

Sindacato&politica. Così la Compagnia è uscita dal mercato di Oscar Giannino

L'errore clamoroso dei sindacati che hanno cavalcato il no in Alitalia, senza rendersi conto della voragine che spalancano sotto i piedi di oltre 12 mila dipendenti, è solo l'ultimo di una lunghissima serie. Cerchiamo di riepilogarli: e vedrete che la politica, insieme ai sindacati, è quella che ne ha commessi di più. Anche se banche e privati, negli ultimi anni, ci hanno rimesso del loro.

Dal 1947 alle crisi petrolifere degli anni Settanta, per Alitalia pubblica e i suoi allora 10mila dipendenti furono anni d'oro. Il costo impazzito del carburante aprì le prime falle nel bilancio. E dopo la presidenza di Cesare Romiti, l'IRI ne nominò uno, Umberto Nordio, che dal 1977 al 1988 risanò l'equilibrio costi-margini, firmando due soli bilanci in perdita. Ma nel 1987 iniziano le grandi privatizzazioni: British Airways e KLM. Mentre da noi la politica silura Nordio, e gli sostituisce Giovanni Bisignani.

Le privatizzazioni e le prime concentrazioni tra compagnie abbassano i costi e aumentano l'efficienza. Ma l'Alitalia pubblica resta ferma. Iniziano perdite sempre più vertiginose. Nel 2014 Mediobanca le ha ricalcolate in euro pari a 7,3 miliardi: 20 anni su 34 di bilanci di Alitalia pubblica in perdita, ma ben 15 su 19 dal 1987 all'ultimo bilancio del 2007, prima del default pubblico, del commissariamento e della privatizzazione.

SILURAMENTO

Malgrado ricapitalizzazioni pubbliche più volte condannate dall'Europa come aiuti di Stato: nel 1996 per l'equivalente di 1,3 miliardi di euro, nel 2001 per 818 milioni, ancora nel 2004 un prestito ponte da 400 milioni, un altro ancora poco prima della liquidazione.

Quando il capoazienda Roberto Schisano nel 1995 prova a rimettere in linea con i concorrenti i costi a fronte delle perdite, i sindacati insorgono e la politica lo silura. Arriva Domenico Cempella, ed è il primo a capire che Alitalia non vive senza un'alleanza internazionale che ne ottimizzi rotte e feederaggio. Sceglie KLM privatizzata: gli olandesi forti nel lungo raggio, noi nel breve e medio. Ma la politica si rimette di mezzo. Dell'intesa, sfociata in un vero accordo di fusione a novembre 1998, fa parte la scelta del doppio hub, perché a Fiumicino si vuole affiancare Milano Malpensa. Gli olandesi chiedono e ottengono che la seconda condizione sia la privatizzazione di Alitalia. Il doppio hub fatto per ridimensionamento a tavolino di Linate è un errore: bisognava puntare sulla piena liberalizzazione.

IL TRENO PERSO

In ogni caso a difesa di Linate insorgono sindacati e politici, oltre alle compagnie europee che vincono a Bruxelles. La privatizzazione di Alitalia resta una promessa non mantenuta. I raccordi stradali e ferroviari per Malpensa non si fanno. E gli olandesi nel 2000 rompono l'accordo sulla base di tutte le promesse non mantenute. Preferiscono pagare 250 milioni di penale.

I fatti daranno loro ragione. Quattro anni dopo gli olandesi entrano in Air France e continuano a volare sul lungo raggio. Otto anni dopo, invece, Alitalia pubblica porterà i libri in tribunale. Quella olandese è stata la grande occasione storica persa per Alitalia.

