

DECALOGO**Dalle rotte agli esuberi, tutti gli oneri del rilancio****I prezzi del rilancio**di **Gianni Dragoni**

Piccola e costosa, per i contribuenti e i consumatori. La nuova Alitalia privata decolla più leggera di quel ministero dei cieli costato più di 5 miliardi di perdite in 20 anni e infiniti disservizi. Ma le perdite non si sono esaurite. Perché la privatizzazione, con la scelta di affidare la polpa della società senza debiti ed esuberi alla cordata italiana lanciata da Silvio Berlusconi, comporta un costo stimabile da 3 a 4 miliardi di euro.

Continua ▶ pagina 2

L'onere grava sullo Stato e quindi sui contribuenti, sui piccoli azionisti, sui creditori della vecchia compagnia. Il partner con il 25% del capitale è Air France-Klm. È lo stesso soggetto che nel marzo 2008 aveva presentato un'offerta d'acquisto dell'intera Alitalia che sarebbe stata migliore dell'operazione attuale. Ecco un decalogo che aggiorna le precedenti analisi.

1 I COSTI

Nell'offerta che Air France aveva presentato a Maurizio Prato il 14 marzo 2008, Parigi proponeva di comprare il 100% di Alitalia, offrendo in cambio proprie azioni del valore di circa 140 milioni, accollandosi tutti i debiti e di acquistare le obbligazioni convertibili pagandole l'85% del valore nominale. Inoltre si impegnava a versare un miliardo per aumento di capitale. I francesi avrebbero sostenuto un onere vicino ai 3 miliardi, includendo l'accollo dei debiti, senza lasciare passività agli azionisti o allo Stato, tranne il concorso pubblico ai costi per i 2.120 esuberanti. L'offerta fu definita «offensiva» da Berlusconi, perché avrebbe ridimensionato Malpensa e limitato i voli intercontinentali diretti, con un danno all'economia nazionale. Nel negoziato fu respinta dai sindacati confederali e dei piloti. Il 28 agosto 2008 l'Alitalia è stata messa in amministrazione straordinaria. Il commissario, Augusto Fantozzi, dichiara che ci sono 3,2 miliardi di debiti. Di questi, solo un miliardo saran-

no ripagati dall'offerta di Cai. Fantozzi stima di incassare altri 5-600 milioni dalla vendita dei residui aerei e degli immobili. Inoltre c'è il costo della cassa integrazione fino a sette anni per gli esuberanti, che potrebbe superare un miliardo.

2 MENO ROTTE

La nuova compagnia volerà verso 70 destinazioni. Solo 13 intercontinentali: 3 da Malpensa, 13 da Fiumicino. L'«italianità», pagata a caro prezzo, non è servita ad aumentare i collegamenti con l'estero, in particolare nel lungo raggio, che sono stati ridotti. Molti passeggeri saranno quindi dirottati via Parigi per il lungo raggio con gli aerei Air France, che aumenterà al 15-20% del biglietto la «supercommission» riconosciuta ad Alitalia. Con il vecchio piano Air France le destinazioni erano almeno 73. Malpensa resterà sguarnito. La compagnia farà 670 voli al giorno, oltre il 30% in meno dei 1.050 fatti nel gennaio 2008 da Alitalia ed Air One. I voli

per l'estero solo da Roma, Linate e Malpensa, a parte il Napoli-Ate-ne. I voli in Europa negli altri scali sono lasciati alla concorrenza o a Air France.

3 MONOPOLIO

Con l'assorbimento di Air One la nuova compagnia ottiene un sostanziale monopolio su molte rotte nazionali. Ha il 100% dei voli sulla Milano Linate-Roma, la rotta più cara d'Europa. Per decreto il Governo ha bloccato per tre anni i principali poteri d'intervento dell'Antitrust. Intanto, i prezzi applicati da Alitalia ed Air One su alcune rotte sono aumentati. Ieri sul sito della compagnia risultavano in vendita sulla Milano Linate-Roma biglietti di andata a 325,59 euro. Alitalia utilizzerà meno bande orarie negli aeroporti (gli slot), ma né le autorità dell'aviazione né l'Antitrust han-

no attribuito alla concorrenza gli spazi liberi.

