

TURBOLENZE AZIENDALI

Moretti o Gubitosi per far ripartire Alitalia

Perdite a 600 milioni, passeggeri in calo del 5%, esuberi e scioperi in vista. Serve una nuova strategia con i soci arabi di Etihad. L'ex capo delle Fs e il vecchio dg della Rai sembrano gli unici (oltre a Passera) in grado di risollevare la compagnia di bandiera



NUVOLONI NERI Velivoli Alitalia fermi in pista all'aeroporto. Ancora una volta la compagnia di bandiera ha i conti fuori posto: potrebbe essere necessario licenziare circa 1.600 dipendenti

di CESARE LANZA



■ Dire che Alitalia è sull'orlo del baratro è una frase fatta, sarebbe più corretto dire che in un Paese normale sarebbe già fallita tre volte, ovvero tutte le volte che è stata salvata con enorme dispendio di denaro pubblico, dapprima in lire, poi in euro. Si teme che anche questa volta si escogiterà una diavoleria per salvare la cosiddetta compagnia di bandiera e alla fine pagheranno, anche se Alitalia è di proprietà privata, come sempre e in modo indiretto, gli innocenti cittadini italiani.

VECCHIA STORIA

La crisi imbarazzante, la misura delle perdite irrimediabili erano note già dal giugno 2016: esattamente come per Mps e altri casi meno eclatanti la verità è stata nascosta per non porre in imbarazzo il governo Renzi, col premier impegnato nella sua folle campagna per il referendum e a sostenere che in Italia tutto andava ben, madama la marchesa. Solo a dicembre, con un ritardo ingiustificabile, il problema è esplosivo, in tutta la sua agghiacciante violenza. In quarant'anni - 1974/2014 -

sono stati bruciati 7 miliardi e mezzo di euro. Nel 1996 il governo di Lamberto Dini fronteggiò una perdita record di oltre 600 milioni di euro (calcolati oggi, in proporzione alle lire dell'epoca). Nel 2006 Romano Prodi tentò di mollare Alitalia alla indecisa e recalcitrante Air France, senza riuscire a risolvere il dramma. E nel 2008 Silvio Berlusconi diventò premier e si inventò - leader Roberto Colaninno - la cordata dei cosiddetti capitani coraggiosi (altra singolarità italiana è quella di coprire drammi e tragedie con slogan suggestivi). Berlusconi, impegnato nella campagna elettorale contro Prodi, cavalcò la salvezza di Alitalia per arrivare trionfalmente al voto. Fu una valutazione errata: «Nel 2008», arrivò a dire in seguito Gianni Letta, «avremmo vinto ugualmente, anche senza impicciarci nel caos di Alitalia». Il flop proseguì, nel 2009 si arrivò a un miliardo e mezzo (5 in totale per la cordata), l'indebitamento non si bloccò, Luca di Montezemolo in tempi più recenti dichiarò alla Camera che Alitalia perde mezzo milione di euro al giorno! Sollecitata da Montezemolo, nel 2014 entra in scena una compagnia araba, Etihad, però col 49% delle azioni: l'Europa non consente la maggio-

ranza a società extraeuropee. Il 51% resta in Italia, gli azionisti più forti sono Banca Intesa e Unicredit. Il primo anno le cose vanno discretamente, il secondo anno, il 2015, doveva essere l'anno di investimenti e della riduzione del deficit, invece si perdono 200 milioni, il terzo anno è il flop allarmante, nascosto e poi reso emergente, tocca i 600 milioni di perdite. In teoria gli arabi sembrano il partner ideale: arrivano e si esprimono con arroganza, considerando gli italiani come parvenu e dilettanti, ma sono pieni di soldi, pronti a spenderli, attenti più a un'operazione promozionale di immagine, che a far quadrare il bilancio.

MANOVRE IMPOSSIBILI

Il baratro - il fallimento - sembra inevitabile. Impensabile che lo Stato possa accollarsi altri pesi. E poi come, con 50 milioni? Ce ne vorrebbero 500 e, bruciati quelli, bisognerebbe ricominciare ancora e ancora: una fatica di Sisifo insopportabile. Inoltre, sul mercato, chi fosse davvero interessato avrebbe ogni interesse a starsene, perfidamente, alla finestra. Più la crisi Alitalia si aggrava più il prezzo scende e più sono ingolositi i possibili acquirenti. Lufthan-

sa? Si vedrà: è quotata in borsa, dovrà muoversi con cautela. Ryanair? In una recente intervista il suo leader - tra sarcasmo, severità e diffidenza si è espresso con l'aria di tendere una mano, però... Però Ryanair si è già impadronita, premezzando in Italia, del mercato low cost. Al di là dello spaventoso deficit, ci sono cifre significative, devastanti. A fine luglio: 100 milioni di ricavi in meno rispetto al 2015. Riempimento dei posti passeggeri al 76% anziché all'81% come previsto nel budget. E in cassa si è arrivati a disporre di 20 milioni anziché dei 300 previsti per stare tranquilli. Quanto al personale, è calcolato un taglio indispensabile di 1.600 lavoratori, i sindacati annunciano uno sciopero generale per il 23 febbraio (data probabile).

IERI, OGGI E DOMANI

Rocco Sabelli fu il primo amministratore delegato di Alitalia privata. Per un solo triennio e non se l'era cavata male. Ma poi si dimise, avendo fiutato che Air France era un obiettivo chimerico e che la gestione sarebbe stata piena di rischi e difficoltà. Colaninno provò senza successo a trattenerlo. C'è chi sostiene che potrebbe essere candidato a go-

vernare il rilancio, ma chi gli è vicino riferisce, invece, di avergli sentito dire: «Non sono pazzo fino a questo punto».

