenti, per effetto dei prossimi prevedibili tagli di personale.**
- 3. E infine i clienti viaggiatori, che dovranno rassegnarsi a ritardi e disservizi vari legati a prevedibili futuri scioperi.**
  - Valeva la pena di volare italiano?**

# Soldi ad Alitalia. Ma non sono privati?

Tra settembre e ottobre del 16, i conti dell'Alitalia sono al centro di aspri confronti in consiglio di amministrazione. I dirigenti messi da Etihad ai posti chiave di Alitalia sono finiti in rotta di collisione con i rappresentanti dei soci italiani che possiedono il ancora il 51 per cento del capitale: **Intesa e Unicredit, che hanno una quota di oltre il 30 per cento e il resto dei capitani coraggiosi che posseggono il 20%** Si litiga su tutto: strategie, finanza, soldi mancanti.

**Uno 2 domande se le farà: 1) Se la compagnia appartiene a privati e 49% sono arabi, cosa centra lo Stato? 2) E perché i contribuenti son sempre chiamati a pagare?**

# **Le banche con le ali non fanno i conti**

**Intesa e Unicredit recitano un doppio ruolo. Da una parte hanno un'influenza decisiva nell'azionariato.**

**D'altra parte incassano:**

- gli interessi sui prestiti**
- e anche laute commissioni sui contratti derivati per centinaia di milioni che Alitalia ha stipulato per proteggersi dalle oscillazioni del prezzo del carburante e delle valute, in primis il dollaro.**

**Appare quantomeno sorprendente, quindi, che i banchieri presenti nel consiglio di amministrazione, lamentino di non essere stati informati per tempo che i conti del gruppo erano in caduta libera.**

# Questi erano i conti

**Dopo molte insistenze, l'amministratore delegato, in carica solo da marzo, presenta agli altri consiglieri un'informativa generale sulla situazione aziendale.**

## **Dati allarmanti, a dir poco:**

- **Ricavi in calo di oltre 100 milioni rispetto alle previsioni, con 500 mila passeggeri in meno di quanto stimato nei piani di inizio anno**
- **un coefficiente di riempimento degli aerei che non è mai andato oltre il 75% al di sotto dell'obiettivo programmato dell'81 per cento.**

# **Le scuse sono sempre pronte**

**Possibile che Alitalia, che era avviata a recuperare il pareggio di bilancio, a fine giugno del 16 si trovasse invece già in perdita per oltre 200 milioni, quasi il doppio rispetto allo stesso periodo del 2015?**

**Per spiegare un simile tracollo le fonti ufficiali della compagnia si aggrappano:**

- alla crescita economica «inferiore alle attese»**
- alle incertezze sul futuro, che hanno pesato anche sui risultati dei principali concorrenti.**

**Come dire, la gente si trova in tasca meno soldi del previsto e quindi viaggia di meno. E poi c'è l'emergenza terrorismo, che ha penalizzato soprattutto le destinazioni europee e dell'area del Mediterraneo.**

# **Siamo al caffè?**

**Ma il peggio però doveva ancora venire.** A fine settembre, dopo una girandola di incontri, sul tavolo di Francesco Di Giovanni, amministratore delegato della holding Cai, quella controllata dalle banche, arrivano nuove preoccupanti informazioni sull'andamento dei conti Alitalia. Nessuno ormai si azzardava più a parlare di ripresa.

Neppure l'obiettivo minimo di contenere le perdite 2016 intorno ai 140 milioni sembrava più raggiungibile.

