


*di Francesco Anfossi*
**ECONOMIA**
**LA NUOVA ALITALIA DECOLLA TRA DUBBI E POLEMICHE**
**ALIFRANCIA**

**L'abbiamo ceduta a una cordata di "capitani coraggiosi" in nome dell'italianità, accollandoci quattro miliardi di euro di debiti. Ma tra quattro anni, o forse tre...**

La nuova Alitalia di **Roberto Colaninno & C.**, nata dalle ceneri della vecchia Alitalia e di Air One, ha finalmente preso il volo. Proviamo a fare due conti e a vedere chi è salito a bordo e chi è rimasto a terra. A guadagnarci sono sicuramente imprenditori con «attitudine al rischio e attenzione al ritorno del loro investimento», come recita la lettera ai dipendenti dell'amministratore delegato della nuova compagnia **Rocco Sabelli**. Ventuno "capitani coraggiosi" che in nome dell'italianità, hanno rilevato la "polpa" del vecchio vettore: i migliori aerei, le rotte, i servizi migliori, il personale "purgato" dagli esuberanti.

Coraggiosi ma ben remunerati. Hanno speso in tutto un miliardo, con quote che vanno dai 100 milioni del gruppo siderurgico Riva ai 10 del gruppo Marcegaglia, per un'azienda che vale almeno un miliardo e 200 milioni di euro, dicono gli addetti ai lavori.

**I francesi cantano vittoria**

Ma a guadagnarci di più è il patron di Air One **Carlo Toto**, la cui compagnia aveva debiti ipotecari per 490 milioni di euro. La nuova Alitalia, per inglobare Air One, ha riscattato completamente questo fardello, aggiungendo 300 milioni di euro "freschi". Di questi, Toto ne verserà 60 per entrare nella cordata. In pratica entra in questa storia con 490 milioni di euro di debiti e ne esce con 240. C'è chi dice che l'affare è dovuto agli ottimi asset della sua compagnia, che tra l'altro dispone di Airbus nuovi ed efficienti, ma c'è chi aggiunge che dietro c'è anche la regia dell'advisor dell'intera operazione, Banca Intesa San Paolo, detentrica del debito Air One. In tal modo la banca può ottenere il "rientro" della somma prestata.



Nel fotomontaggio: un aereo dell'Alitalia con il logo di Air France sulla coda.

Si dibatte sull'effettivo ruolo dei francesi nella nuova Alitalia  
(foto AP/La Presse).

Anche i francesi di Air France-Klm, che hanno acquistato con il 27,5 per cento delle quote la maggioranza relativa del capitale della nuova Alitalia, cantano vittoria. "Merci Silvio" hanno titolato i quotidiani d'Oltralpe. La compagnia guidata da **Jean-Cyrill Spinetta** è tornata in pista pagando, per un quarto del capitale della società, meno di un quinto (323 milioni di euro) di quanto aveva offerto per l'intera azienda (un miliardo e 750 milioni) al Governo Prodi, il 14 marzo 2008.

### Indovinate chi paga il conto

Non solo, ma i francesi hanno acquisito il 27,5 per cento di una società ripulita, liberata dai debiti, dai suoi endemici guai sindacali e dai rami secchi. Con l'offerta presentata nel 2008, invece, si erano impegnati a prendersi tutto, la polpa ma anche le frattaglie, pagando il miliardo e 700 milioni, ma anche a saldare i debiti, versando in più un miliardo e 370 milioni di euro. Circa tre miliardi in tutto.

Ma allora il conto della vecchia Alitalia chi lo paga? Il commissario straordinario della società **Augusto Fantozzi** dice che ci sono 3,2 miliardi di debiti e che conta di incassare 600 milioni dalla vendita dei residui aerei e degli immobili. Il resto lo pagheranno i piccoli azionisti, i debitori e soprattutto i contribuenti italiani, che dovranno accollarsi anche il costo dell'amministrazione straordinaria dichiarata in agosto e il miliardo di ammortizzatori sociali per sette anni a favore dei dipendenti.