Luigi Gubitosi è stato direttore generale della Rai, oggi è impegnato nell'alta finanza, vive tra Londra e Roma. Candidabile al vertice Alitalia, ma solo se ottiene garanzie di poter operare.

Corrado Passera ha fatto bene alle Poste e in Banca Intesa, poi si è lasciato coinvolgere in politica: segnato, senza colpe, dall'esperienza come ministro del governo Monti. Ora, secondo voci, sarebbe spinto da Gaetano Micciché verso Alitalia. Improbabile che accetti.

Mauro Moretti. Molto bene alle Ferrovie, pressoché disastroso in Finmeccanica. È anche coinvolto nel processo per il disastro ferroviario a Viareggio. Ma forse, temerario com'è, sarebbe il leader più adatto: molto valida la sua capacità di incassare denaro e sostegni dalle Regioni, per i treni. Se riuscisse a fare lo stesso per gli aerei...

Andrea Ragnetti, forse il peggio che si sia visto tra gli ad: solo un uomo di marketing, entrò con una certa boria, non ha lasciato un buon ricordo. Gabriele Del Torchio, senza infamia e senza lode, è stato il

traghettatore verso Etihad. Luca di Montezemolo. Presidente senza deleghe, ha cercato di fuggire con l'incarico (ottenuto dall'amico Giovanni Malagò) di preparare le Olimpiadi a Roma: impresa fallita. Ora cerca di sfilarsi...

COME FINIRÀ?

Sabelli, Ragnetti e Del Torchio non si erano mai occupati di trasporti aerei. Etihad sì, è una società leader a livello mondiale. E invece il collasso è stato clamoroso, imperdonabile aver nascosto il trend in precipizio dei conti.

Al momento tuttavia non sembrano esserci vie di uscita, ma come spesso succede, nelle tragedie si insinua un aspetto grottesco, paradossale. Etihad è stracarica di denaro, sarebbe disposta (anche per salvare la faccia) a inserirlo, - e questo consentirebbe un tentativo, l'ennesimo, di rilancio. Ma non può, ha già il 49%, le normative europee non gli consentono di arrivare alla maggioranza. O si trova il modo di cambiare la normativa giugulatoria, o si trovano trucchi ed espedienti (in questo siamo bravissimi, noi italiani), per succhiare denaro agli arabi, pur senza concedergli il 51%. Tertium non datur.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CONFISCA DEL GIACIMENTO DELL'ENI IN NIGERIA

Anche sul petrolio in Africa è lite Italia-Francia

■ Anche in Africa la contesa tra Italia e Francia può sbocciare in nuovi filoni. Era il 2013 quando una forza multinazionale si mosse in Mali, unendosi alla Francia che già dall'anno prima era sul terreno. La presenza militare ha cambiato gli equilibri geopolitici nel Paese sahariano. A farne le spese sono state molte aziende straniere, non francesi. Una su tutte la nostra Eni. Il cane a sei zampe, assieme alla Sonatrach, dal 2006 operava nel Paese africano, dove aveva ottenuto cinque concessioni nel bacino di Touadeni, considerato il più promettente e che si estendeva oltre i confini maliani anche in Mauritania. Il nuovo gover-

no filo Parigi intervenne per cambiare le carte in tavola. E le concessioni sono state poi affidate alla francese Total e alla spagnola Repsol. Un vero smacco per gli italiani. Tanto più che adesso arrivano strani segnali dalla Nigeria che meritano analisi approfondite. La Verità ha avuto modo ieri di scrivere che il più grande giacimento di petrolio africano, l'Opl 245 (oil prospecting licence), è stato confiscato temporaneamente a Eni e a Shell su decisione dell'alta corte fe-

derale di Abuja. Il sequestro dovrebbe durare fino al termine delle indagini della commissione per i crimini economici e finanziari. L'Opl 245 produce ogni anno circa 9 milioni di barili di petrolio ed era stato al centro delle indagini da parte della magistratura di Milano, chiuse a dicembre, per un presunto caso di corruzione. Tutto iniziò il 29 aprile del 2011, quando il cane a sei zampe e Shell firmarono un accordo per ottenere in licenza l'uso del giacimento. Le due società trattarono con il governo del

presidente nigeriano Goodluck Johnatan che in cambio ottenne 1,092 miliardi di euro (200 dei quali messi sul piatto da Shell e il resto da Eni). I soldi vennero inviati su un conto Jp Morgan intestato all'esecutivo nigeriano che però, secondo un'indagine congiunta di olandesi, britannici e americani, venne prosciugato dopo poco: tutti i fondi finirono a Dan Etete. Quest'ultimo, alla fine degli anni Novanta si autoassegnò la concessione del giacimento a costo zero, tramite la società Malabu. Ciò diede ori-

gine all'epoca anche ad una serie di cause tra Malabu, l'ex ministro e il governo nigeriano che voleva riprendersi la concessione. Ad ogni modo, mentre tutti puntano il dito contro la presunta corruzione di Eni e Shell, nessuna condanna è stata ancora formalizzata, né dalla magistratura italiana né tantomeno dalle autorità nigeriane. Ma la licenza di utilizzo del giacimento è stata già «congelata» creando un danno certo ai due colossi. La revoca della licenza avrebbe dovuto essere formalizzata a condanna

emessa e non mentre le indagini sono ancora in corso. Senza considerare che il provvedimento è temporaneo ma non si quanto davvero potrebbe durare. Proprio questo tempismo fa accendere alcuni campanelli d'allarme. Nelle scorse settimane la compagnia francese Total era finita al centro di articoli su ipotesi di uscita dal Paese. I vertici dell'azienda hanno subito smentito, senza però spiegare quali mosse intendano intraprendere. Speriamo che il riequilibrio non finisca a impattare sul business italiano, proprio come è successo in Mali nel 2013.

C.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA