

Alitalia è l'Mps dei cieli. Infatti non vola

Vergogna nazionale

Alitalia è la Mps dei cieli

Da un decennio si buttano risorse per salvare la compagnia aerea senza risultati: pretese di sindacati e personale e una gestione folle stanno portandola al terzo decesso. E magari ora c'è chi pensa di tenerla a galla con il nostro denaro

FALLIMENTI *Il primo tentativo velleitario fu fatto da Berlusconi, ma anche gli arabi di Etihad non sembrano in grado di reggere il peso folle del baraccone*

di **VITTORIO FELTRI**

Alitalia è di nuovo con le ali a terra. Non ce la fa più a decollare ed è un miracolo se respira ancora. È l'immagine dell'Italia burocratica e statale incapace di vivere di mezzi propri. Qui da noi si predica che in economia comanda il mercato, ma al tempo stesso si chiama in causa lo Stato ogni volta che un'azienda su cui sventoli il tricolore è in crisi e minacci di chiudere. È successo al Monte dei Paschi di Siena, che si è divorato decine di miliardi senza dire perché, e senza confessare a chi ha regalato capitali ingenti, e ora succede ad Alitalia che già in passato si era segnalata per imbecillità gestionale, riducendosi in bolletta nera.

Da circa dieci anni la cosiddetta compagnia di bandiera si illude di rinascere e per ben due volte ha trovato degli sciocchi che si sono illusi di rivitalizzarla. Il primo visionario un po' cieco che la foraggiò fu Silvio Berlusconi che, smentendo Romano Prodi, impedì di cedere la baracca semidistrutta ai francesi, che erano disposti a versare circa 2 miliardi per acquisirla, addossandosi oneri mostruosi. Il Cavaliere, in procinto di vincere le elezioni, alzò la cresta e pose il veto alla vendita, adducendo (...)

(...) motivi patriottici. Disse che vendere gli aerei sarebbe stato un suicidio per il nostro turismo. Cosicché si impegnò a strapagare il personale in esubero e a finanziare il rilancio

dell'azienda con denaro pubblico, in parte. E fu un flop. Perché il turismo è comunque calato di brutto (per mancanza di organizzazione e coordinazione) e la compagnia, pur foraggiata senza risparmio, è sopravvissuta a stento e malamente per un lustro ed è poi affondata miseramente in un mare di debiti.

Si è subito pensato a un secondo e velleitario rilancio del baraccone coinvolgendo addirittura gli arabi, avvezzi a guadagnare perfino coi voli. Non ho mai creduto che il tentativo potesse avere successo, ma nella circostanza ho avuto per venti minuti la sensazione che ci fosse uno spiraglio perché non fallisse. Sbagliavo. E non mi si dica che alla topica sia estraneo l'organico umano dell'impresa, le cui pretese ereditate dai tempi d'oro del sindacalismo vorace hanno perpetuato la crescita delle spese folli. Un esempio emblematico: tra i piloti (autentici divi) c'è chi abita a Marbella e con l'appoggio dei rappresentanti dei cosiddetti lavoratori insiste affinché gli venga offerto gratis il trasferimento a Roma o dove parte l'aereo su cui è chiamato a svolgere la propria opera. Mi rendo conto: è ridicolo o almeno paradossale, ma risponde a verità. Una compagnia costretta a sopportare simili oneri non campa a lungo, e in effetti la nostra è sul punto di tirare le cuoia. Merita di crepare senza lasciare rimpianti tra gli utenti consapevoli che l'Alitalia è sempre stata consi-

derata un ente assistenziale dai dipendenti e non un luogo in cui guadagnarsi stipendi ragionevoli.

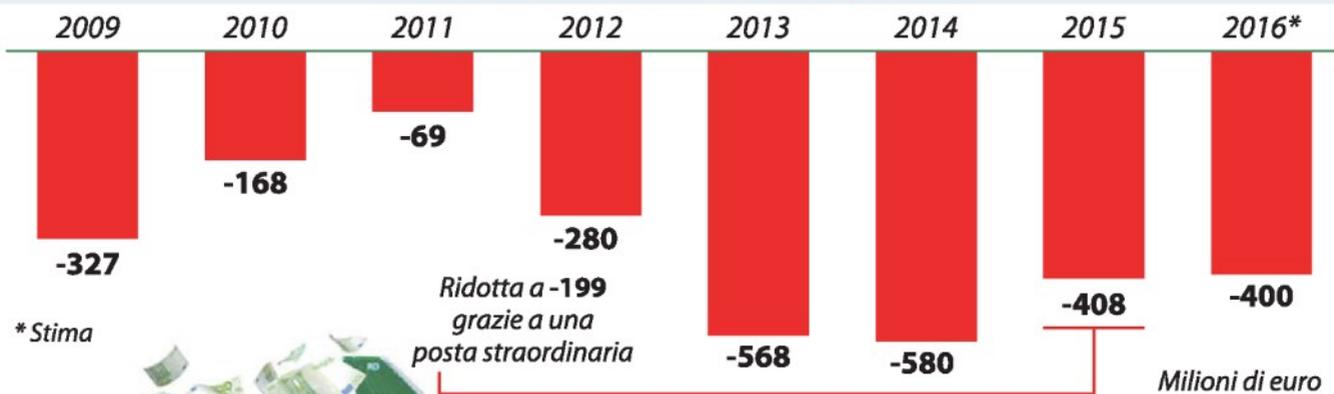
Naturalmente la responsabilità del crollo non va attribuita soltanto al personale. Pesa anche una amministrazione pressapochista che, invece di imitare Ryanair, i cui bilanci sono in perfetto ordine e il servizio che svolge è eccellente nonché a buon mercato, non ha smesso di calpestare le orme impresse dagli statalisti d'antan che provocarono i primi e duraturi disastri.