Quattro miliardi in tutto. In media, cento euro a contribuente. Non solo. Air France-Klm completa la sua rete continentale di grandi snodi aeroportuali (gli *hub*) sommando Roma a Parigi e Amsterdam, ed entrando da protagonista in un mercato di 24 milioni di passeggeri, tagliando l'erba sotto i piedi di Lufthansa e British Airways. Delle 13 rotte intercontinentali, 10 partono da Fiumicino e 3 da Malpensa, ridimensionando lo scalo milanese. Inoltre, con la fusione con Air One la nuova compagnia ha di fatto il monopolio della tratta Milano-Roma (la più cara d'Europa, con prezzi che vanno da 190 a 700 euro andata e ritorno). Se la nuova compagnia aumenta le tariffe non ci sono alternative. L'Antitrust ha le mani legate, perché il Governo ha bloccato i suoi poteri di intervento per i prossimi tre anni.

### Tre biglietti in uno

Il passeggero che si presenta a Linate per volare a Roma è come se pagasse il biglietto tre volte: come passeggero, come vittima del monopolio e come contribuente. Il premier **Silvio Berlusconi**, che aveva fatto fallire il progetto di acquisizione francese del Governo Prodi ma ha mantenuto le promesse della campagna elettorale («una cordata tutta italiana»), nega che sia stato un cattivo affare, affermando che finalmente l'Italia ha una compagnia efficiente. Ma che cos'è questa benedetta "italianità"?

Solo una questione di bandiera, di orgoglio, di immagine? Non solo, in verità. Perché Air France, comprandosi tutta Alitalia come nell'offerta a Prodi, avrebbe penalizzato le destinazioni italiane, ma anche quelle europee e intercontinentali, soffiandoci i turisti in entrata e in uscita dal nostro Paese e danneggiando il nostro import-export. Ma i dubbi restano. Air France non può aumentare la sua partecipazione e se vende deve vendere solo a soci italiani. Peccato che l'accordo valga solo nei prossimi quattro anni. Dal 13 gennaio 2013 il vettore francese potrà comprare azioni da soci italiani, esercitando diritto di prelazione. E se Alitalia andrà in borsa il vincolo scadrà nel 2012.

Insomma: fino a che punto Air France prenderà Alitalia "sotto la sua ala?".

«Quando si hanno infrastrutture del genere», commenta **Roberto Dona**, economista della Bocconi, «è quasi inevitabile che si ceda tutto». Sarà questo l'epilogo? Non è che l'italianità, più che comprarla, l'abbiamo "affittata" per quattro anni a un canone di locazione di un miliardo di euro

l'anno?

Post scriptum: con quattro miliardi di euro (quelli che dovranno accollarsi i contribuenti) si potevano fare tante cose. Tra le quali finanziare 333.333 sussidi di disoccupazione da mille euro al mese per un anno. In Italia, come è noto, non ci sono solo i dipendenti Alitalia a rischiare il posto.

*Francesco Anfossi*

#### **Chi decolla QUELL'ITALIANITÀ IN SALSA FRANCESE**

La nuova Alitalia sarà una compagnia di piccole-medie dimensioni, con 12.600 dipendenti (gli esuberanti saranno 9.000). Avrà 148 aerei e servirà 70 destinazioni nazionali e internazionali. Aeroporto di riferimento: Fiumicino. Soddisfatti **Jean-Cyrill Spinetta** a capo di Air France, che ottiene un quarto della compagnia ripulita dai debiti, il premier **Silvio Berlusconi** («promesse mantenute») e il sindaco di Roma **Gianni Alemanno**.

#### **Chi resta a terra COME È TRISTE MALPENSA**

A nulla hanno portato le proteste del leader della Lega Nord **Umberto Bossi** del sindaco di Milano **Letizia Moratti** e del presidente della Regione Lombardia **Roberto Formigoni**. Gli scali milanesi di Linate e di Malpensa sono stati ridimensionati. Per quest'ultimo, solo tre voli intercontinentali. Non si sa ancora se gli *slot* di Malpensa (le bande orarie durante le quali i velivoli atterrano o decollano), di proprietà Alitalia, verranno ceduti.

[torna all'indice](#)