# **Siamo al caffè?**

**Le nuove proiezioni sul bilancio davano come probabile un rosso di almeno 400 milioni, al netto di proventi straordinari, e quindi difficilmente ripetibili in futuro, per oltre 150 milioni. Alla luce di questi numeri diventava un problema assicurare la sopravvivenza dell'azienda, anche perché, tra ottobre e novembre, la liquidità in cassa è scesa più volte fino a toccare quota 20 milioni, ben lontana dalla soglia di sicurezza che per una compagnia delle dimensioni di Alitalia si aggira attorno a 300 milioni.**

# La colpa alla fine si dà al governo

Conti alla mano, però, già nell'autunno del 2016 il problema vero per l'ex compagnia di bandiera diventa quello di evitare il crack. Hogan, lo stesso che quattro mesi prima parlava di andamento «decisamente in linea con gli obiettivi», **reagisce attaccando. In un'intervista al Corriere della Sera il 6/10, il gran capo di Etihad se l'è presa con il governo che non ha rispettato i patti, come rafforzare Linate con nuove rotte, e l'investimento di fondi pubblici 20 milioni di euro per promuovere sui mercati esteri alcune mete turistiche italiane.**

# **E anche i sindacati sono accusati**

**Colpevoli anche i sindacati, secondo Hogan, perché difendono privilegi fuori dal tempo.**

**Il manager avrà anche le sue ragioni, ma le sue parole suonano come un ultimo disperato scaricabarile prima della catastrofe aziendale.**

**Insomma, malgrado la compagnia sia privata, c'è un problema, come c'era stato da un decennio di personale che, o si lascia licenziare, o ha bisogno di un intervento dello Stato come aiuto a sopravvivere.**

**Come dire che lo Stato non può ignorare il caso.**

# **Il nodo Alitalia viene al pettine**

**Passato lo scoglio del referendum, quindi è venuto al pettine anche il nodo Alitalia.**

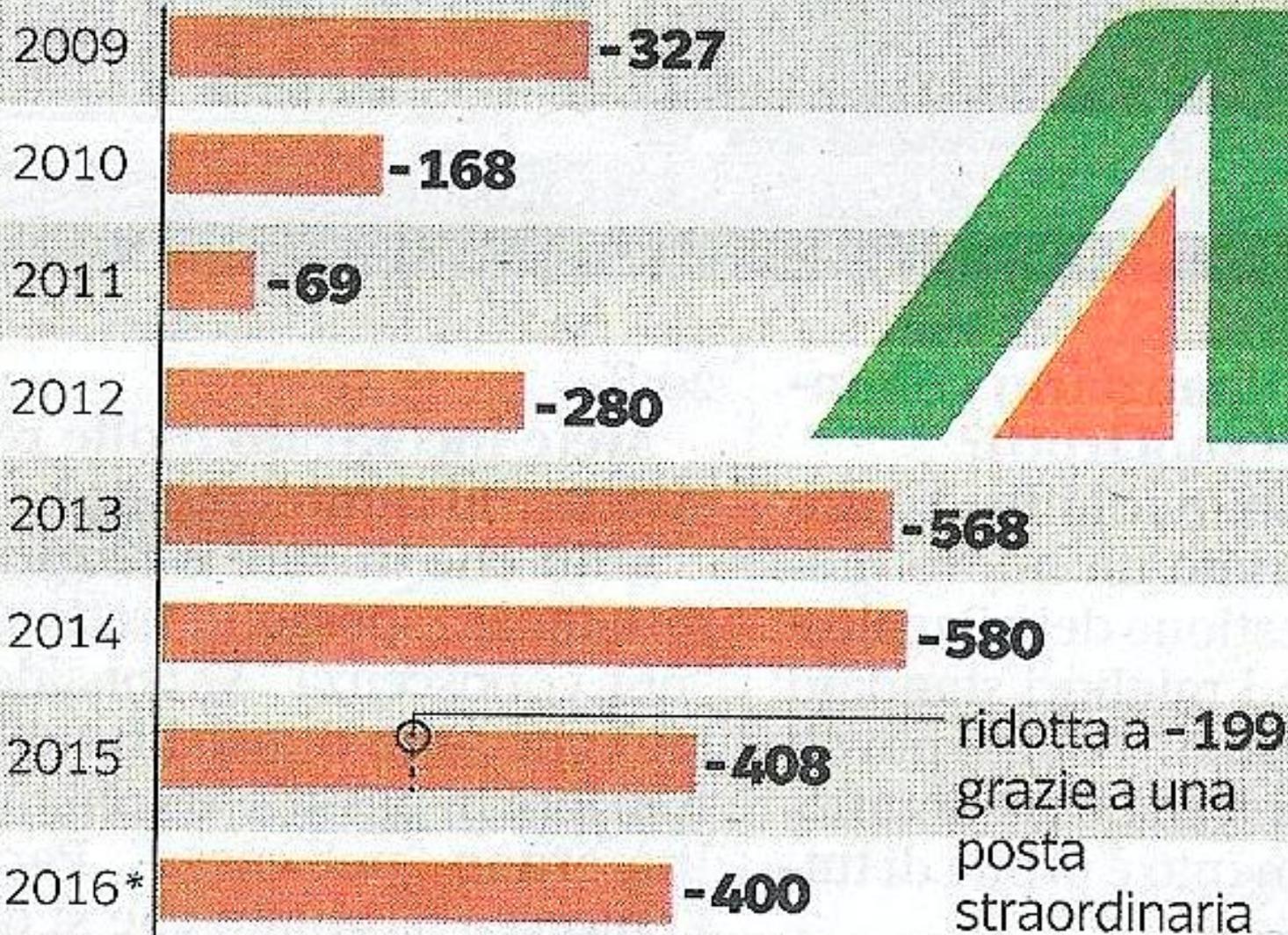
**Proprio come è successo per il Monte dei Paschi, libero di naufragare solo a urne chiuse. Risultato: due questioni potenzialmente imbarazzanti sono state lasciate alla fine della campagna referendaria per poi piombare sul tavolo del nuovo premier Paolo Gentiloni.**