4 ESUBERI

Il gruppo Alitalia aveva 18.500 dipendenti, Air One 3.100. La nuova società parte con 12.600 dipendenti, quindi gli esuberanti sono 9 mila. Sono quasi il triplo dei 3.650 esuberanti ufficiali. Nel vecchio piano Air France gli esuberanti erano 2.120, oltre a un migliaio di precari.

5 FLOTTA

Si riduce a 148 aerei, 90 in meno di quelli impiegati da Air One e Alitalia, che da sola aveva più aerei della nuova compagnia. Nei piani è prevista una flotta più moderna e con meno modelli, per risparmiare, con la futura immisione di 80 Airbus ordinati da Carlo Tòto. Adesso però ci sono otto tipi di aerei, tanti. Nel lungo raggio, dove Alitalia utilizzava 10 Boeing 777 e 13 Boeing 767, sono stati dismessi sette B767. Ai 16 Boeing si aggiungono i due A330 di Air One: questo causa inefficienze, perché i piloti dei Boeing non possono passare sugli Airbus.

6 CAPITALIZZAZIONE

Il primo socio è Air France-Klm, che versa 322 milioni, pari al 27,5% su un patrimonio totale di 1.169 milioni. La quota dei 21 soci italiani è di 847 milioni ed è stata raccolta più lentamente rispetto al miliardo indicato nei programmi.

7 PARTNER ESTERO

Il debutto con un partner come Air France-Klm rafforza la società, inserendola nella seconda alleanza mondiale. La scelta è una correzione di rotta rispetto agli intenti estivi, di una compagine tutta italiana che avrebbe scelto il partner in tempi più lunghi.

8 EFFICIENZA

La compagnia intende far volare di più aerei e personale navigante, con stipendio legato alla produttività. Un punto interrogativo è se

la società sarà in grado di far girare puntualmente la macchina con meno personale.

9 LE VALUTAZIONI

Cai ha acquisito la polpa di Alitalia, compresi 64 aerei in proprietà, con una valutazione di 1.052 milioni, che al netto dei fondi del Mille-Miglia significa un onere di un miliardo. La somma pagata per cassa è di 237,5 milioni: 100 versati il 12 dicembre 2008, 137,5 fra due anni. Il resto avviene con l'accollo di debiti. Air One, che ha un fatturato pari a un sesto di Alitalia (785 milioni nel 2007, con una perdita consolidata di 32 milioni e quasi 900 milioni di debiti) è stata pagata 300 milioni con versamento di cassa e circa 490 milioni con l'accollo di debiti degli aerei. La valutazione di Alitalia è bassa rispetto a Air One, considerando anche la disponibilità di slot preziosi sia a Milano Linate (il doppio di Air One) sia a Londra e nei principali scali europei, che di fatto non sono stati pagati. La procedura è stata indirizzata verso un unico offerente, Cai, anziché massimizzare il ricavato. Lo conferma il Programma di cessione presentato il 19 novembre da Fantozzi: «Fatta eccezione per la dismissione delle attività oggetto dell'offerta Cai e delle attività relative al cargo, (...), le procedure per la cessione di beni, attività e partecipazioni aziendali saranno condotte secondo principi che garantiscano la massimizzazione dei proventi a beneficio dei creditori delle società in amministrazione straordinaria».

10 TRAPPOLA PER I RISPARMIATORI

Il meccanismo della bad company colpisce i vecchi azionisti (tra cui lo Stato) che non riceveranno un centesimo e i possessori delle obbligazioni convertibili, ai quali potrà andare un rimborso parziale.

Gianni Dragoni