Per due ragioni, che lo Stato italiano si è incaponito a non capire. Era il trasporto aereo, che cambiava radicalmente le condizioni di offerta. Nel 1997 entrava in vigore la piena liberalizzazione aerea sul mercato europeo: non più vincoli a favore delle cosiddette compagnie di bandiera. Il mercato europeo sarebbe cresciuto del 100% in 10 anni, e tutto il modello low cost, da Ryanair a Easyjet a Vueling a Norwegian, parte da quella premessa. Niente più hub and spoke ma un'enormità di tratte a bassissimo costo punto-punto. Poi la seconda rivoluzione, la delega alla Ue per le trattative Open Skies sui corridoi intercontinentali, di cui il più maggiore è l'accordo transatlantico con gli USA nel 2007.

L'effetto di queste modifiche sostanziali chiama tutti in tradizionali vettori a cambi radicali di modello.

Devono agglomerare altre compagnie, e dotarsi a propria volta di compagnie low cost. Solo così possono bilanciare la maggior redditività nel lungo raggio, la copertura di un mercato e breve-medio che sceglie il basso costo, e continuare a generare margini sul ciclo decennale per diversi miliardi, necessari agli investimenti e alle spese ordinarie visto che il trasporto aereo è molto capital intensive.

Esattamente la scelta che faranno Lufthansa e British Airways. Iberia, che da metà anni Novanta inizia a perdere centinaia di milioni di euro attuali a ogni bilancio, nel 1999 viene privatizzata integralmente da Aznar: subisce una dura ristrutturazione e sceglie di entrare nel gruppo europeo IAG, con British Airways e proprie low cost.

CAMBIARE O PERIRE

Chi non fa scelte analoghe, negli anni perirà: le ex compagnie di bandiera svizzera, austriaca, belga, finiranno tutte a dover capitolare a Lufthansa. Non avendolo fatto, mentre gli altri crescevano Alitalia si è nanizzata anche sul mercato domestico: nel 1997 il 50% dei passeggeri sul mercato italiano volavano Alitalia, nel 2006 il 25%, nel 2015 il 18%. Schiacciata dai suoi risultati finanziari disastrosi, la flotta pubblica invecchiava e gli ordini per il lungo raggio in cui un velivolo può costare anche 300 milioni di dollari si azzeravano. A metà degli anni Duemila Air France garantiva mille voli a lungo raggio settimanali dal suo hub, British Airways 700, Lufthansa 600, Alitalia 140.

LA PALUDE

Alitalia pubblica, al contrario, non si privatizza e non si aggrega: e dal 2000 al 2007 perse 3,7 miliardi, e nel 2008 un altro miliardo. In quei soli 8 anni, agli italiani l'Alitalia pubblica costava in tasse 20 euro a testa l'anno. Nel 2006, a fronte di una disastrosa perdita di 600 milioni, Prodi annuncia la privatizzazione della compagnia. Ma le condizioni sono l'italianità assoluta delle cordate, la garanzia totale degli occupati.

SOCIO PRIVATO NO. ANZI SÌ

Da 11 cordate, a giugno 2007 ne resta una sola, la Air One di Toto sostenuta da Banca Intesa. E la prima fase della privatizzazione fallisce. Ma Alitalia è cortissima ormai di cassa, i vertici si dimettono e arriva Maurizio Prato di Fintecna. Che s'imbarca in un nuovo piano industriale, il quinto in 6 anni: si torna a Fiumicino, si punta a una quasi low cost da affiancare alla full service. I sindacati insorgono contro il ridimensionamento di Malpensa, la politica pure. E i sindacati bocciano pure i risparmi sulla manutenzione e i tagli ai voli in perdita.

Risultato: la privatizzazione si riapre, ma ormai non è gara pubblica, e a trattativa diretta all'italiana. In ballo restano Air One e Air France. Vengono scelti questi ultimi che per due mesi hanno accesso ai conti, e sbiancano. Ma alla fine offriranno 140 milioni per rilevare il 100% di Alitalia, 600 per acquisirne i bond a valore nominale, e un aumento di capitale di 1,5 miliardi di euro. In cambio del pieno accordo coi sindacati del personale di volo e di Alitalia servizi. Niente da fare: i sindacati partono lancia in resta contro gli usurpatori francesi, che vogliono 2.000 dipendenti in meno sui 21mila di allora.

