

## **AGGIORNAMENTO "L'INTESA"**

*Di Giovanna Boursier*

Da "L'Intesa" del 12 ottobre 2008

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nel 2008 Alitalia è al tracollo: per comprarla Air France offre circa 3MLD più l'accollo dei debiti. Ma Berlusconi, in campagna elettorale, annuncia una cordata italiana. Air France si ritira, e Alitalia, insolvente, viene commissariata e divisa in 2: circa 5000 esuberanti e 3mld di passivo allo Stato, la parte buona a Cai: cioè Banca Intesa, che è anche advisor, Colaninno, Benetton, Ligresti, Tronchetti Provera, Riva, Marcegaglia, Toto con l'Air One. Il prezzo è 1mld e 52mln ma, tolto l'accollo di debiti, cash saranno poco più di 400mln.

### **ROBERTO COLANINNO- PRESIDENTE CAI**

Se saranno 400, non so se saranno tutta cassa.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A gennaio 2009 entra anche Air France col 25% che paga 322mln...Intanto il commissario deve vendere la bad company, per rimborsare più di 3mld di debiti.

### **AUGUSTO FANTOZZI - COMMISSARIO ALITALIA**

È ovvio che non ripagherò tutti, però sui conti lei capisce che poi mettiamo in moto, quello legge, conta, ricomincia a fare i conti...e poi passiamo la vita ognuno... su quelle storie dei crediti...tanto guardi che cosa bisogna sapere? Che non basterà a pagare tutti, punto.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A gennaio 2011 Fantozzi presenta la relazione finale di 2 anni di lavoro: da Cai cash incassa solo 252mln, e dalla vendita della bad company 1mld e 145ml. Resta poco da vendere e deve fare il piano di riparto per ripagare i creditori. Ma a luglio 2011 una norma del governo commissaria il commissario, affiancandogliene altri 2: 4 giorni dopo Fantozzi se ne va, con 6mln di stipendio...Al suo posto arrivano il giurista Ambrosini e gli avvocati Brancadoro e Fiori.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Perché avete commissariato Fantozzi?

### **GILBERTO PICHETTO FRATIN - SENATORE PDL**

Visto che questo Paese ci ha messo una barca di soldi per salvare Alitalia è bene anche capire cosa ha fatto il Commissario, cosa fa.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma adesso glielo chiedete, che ha finito di farlo?

### **GILBERTO PICHETTO FRATIN - SENATORE PDL**

Vabbé il controllo lo si può sempre fare, eh?

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Fantozzi aveva appena consegnato al Ministero dello sviluppo azione di responsabilità verso i vertici della vecchia Alitalia. Chiedendo risarcimenti per 3 miliardi di euro.

### **AL TELEFONO PAOLO ROMANI - EX MINISTRO DELLO SVILUPPO**

E' stata gestita da Palazzo Chigi quella cosa a me è stata formalmente consegnata ma la gestione è avvenuta a Palazzo Chigi col dottor Letta.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma dopodiché cosa successo però perché quell'azione di responsabilità si è bloccata lì...

### **AL TELEFONO PAOLO ROMANI - L'EX MINISTRO DELLO SVILUPPO**

Le dico che non ho seguito il dossier io perché continua a farmi domande?

### **GIOVANNA BOURSIER**

Lei dice che Letta me la racconta?

### **AL TELEFONO PAOLO ROMANI - L'EX MINISTRO DELLO SVILUPPO**

Eh non lo so se n'è occupato lui.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Intanto la Procura ha chiuso le indagini sull'insolvenza, inviando avvisi a 5 ex dirigenti e agli ex amministratori delegati Francesco Mengozzi e Giancarlo Cimoli, accusati di bancarotta per distrazione e dissipazione, e Cimoli anche di aggio.

### **MILENA GABANELLI - IN STUDIO**

Questo era lo stato delle cose più o meno una anno fa. Fantozzi aveva fatto un po' di cassa e avviato una bozza di piano per cominciare a pagare i 35 mila creditori e dice "azione di responsabilità" verso i vecchi amministratori che hanno gestito male e quindi devono pagare dei soldi. E devono restituire qualche centinaia di milioni anche banche, studi legali, professionisti, consulenti, insomma tutti quelli che hanno incassato quando tirava aria di insolvenza. Il governo dice: bisogna fare in fretta e gli affianca altri 2 commissari. Fantozzi deduce che il Governo non si fida più di lui, incassa il suo compenso e se ne va. Bene, da più di una anno, quasi una anno e mezzo, i commissari sono 3. Prima di vedere se stanno cominciando a pagare i creditori, vediamo come va la nuova Alitalia. Ha i conti non messi benissimo e sta cominciando a risparmiare anche sulla voce sulla più consistente: il carburante. Cosa vuol dire? Giovanna Boursier.

### **AGGIORNAMENTO "L'INTESA"**

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 25 giugno Alitalia scrive ai dipendenti che per risparmiare carburante è attivato un progetto di incentivazione economica, nel pieno rispetto della sicurezza. Nel secondo semestre 2012 l'obiettivo di risparmio è 18mln, e se sarà raggiunto comandanti e piloti riceveranno da 1.000 a 2.400 euro, a seconda della rotta. Che vuol dire "se risparmi carburante ti premio".

### **GIOVANNI GALIOTTO - PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Sì, in particolare quella quantità che si chiama extra fuel che è la quantità al disopra della quantità minima di carburante per un volo che è stabilita dalle normative internazionali e non è derogabile dalle singole compagnie.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il carburante minimo lo stabilisce la legge: ogni volo deve atterrare con 30' di carburante, e ha una riserva per ogni necessità, per esempio se devi cambiare

aeroporto perché la pista è chiusa per maltempo, oppure se ti mettono in attesa per l'atterraggio. Se serve l'extra invece lo stabilisce il pilota, in base alle condizioni di quello specifico volo.

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Si, il concetto che sfugge all'azienda è che noi abbiamo rimarcato in maniera anche abbastanza aggressiva è che un equipaggio, un pilota, un comandante fanno il carburante che serve per quella tratta in quel giorno date quelle condizioni specifiche meteorologiche o di traffico, non è merce di scambio, non è negoziabile, è una quantità che è ritenuta sufficiente e necessaria per effettuare quel volo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Solo che lievita il costo perché l'aereo non è come l'auto dove quel che resta del pieno lo usi poi. In volo, a parità di km, più aumenti il peso più consumi.

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Per esempio 1.000 kili di carburante in più su un volo di lungo raggio, di questi 1.000 kili 450/500 saranno usati proprio dall'aeroplano proprio a causa del peso superiore.

**GIOVANNA BOURSIER**

È come se ne bruciasse una parte in più perché pesa?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Una parte la brucia perché l'aeroplano pesa di più e quindi per mantenere quel livello di volo e quella velocità data ha un consumo superiore. Più è lungo il volo evidentemente e più questa percentuale di consumo del carburante caricato aumenta.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi quello che l'azienda sta dicendo è: non caricarne in più così non bruci quella percentuale in più che non è il consumo per kilometro ma è il consumo per peso?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Si diciamo che semplificando è esattamente questo il concetto.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Che la compagnia voglia risparmiare è normale, soprattutto in tempi di crisi e di magri bilanci. Quel che sembra anormale sono le pressioni sui comandanti.

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Purtroppo noi abbiamo ricevuto svariate segnalazioni da parte di colleghi che sono stati chiamati, qualcuno anche diciamo inquisito riguardo alle quantità di carburante che aveva fatto, gli è stato detto che "sai in questo momento ma tu perché fai questo carburante?" "in fondo, in quel volo il tempo non era così", cioè c'è un'interferenza che è assolutamente illecita.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè viene controllato quanto il pilota carica?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Viene controllato quanto carica e quanto è l'extra, e viene fatta anche una classifica.

**GIOVANNA BOURSIER**

A quel nome di pilota corrisponde un consumo?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

A quel nome corrisponde un consumo di extra.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma vuol dire che prima il pilota sprecava carburante?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

No, il pilota il carburante non lo sprecava né prima né adesso, il pilota fa e deve poter essere tranquillo di fare il carburante necessario per effettuare il volo in sicurezza senza dover essere preoccupato che se fa 100 kili, 200 kili, 1000 kili in più di carburante e qualcuno lo chiami a casa chiedendogli conto e magari facendogli intravedere la possibilità di essere inserito in una lista nera.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I piloti confermano ma previa garanzia di anonimato perché, come scrivono in questa lettera Presidente e A.d. di Alitalia, il codice etico prevede che a parlare coi giornalisti siano solo i piani alti, o l'intervista venga autorizzata, pena anche il licenziamento.

**GIOVANNA BOURSIER**

Anche a lei è stato chiesto di risparmiare carburante?

**PILOTA ALITALIA**

È corretto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi come?

**PILOTA ALITALIA**

Lettere, e anche telefonate individuali, ho ricevuto inviti verbali a comportarmi per ridurre i costi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mentre, normalmente dovrebbe essere il pilota no a decidere quanto carburante mettere a seconda delle condizioni in cui immagina di volare dopo poco?

**PILOTA ALITALIA**

Certamente in autonomia, l'equipaggio considera la situazione e decide se è necessario aggiungere qualcosa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Vi si chiede di aggiungere il meno possibile è così?

**PILOTA ALITALIA**

È così.

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Cercare di convincere in qualche modo bonario piuttosto che con telefonate dal sapore vagamente minaccioso i comandanti e i piloti che quella quantità può essere abbassata secondo noi introduce un elemento di rischio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Perché il pilota sa da solo che il minimo garantisce la sicurezza, ma deve sentirsi libero di aumentarlo se lo ritiene anche minimamente necessario: il carburante significa tempo a disposizione dell'equipaggio per reagire a qualsiasi evento.

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Il carburante minimo non comporta dei rischi per il motivo che dicevo prima cioè è una quantità minima prevista dalle normative, quindi noi possiamo sapere con certezza che nessuno imbarcherà mai una quantità inferiore a quella quantità di carburante.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei dice che rischi per la sicurezza non ce ne sono, possiamo dire che ci sono delle conseguenze?

**GIOVANNI GALIOTTO – PRESIDENTE ANPAC ASS. NAZ. PILOTI AVIAZIONE COMMERCIALE**

Ma guardi le conseguenze ci sono, ci sarebbero nel momento in cui un comandante sotto pressione invece che fare la quantità che avrebbe voluto fare a causa di queste pressioni, telefonate, atteggiamenti ne fa una quantità inferiore. Ecco in quel momento di sicuro c'è un aspetto che è l'aspetto tecnico, perché se lui voleva farne un'altra evidentemente aveva dei validi motivi per farla, e poi c'è un aspetto psicologico che non è per nulla secondario.

**GIOVANNA BOURSIER**

Vuol dire che si abbassa il tempo in cui voi potete reagire a una situazione imprevista?

**PILOTA ALITALIA**

Il tempo risulta molto ridotto, i margini in caso di situazioni impreviste sono quasi inesistenti, bisogna decidere in fretta con il rischio di fare scelte errate e quindi pericolose.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi prendere delle decisioni in fretta?

**PILOTA ALITALIA**

Prendere delle decisioni in fretta che è contrario a tutti i principi aeronautici, ma ci viene chiesto di contenere i costi.

**GIOVANNA BOURSIER**

C'è questa questione del carburante. Cioè incentivano i piloti a risparmiare carburante extra.

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Noi su questo diciamo non abbiamo evidenza, in ogni caso su questo tipo di....

**GIOVANNA BOURSIER**

Però vi è stato segnalato?

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Si però tante volte ci viene segnalato, questa come altre cose. C'è come dire da parte delle strutture tecniche un'attenzione che io mi auguro sia massima proprio perché in momenti di difficoltà economica bisogna esser certi che nessuno cada in tentazione.

**GIOVANNA BOURSIER**

I piloti mi dicono che non è una questione di sicurezza, ma è un problema di pressione che l'azienda farebbe sui piloti. Telefonate...cioè un pilota sotto pressione?