**Su Alitalia, ammesso che fosse stato un problema di governo, si sarebbe potuto intervenire prima e meglio, come dimostrano documenti e numeri analizzati. Qualcuno sapeva, ma non è intervenuto. Anzi, ha nascosto i numeri.**

# Il nodo Alitalia viene al pettine

Finalmente, **dopo che anche Montezemolo si è dimesso**, i vertici di Alitalia incontrano il governo convocati da Carlo Calenda. Sarà presente anche Delrio, accusato dalla compagnia di aver incentivato i vettori low cost. Il punto cruciale è quello degli esuberanti. **Alitalia metterà sul tavolo 2 mila esuberanti su 12 mila dipendenti. E un taglio in busta paga per i piloti di circa il 30%. L'alternativa è l'amministrazione straordinaria con ricadute sociali ancora più pesanti e l'ombrello degli ammortizzatori sociali pagati da tutti.**

## Le perdite di Alitalia (in milioni di euro)



\*stima

Fonte: Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni

## Milioni di Passeggeri

2005

2015

Lufthansa  
Group



51,3

107,7

Ryanair



33,4

101,4

AF-KLM



69,9

89,8

IAG



63,2

88,3

Easyjet



30,3

69,8

Alitalia



30,0

23,0

# La morale

**«L'azienda è stata gestita male»,** ha detto nei giorni scorsi il ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda, liquidando gli approcci dei manager Etihad che chiedevano il sostegno dell'esecutivo.

**Calenda arriva in ritardo. Questo lo sapevamo fin dai tempi di Berlusconi che mise la faina Cimoli a guardia del pollaio Alitalia e con gli slogan pensava di risanarla.**

**In tempi di carestia è stato scellerato chiedere soldi del contribuente per mantenere una compagnia di bandiera talmente malmessa da non poter far altro che fallire. Fallirà lo stesso, ma a tutti i cittadini Italiani sarà costata 9 Md. *«Sono italiano e volo italiano»* Bello slogan: ma ogni parola è costata due miliardi.**