



Il futuro presidente esecutivo di Alitalia Luigi Gubitosi (1) e l'ad Cramer Ball (2)



Il ceo di Ryanair Michael O'Leary (1) Il ceo di Etihad James Hogan (2)

Alitalia all'ennesima svolta ma nei cieli comanda Ryanair

Lucio Cillis

Alitalia tenta l'ennesima virata. I manager scommettono che con il nuovo piano industriale "lacrime e sangue" la compagnia tornerà in utile nel 2019. I sindacati non ci credono e sono sul piede di guerra. Le banche sono pronte a intervenire ma solo se il progetto di tagli sarà confermato. Il governo da oggi

tenta una difficile mediazione. E a breve ci sarà il ridimensionamento dei poteri dell'autore del piano, Cramer Ball, a favore del futuro presidente Luigi Gubitosi. Se il progetto andrà in porto la compagnia sarà probabilmente salva. Ma che Alitalia sarà? Il taglio delle rotte interne di fatto consegna il monopolio delle tratte nazionali alle low cost, Ryanair e easyJet. segue a pagina 4

22,9

MILIONI

È il numero di passeggeri trasportati in un anno dalla flotta di **Alitalia**. La compagnia ha in carico 13 mila dipendenti

100

MILIONI

Di passeggeri l'anno viaggiano invece sugli aerei di **Ryanair**, che ha pure un numero di dipendenti inferiore ad Alitalia di 2 mila unità

2037

GLI ESUBERI

È quanto risulta dal **piano di salvataggio** di Alitalia, misura che si accompagna a una riduzione delle retribuzioni fino al 32%

Alitalia tenta l'ennesima virata ma è Ryanair la padrona dei cieli

IL CONFRONTO TRA LE DUE COMPAGNIE È IMPIETOSO: IL PERSONALE DEL VETTORE IRLANDESE COSTA MENO (FINO AL 40 PER CENTO), HA OLTRE 100 MILIONI DI PASSEGGERI L'ANNO CONTRO 22,9 E CONTA 11 MILA DIPENDENTI CONTRO 13 MILA

Lucio Cillis

segue dalla prima

I due vettori infatti hanno ormai una rete nazionale ed europea e di collegamenti superiore a quella della compagnia di bandiera. E sul fronte dei collegamenti internazionali la scarsità di velivoli a lungo raggio la rende sempre subordinata all'azionista Etihad, e di fatto possibile preda o merce di scambio con altre compagnie più forti e più organizzate, tipo Lufthansa. La scommessa insomma si appoggia su basi fragili, e la volontà di riportare la livrea tricolore ai fasti del passato sembra ancora da cementare nel suo assieme. E pensare che negli anni Sessanta Alitalia era la terza compagnia aerea in Europa e la settima del mondo. Erano gli anni del boom economico, dell'Italia che si rimbocca le maniche e la compagnia viveva sulla spinta di uno Stato che la supportava e investiva in aerei e personale qualificato. Alitalia è stata la prima linea aerea europea a operare con motori a reazione 50 anni fa. Altro che Lufthansa o Air France. E negli anni '80 e '90 arrivava direttamente in gran parte del globo. Oggi invece, ci ha abituati ad un volto triste, a bilanci perennemente in passivo mentre sul finire degli anni Novanta in piena liberalizzazione dei cieli, un capo azienda come Domenico Cempella, manager molto amato dai suoi dipendenti, ne metteva a segno due in positivo e uno in pareggio. Roba d'altri tempi. Dopo sono successe molte cose e Alitalia ha battuto in ritirata, fino ad essere oggi al 12esimo posto nella hit delle compagnie europee. Cerchiamo di elencarne i motivi.

Ryanair asso pigliatutto.

Perché Alitalia non riesce a volare come dovrebbe? Se si guarda al rivale Ryanair si fanno presto i conti: il personale costa meno (fino al 40% grazie alla tassazione favorevole) ma soprattutto la macchina da guerra irlandese funziona a pieno regime - e macina oltre 100 milioni di passeggeri l'anno (30 milioni in Italia) contro i 22,9 di Alitalia - con 11 mila dipendenti, 2 mila in meno. La flotta è composta da soli Boeing 737-800, con minori costi di manutenzione. Poi ci sono i turni con i naviganti che tornano regolarmente a casa dopo il servizio e non pernottano in hotel. E ancora, i tempi di inattività degli aerei: quelli Ryanair restano "fermi" a terra al massimo 25 minuti mentre quelli di Alitalia un'ora, più del doppio. Il vettore irlandese ha un altro vantaggio: quello di sfruttare al massimo la possibilità concessa dal governo italiano di operare anche su scali minori dove gli Enti locali elargiscono (restando nelle regole) lauti rimborsi alla compagnia per far atterrare turisti. I concorrenti quindi si sono organizzati.

La crisi del Paese

La crisi politica e finanziaria del Paese ha via via tolto ossigeno al vettore. Alitalia ha perso terreno in casa e fuori fino ad essere quasi derisa da Ryanair, dominus assoluto in casa nostra e in Europa, oltre che quarto al mondo. In casa nostra decide le rotte, toglie i collegamenti, strappa contratti a lei favorevoli con gli Enti locali e alla bisogna abbandona gli aeroporti dove non esiste guadagno e sposta l'attenzione su zone inesplorate e scali microscopici in un lavoro di tessitura che gli addetti ai lavori chiamano "scouting" e cioè provare nuove rotte per vedere se funzionano. Alitalia negli anni non ha potuto o voluto fare scouting: è rimasta legata a schemi del passato con rotte ormai poco soddisfacenti da un punto di vista del ritorno economico. Oggi deve fare i conti con la terza crisi sistemica che rischia di cancellarla per sempre dai cieli.