La campagna elettorale è vicina, e Berlusconi lancia il tema dell'italianità da difendere. Si finirà ai capitani coraggiosi e all'operazione di fusione con Air One, fortemente voluta da Banca Intesa. Che dei 21mila dipendenti di Alitalia ne rileverà solo 12.600 e non i 19mila accettati dai francesi, tanto per sottolineare la lungimiranza dei signor no sindacali. Nel frattempo è stato necessario un altro prestito ponte di 300 milioni. E il 29 agosto 2008 Alitalia pubblica porta i libri in tribunale, con Augusto Fantozzi commissario liquidatore. Sarà lui a cedere gli asset alla CAI, eterogenea lista di nuovi soci privati, il più dei quali in affari con lo Stato o concessionari, oltre naturalmente a Toto di Air One.

L'ITALIANITÀ

L'italianità difesa ha stravolto le procedure di privatizzazione, allontanato tutti i possibili partner esteri, vende gli asset Alitalia alla CAI a prezzi di favore, ottiene dall'Antitrust misure restrittive della concorrenza, costa ai contribuenti ancor più delle perdite medie di 300-400 milioni l'anno dell'Alitalia pubblica, visto che si passa a 3 miliardi di oneri del fallimento, 1,5 miliardi di Cigs straordinaria all'80% delle retribuzione per gli oltre 8mila esuberanti per 7 anni, 300 milioni di maggiorazione dei biglietti a carico

dei passeggeri, 1,4 miliardi di minori introiti Iva.

PIANI NON CREDIBILI

Ed eccoci dal 2009 in avanti ai 3 miliardi di perdite cumulate sommando i capitani coraggiosi, sfarinatisi, e poi dal 2015 la gestione Etihad. L'opacità della questione Air One ha giocato un ruolo essenziale nella composizione della flotta, i piani della CAI non erano credibili. Il mercato italiano è passato da 53 a 133 milioni di passeggeri dal 1997 al 2016, ma Alitalia ha perso passeggeri e a tutti gli effetti è una compagnia poco più che regionale. L'ingresso di Etihad aveva un senso eccome. Trovato un investitore dotato di una strategia europea e soprattutto di finanza, il governo Renzi doveva però avere il fegato di porre in Europa la necessità del superamento della quota del 49% come tetto a soci extraeuropei nelle compagnie Ue.

Avremmo fatto la parte dei liberalizzatori, e probabilmente non saremmo arrivati ora a una nuova amministrazione straordinaria. Invece, nel 2016 le low cost dopo l'attentato di Bruxelles hanno ulteriormente praticato politiche di prezzo aggressive a fronte di un rallentamento del mercato, abbattendo ulteriormente la quota di Alitalia anche sul mercato domestico: Ryanair nel mercato italiano supera Alitalia di un quarto, Easyjet è sotto solo di un terzo.

IL CAMPANILISMO

Ora bisognerà finanziare il commissario straordinario pubblico, visto che la cassa manca, e partirà per un semestre un altro miliardo del contribuente. E' già ricominciato il coro sindacale e politico a favore dell'italianità.

E' vero, avrebbe avuto senso anni fa difendere il ruolo di Alitalia nel portarci turisti ad alto portafoglio, rispetto a quelli delle low cost. Ma occorre fare tre cose: privatizzare prima e scegliere una fusione europea, come ha fatto Iberia; dare una regolata al bislacco sistema campanilistico degli aeroporti italiani, invece di perseguire per anni una logica del doppio hub fallita in pieno; realismo sindacale, quanto a condizioni di lavoro e organici. La politica per 30 anni ha sbagliato sempre sulle prime due partite. Il sindacato ha sempre sbagliato sull'ultima. E ora ha commesso un errore tragico.

