

Il 2017 sarà l'anno in cui compirà settant'anni: proprio in questo anniversario Alitalia fallirà

per la seconda volta dal 2008, ultimo anno di proprietà pubblica. Da quando è stata ceduta ai soci privati, Alitalia ha subito una ricapitalizzazione (con partecipazione di Poste italiane, società statale) e ora, un fallimento.

Curiosamente, nei settant'anni di vita di Alitalia, lo stato ha sborsato la maggior quantità di soldi proprio dopo la privatizzazione della stessa.

Il dicastero del Tesoro, passato dall'essere azionista di controllo a cederne la proprietà - attraverso un fallimento - a una cordata di "cavalieri coraggiosi" italiana a cavallo tra il 2008 e il 2009, non ha mai smesso di pagare: e il conto è sempre aumentato.

I costi per la collettività fino al 2008, sono stati - secondo uno studio di Mediobanca del 2015 - di 3,322 miliardi di euro indicizzati al 2014.

Dal 2008 in poi, lo stato ha pagato, per agevolare la cessione degli asset pregiati di Alitalia Lai Spa - costretta al fallimento per il rifiuto di Berlusconi alla proposta Air France - una somma di 4,1 miliardi di euro.

Inclusi in questa cifra ci sono gli oneri sociali della cassa integrazione e mobilità - per complessivi sette anni - garantita ai diecimila esuberanti conseguenti al fallimento della vecchia Alitalia, a questi si aggiungono le varie Cigs determinate dalla nuova gestione privata fino al 2014.

Di questi 4,1 miliardi di euro, tra prestito ponte, obbligazioni Mef, emissioni zero coupon e capitale Poste si raggiunge una cifra di 1,0 miliardi di euro finalizzata unicamente alla transizione della proprietà di Alitalia dal pubblico al privato.

Se non ci fosse stato il rifiuto di Berlusconi alla proposta Air France del 2008, gli esuberanti sarebbero stati 2120 e gli oneri per lo stato "solo" di trecento milioni.

I soci della nuova azienda, Alitalia Cai incominciarono la loro gestione ad inizio 2009 con un'azienda nuova - senza debiti - con oltre diecimila dipendenti in meno e i vantaggi della legge 166/2008 che sospendeva le regole dell'antitrust sulla rotta Roma Fiumicino - Milano Linate in modo da evitare la cessione di preziosissimi slots a causa dell'eccessivo concentrazione di capacità della nuova Alitalia sulla più ricca rotta italiana.

I contratti dei dipendenti - principalmente per personale navigante e manutentore - vennero

radicalmente rinegoziati in modo estremamente vantaggioso per l'azienda.

Di questa enorme opportunità Alitalia Cai non se ne fece nulla.

Il *middle e top management* ereditato da Alitalia e AirOne - società concorrente della vecchia Alitalia, inspiegabilmente confluita nella nuova Alitalia Cai - venne lasciato al suo posto, nonostante fosse causa dell'immobilità gestionale dell'azienda sin dalla fine degli anni novanta che ne determinò il dissesto economico-finanziario.

Nel 2009 Air France, decise di rientrare nella partita Alitalia dalla porta di servizio: prese

il 25 per cento del capitale della nuova Alitalia Cai per 250 milioni di euro.

Essendo gli unici soci industriali, i francesi non fecero fatica a prendersi la totale gestione del network Alitalia che ottimizzarono unicamente per alimentare i voli di lungo raggio nel loro hub a Parigi, l'aeroporto Charles de Gaulle.

In questo modo, Alitalia rinunciò ad alimentare il suo hub di Roma Fiumicino - tramite i voli di medio raggio - e quindi a crescere la loro offerta nel lungo raggio, unico mercato remunerativo in Italia.

Nel medio raggio - mercato ancora parzialmente presidiato da Alitalia Cai - la concorrenza delle gigantesche *low cost* europee era già imbattibile.

Inoltre, i margini delle rotte di medio raggio si assottigliarono anche a causa della concorrenza dell'alta velocità ferroviaria che, in quegli anni, divenne estremamente competitiva negli spostamenti nazionali.

Fu così che Alitalia Cai, arroccata nel mercato interno italiano, concentrata a contenere unicamente i costi del personale navigante ma non quelli gestionali, con Air France che si autoregalava il business più remunerativo del lungo raggio si avviò velocemente verso un secondo fallimento.

Si decise così, a fine 2013 di cedere gli asset di Alitalia Cai, tramite una ricapitalizzazione a cui partecipò lo stato con Poste italiane per 75 milioni di euro consentendo a Etihad di entrare nel capitale. Questo determinò la diluizione della quota Air France che, non era più interessata a ricapitalizzare avendo già ottenuto il possibile dalla sua partecipazione in Alitalia CAI.

Dal 2014 poco o nulla è cambiato: è stato fatto un *facelift* con il rinnovo delle divise degli

assistenti di volo e terra, corsi di formazione ad Abu Dhabi per seimila dipendenti (!!!) e, invece di continuare ad alimentare l'hub francese, Alitalia - ora denominata Alitalia SAI - comincia ad alimentare l'hub di Etihad ad Abu Dhabi, portando i suoi passeggeri al nuovo socio industriale. Da un punto gestionale le uniche operazioni degne di nota dell'era emiratina sono state la vendita, a prezzi estremamente vantaggiosi per Etihad - socio e acquirente - degli ultimi gioielli di famiglia: i pochi slot rimasti a London Heathrow e il programma di fedeltà MilleMiglia. Grazie a questa operazione, è possibile che Etihad possa rientrare anche del capitale di rischio - 387 milioni di euro - immesso nel 2014 nella nuova Alitalia Sai senza perdere alcunché da questo imminente fallimento.

E così, dopo otto anni di gestione privata con due differenti soci industriali, disinteressati al risanamento della società ed efficacissimi nell'utilizzarne risorse e aerei unicamente per alimentare i rispettivi hub, Alitalia torna al punto di partenza: il fallimento.

Il governo - è l'ultima notizia - sembra intenzionato a erogare un prestito ponte (che non sarà mai restituito, visto che viene dato a una società fallimentare) di cinquecento milioni di euro affinché Alitalia Sai possa garantire l'operatività dei voli per il periodo estivo - visto che - l'imminente ingresso nella procedura commissariale creerà necessità aggiuntive di liquidità, dal momento che i fornitori di beni e servizi essenziali come il carburante, i lessor degli aerei - Alitalia ne possiede solo 34 - e società di *handling* richiederanno pagamenti immediati.

Oltre al prestito ponte di cinquecento milioni di euro, bisognerà contabilizzare anche l'impatto degli ammortizzatori sociali - anche se solo per due anni - che dovranno essere erogati ai dipendenti, ora poco più di 10500.

Se poi ci sarà un altro cavaliere bianco che vorrà acquistare il marchio tricolore e assumerne parte dei dipendenti, è ancora presto per dirlo. Per il momento si è solo registrato il rifiuto di Lufthansa a tale operazione.

Nel frattempo, però, il costo totale per gli italiani è arrivato a 7,9 miliardi di euro e il conto salirà ulteriormente; il tutto per una compagnia che - fino a metà degli anni Novanta era tra i primi vettori del mondo e ora, rischia di diventare ancora più insignificante di quello che è diventata grazie alla (mala)gestione privata.