Siamo così giunti al terzo decesso di Alitalia e temiamo che l'orsignori del governo agiscano nei confronti della compagnia di bandiera esattamente come hanno agito per Monte dei Paschi, ossia utilizzino soldi pubblici per tamponare le falle. Sarebbe un altro calcio sferrato tra i denti dei cittadini.

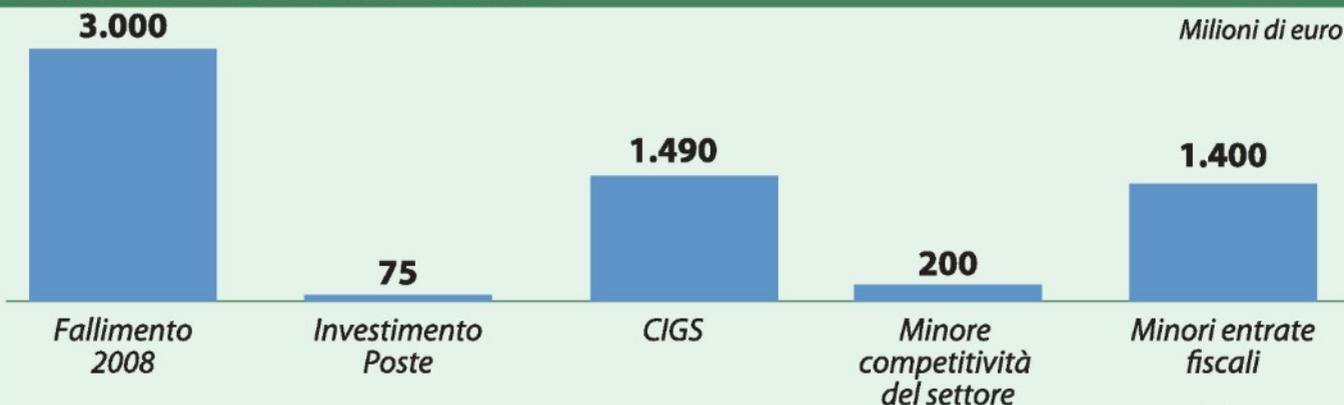
© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PERDITE DELLA SOCIETÀ



PERDITE PER IL SETTORE PUBBLICO



P&G/L

Fonte: Istituto Bruno Leoni

LA STORIA

LA NASCITA

Fondata nel 1947, nel 1957 Alitalia venne fusa con la compagnia Linee Aeree Italiane, e divenne così la prima compagnia aerea del Paese. Fino agli anni Novanta è stata controllata al 100% dallo Stato (prima dall'Iri e poi dal Tesoro)

1° PRIVATIZZAZIONE

I conti, mai particolarmente floridi, hanno un tracollo negli anni Novanta. Nel '96, con il governo Prodi ci fu una prima privatizzazione, ma il governo mantenne la maggioranza

CRISI DEL 2001

In seguito all'attentato alle Torri Gemelle di New York, il settore subisce una nuova crisi che Alitalia sente più di altre compagnie senza riuscire più a risollevarsi

VENDITA FALLITA

Nel 2006, Alitalia è ormai prossima al fallimento e l'allora governo Prodi decide di cedere la sua quota di maggioranza. Mette in vendita il 39% delle quote, ma nessuno si fa avanti per acquistarle

NUOVO TENTATIVO

Nel 2007, il governo Prodi cerca di vendere la compagnia attraverso una trattativa diretta. Dopo diverse consultazioni, viene scelto come compratore unico Air France-Klm che, alla fine, offre 1,7 miliardi per l'acquisto delle quote. L'accordo prevede anche l'esuberato di 2.100 lavoratori e la riduzione della flotta a 149 aerei, pur mantenendo le rotte che Alitalia detiene

PROTESTE

Nel marzo 2008, il governo accetta l'offerta, ma i sindacati subito protestano e si sfilano dalla trattativa non accettando i tagli

LA MOSSA DI SILVIO

Berlusconi, al tempo all'opposizione, si dichiara contrario all'operazione e promette di salvare l'italianità della compagnia

CAPITANI CORAGGIOSI

Salito al governo, nell'estate 2008, il Cavaliere si adopera per la nascita della Compagnia Aerea Italiana, presieduta da Roberto Colaninno e con la partecipazione di Benetton, del gruppo Riva, Ligresti, Marcegaglia, Caltagirone, Gavio, Tronchetti Provera. La Cai, dei cosiddetti «capitani coraggiosi» rileva il marchio di Alitalia e la parte «sana» della compagnia per 300 milioni

ARRIVANO GLI ARABI

Anche questa volta Alitalia non decolla e dopo 5 anni, nel 2013, è di nuovo sull'orlo del baratro. L'unica possibilità di salvezza arriva da Etihad Airways. L'accordo è siglato nell'agosto 2014 e prevede una joint-venture tra Cai, che mantiene il 51% ed Etihad Airways con il 49%

CASSE VUOTE

Alitalia però continua a non volare. A fine 2016 la perdita annuale è di 400 milioni, oltre un milione al giorno. Le casse sono vuote e gli azionisti non concordano sulle modalità di salvataggio