This page was exported from - L'Argine
Export date: Tue Apr 15 9:46:25 2025 / +0000 GMT

Alitalia, nuda e cruda

Alitalia ha i costi fuori controllo: perde quasi due milioni di euro al giorno. Un'ora di volo **Alitalia** costa il 35% in più rispetto a **Ryanair**. Dal 2008 la compagnia ha bruciato circa 7,5 miliardi di risorse private e pubbliche. All'epoca **Alitalia** contava 21 mila dipendenti; **Air France** la avrebbe acquistata tagliando 2.000 persone. Sull'onda dell'italianità agitata da **Berlusconi** e della contrarietà dei sindacati, venne formata, una cordata di ?capitani coraggiosi? (in gran parte con soldi pubblici) che tagliò il personale quattro volte tanto (8000 uscite). Anche gli arabi di **Eithad** hanno investito molto nella compagnia, ma con una strategia inefficace.

Alitalia ha un posizionamento negativo sul mercato; era una azienda indispensabile quando i suoi 24 milioni di passeggeri rappresentavano la metà del mercato italiano; oggi, con 130 milioni di passaggi (di cui solo 22 milioni di **Alitalia**), se sarà chiusa o venduta, il trasporto aereo sarà agevolmente garantito dagli altri vettori. La ?compagnia di bandiera? nei voli interni e nel medio raggio soffre la concorrenza dei vettori low-cost e va discretamente nei voli intercontinentali, dove peraltro non è riuscita a svilupparsi. Al contrario di altre compagnie di bandiera (**Air France-Klm**, **British-Iberia** e **Lufthansa**) per le quali il lungo raggio rappresenta circa 70% della loro offerta, per **Alitalia** il settore intercontinentale pesa per il 30% dei ricavi.

Il settore aereo oggi si compone di vettori e mercati nuovi. I viaggi intercontinentali sono alla portata di molti e quelli brevi hanno attratto clienti che viaggiano a costi molto bassi. Le compagnie low-cost coprono oltre il 50% dei voli interni e una percentuale maggiore su quelli di medio raggio.
Per combattere la concorrenza **Alitalia** ha tagliato le tariffe e i ricavi. La situazione è quindi insostenibile essendo una compagnia in perdita strutturale. I voli intercontinentali, che sono sostenibili sulle dimensioni attuali, richiedono una flotta limitata: per ogni aereo a lungo raggio ne basta uno nazionale per collegare l'Hub con gli aeroporti periferici. Per il settore del breve-medio raggio le alternative sono la chiusura o la sua cessione.

Nella prima ipotesi, rimarrebbero i voli nazionali necessari agli intercontinentali, tagliando la flotta attuale e il personale ben più di quanto previsto dal piano bocciato dai lavoratori. Nel secondo scenario il segmento viene venduto a un vettore low cost, in grado di riorganizzarlo.
Con la liberalizzazione è il mercato che decide e i consumatori italiani hanno scelto di viaggiare con le low cost.

Il preaccordo del 14 aprile, prevedeva un taglio del costo del lavoro di 670 milioni in 5 anni, un terzo circa dell'obiettivo del piano e 980 esuberi. Al personale di volo si chiedeva un taglio salariale dell'8%, un rallentamento degli scatti di anzianità, una riduzione dei riposi annui. Poi sarebbe scattato un intervento dei soci per circa 2 miliardi, tra nuova finanza (900 milioni) e riconversione di debiti. Il piano prevedeva lo sviluppo del lungo raggio, con l'arrivo entro il 2021 di 14 aerei specifici. Il sindacato autonomo **CUB** ha animato il fronte del No, riuscendo ad essere più persuasivo degli dei sottoscrittori della bozza di accordo. Il **CUB** chiede ora a gran voce la nazionalizzazione della compagnia. Sembra si stia lavorando a una limatura dei tagli degli stipendi prima del commissariamento, ma la situazione è confusa. Il commissario avrà 180 giorni per un stilare un programma di ristrutturazione dell'azienda con la vendita o la liquidazione degli asset.

La realtà è che una compagnia aerea non competitiva può sopravvivere solo in condizione di monopolio o con continue iniezioni di denaro pubblico, oggi impossibili sia per la normativa europea sia per la situazione difficile dei conti pubblici italiani.
Come ha affermato il prof. **Roberto Perotti** su **Repubblica** del 26 aprile, questa volta non dovrebbe essere stanziato neanche ?un euro dal contribuente sotto nessuna forma? ... ?perché le risorse pubbliche sono limitate e non ci sono motivi economici, morali o strategici per privilegiare **Alitalia**?. Nelle precedenti crisi la politica ha sostenuto l'interesse nazionale di avere una compagnia di bandiera come motore di sviluppo del turismo e su questa falsa idea si sono costruiti tanti piani industriali e bruciate enormi risorse.

Ne saranno comunque spese tante altre perché il commissariamento con l'azzeramento dei debiti, i 400 milioni di ?prestito ponte?, la cassa integrazione e quant'altro peseranno in modo significativo sui soci, sulle banche e sul bilancio pubblico.
Una strada potrebbe aprirsi dal rapporto privilegiato tra **Lufthansa** ed **Etihad**, nato da quando **Etihad** ha dato in affitto a **Lufthansa** 38 aerei e il personale di **Air Berlin**, di cui controlla circa il 30%. Nel febbraio scorso, inoltre, le due compagnie hanno annunciato una partnership e **Lufthansa** potrebbe rilevare **Alitalia**, a costo zero, facendosi carico di 3 mila dipendenti su 12 mila.
La situazione è molto difficile ed il risanamento pressoché impossibile. L'insostenibilità della compagnia italiana riviene anche dalla sua enorme compagine, pari a quella di **Ryanair** che, però, nel 2016 ha trasportato oltre 5 volte i passeggeri di **Alitalia** (117 milioni contro 22 milioni).
Il modello **Ryanair**, oggi pare imbattibile e i vertici della società irlandese si sono candidati a rilevare le rotte domestiche ed europee di **Alitalia**, promettendo di usarle anche per riempire i voli intercontinentali del gruppo.
Tuttavia, con la campagna elettorale che si avvicina, c'è da scommettere che anche stavolta **Alitalia** rappresenterà uno dei temi salienti, che sarà giocato pesantemente dai partiti e movimenti ?sovranisti? ed antieuropei.