I piani di salvataggio

Il canovaccio per scongiurare il fallimento è da 20 anni sempre lo stesso: cambiare i vertici, inventare

un nuovo piano industriale, chiedere sacrifici ai dipendenti e mettere le mani nel portafogli degli azionisti che sono sempre meno disposti a mettere carburante nel vettore. Ora arriva Luigi Gubitosi alla presidenza esecutiva in attesa della partenza di Cramer Ball, autore delle 158 pagine di piano industriale 2017-2021 che dovrebbe rimettere in carreggiata la compagnia grazie a tagli monstre da un miliardo di euro, un incremento dei ricavi del 30% e il sostanziale abbandono della lotta sulle rotte nazionali regalate a Ryanair e easyJet. Ma l'annunciato taglio di 20 aerei di medio raggio non farà che ridurre ancora i collegamenti nazionali a favore dei concorrenti e degli irlandesi in particolare, che oggi sono i veri padroni dei cieli italiani.

La maledizione di Malpensa

Il primo atto della crisi Alitalia inizia da qui. Era l'alba del nuovo millennio e tutto era pronto per lanciare una joint venture che faceva paura persino ai francesi e tedeschi. Klm e Alitalia erano pronte a unirsi in matrimonio dando vita al primo colosso dei cieli europei con una dotte di 300 aerei e quasi 50 milioni di passeggeri. Klm, votata al lungo raggio con Alitalia regina in casa e nelle rotte per l'Europa, con un occhio a Est, Africa, Nord America. Tutto era pronto ma l'eterna guerra tra Roma e Milano sul chi dovesse avere il hub di riferimento di Alitalia e il fuoco ad alzo zero che veniva da settori dell'Unione europea hanno affossato sul nascere il progetto del più grande vettore europeo e del suo scalo di riferimento. Klm ci rimise 200 miliardi di lire investiti nel progetto, Alitalia ne uscì con le ossa rotte e con l'avvio della prima profonda crisi della sua storia. Quattro anni più tardi lo stop a Klm, Air France entrò dalla porta principale come azionista di minoranza nel cda. Una presenza che molti osservatori, negli ultimi anni, considerano non proprio amichevole.

Il peso dei sindacati

Qualche colpa la ammettono pure loro, i sindacati. Basti pensare che ad un certo punto della storia in Alitalia si contavano una dozzina di sigle. L'immagine che nel passato è

stata offerta non era delle migliori. Ad esempio, si racconta che nel 2008 nell'anno del fallimento di Alitalia e della trattativa per l'acquisizione da parte di Air France, si svolsero riunioni rumorose e molto popolate, quasi da curva di uno stadio, con 50 sindacalisti da una parte e soltanto tre manager francesi dall'altra. Va poi ricordato che ogni sigla ha i suoi dipendenti di riferimento. Se la Cgil vanta moltissimi iscritti tra il personale di terra, gli altri si dividono una fetta di circa 13 mila persone, 7 mila delle quali naviganti. L'ultima nata di questa compagine allargata è l'Anp, associazione che si rivolge solo ai piloti e nata due settimane fa. I paletti e i colpi bassi tra azienda e sindacati si sono ripetuti per anni e forse questo è stato uno dei freni al rilancio della compagnia. L'ultimo riguarda i permessi sindacali e i biglietti gratuiti o quasi "fuori servizio", in pratica un benefit concesso ai piloti entrato nel mirino dell'ad Ball e poi rientrato dopo braccio di ferro e scioperi.

Gli alleati

Scaduta e non rinnovata a dicembre la joint venture sui voli europei con Air France-Klm e praticamente moribonda quella con Sky Team, la fonte principale di introiti per Alitalia resta il lungo raggio sul Nord America che purtroppo ha delle regole e limiti ben definiti dai propri "alleati". Parenti-serpenti che in questi giorni stanno (forse) concedendo qualche volo in più sulle rotte americane ma si guardano bene dal concedere troppo spazio alla compagnia italo-araba. Il che permetterà comunque un incremento di un quarto dei ricavi. Ma puntare solo su questa strategia con un solo aereo di lungo raggio in arrivo per l'estate (un 777 da 380 passeggeri) lasciando a terra 20 velivoli di corto e medio raggio non farà che allungare la crisi. Ennesima conferma della scarsa efficacia delle cure del gruppo Etihad, il meno tonico tra quelli del Golfo, che ha mostrato con Air Berlin prima e Alitalia oggi, la strada da non seguire per rilanciare

**Verso lo sciopero
la trattativa
parte in salita**

Non ci sono solo i 2.037 esuberanti a turbare le relazioni sindacali di Alitalia, ma anche i tagli agli stipendi che raggiungeranno in alcuni casi il 32%, dopo che già nel recente passato i compensi erano stati ampliamenti rivisti al ribasso. I sindacati hanno proclamato uno sciopero unitario per il 5 aprile, ma i margini di trattativa sembrano molto ridotti visto che il partner arabo ha chiaramente fatto capire che senza il piano lacrime e sangue non verseranno un centesimo dei fondi richiesti per la nuova ricapitalizzazione

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOVE VOLA L'ALITALIA

Rotte effettuate con aeromobili AZ su rotte extraeuropee e non in code-sharing