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

No, io su questo le ho già dato una risposta alcuni anni fa, un pilota sotto pressione è un cattivo pilota, ma un pilota non deve mai andare sotto pressione, se qualcuno gli fa pressioni venga all'Enac e ci pensiamo noi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma dicono che le hanno scritto?

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Nooo, anonimi, debbono venire con nome e cognome, indirizzo e poi vediamo insomma.

**GIOVANNA BOURSIER**

Eh sono anonimi anche per noi perché rischiano il licenziamento.

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Eh allora non vale diciamo no.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma voi avete ricevuta segnalazioni di eventi di emergenza carburante dovuti al risparmio?

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Guardi questo io non glielo so dire perché appunto, lì c'è riserva di competenza tecnica, però so che la situazione è sotto controllo e che è seguita con grandissima attenzione.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Alitalia ci scrive che il risparmio sul carburante extra lo fanno tutte le compagnie, solo che gli altri non danno i premi. Un pilota ci spiega che Ryanair risparmierebbe sul carburante da anni.

**PILOTA RYANAIR**

Sì: Ryanair penso sia un pioniere di questa cosa, perché da anni cioè ormai da 2, 3, 4 anni ci sono parecchie pressioni da parte dell'azienda anche psicologiche per far sì che i comandanti decollino con la quantità minima legale di carburante prevista. Peraltro i calcoli fatti per stabilire questi minimi non sono del tutto trasparenti e noi operativamente vediamo che sono a volte anche sbagliati: basta un po' di vento in più e questi calcoli che vengono fatti la mattina per un volo della sera, diventano insomma, sono in difetto, perché abbiamo tanto vento contrario consumiamo di più e

quindi i calcoli della mattina sono sbagliati. E questi imprevisti, che sono sì inclusi nei minimi, ma operativamente noi sappiamo molto bene che si viaggia veramente sul filo, ogni volta, cioè hai pochissimo margine, hai pochi minuti extra per decidere cosa fare in caso di imprevisti.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Potrebbe accadere quel che è successo quest'estate a Madrid con tre voli Ryanair con provenienze diverse e si trovano l'aeroporto temporaneamente chiuso.

#### **PILOTA RYANAIR**

Si sono trovati impossibilitati ad atterrare causa maltempo, temporali e insomma brutto tempo; hanno quindi dichiarato di voler andare a un aeroporto alternato, che era Valencia nel loro caso. E nell'arrivare a Valencia a causa del fatto che rischiavano di atterrare al di sotto del minimo legale di carburante consentito dalle normative hanno dovuto dichiarare emergenza che è una procedura normale.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Si quando stai per intaccare la riserva dici: "emergenza devo scendere".

#### **PILOTA RYANAIR**

Certo esatto!

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Non è un'emergenza grave ma devi scendere?

#### **PILOTA RYANAIR**

Beh non è un'emergenza grave, dipende se uno riesce a scendere, ad atterrare subito. Se però, come in questo caso le emergenze erano 3, tutte della stessa compagnia, tutte nello stesso giorno, se tutte le altre compagnie avessero avuto lo stesso problema e tutti quanti dichiarano emergenza nello stesso momento diventa un grosso problema.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Perché tutti devono scendere su Valencia?

#### **PILOTA RYANAIR**

Esattamente!

#### **GIOVANNA BOURSIER**

E quindi un'emergenza in coda all'altra?

#### **PILOTA RYANAIR**

Esatto! E quindi diventa una multipla emergenza e chi è per ultimo rischia grosso!

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Insomma bisogna risparmiare per far quadrare i conti, ma complessivamente dopo 4 anni, come va la nuova Alitalia?

#### **UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO - BICOCCA**

Da un punto di vista tecnico operativo va piuttosto bene: ha rinnovato la flotta, trasporta un numero piuttosto elevato di passeggeri, corrispondente a quello della vecchia Alitalia, però purtroppo continua a perdere.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quanto perde?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO - BICOCCA**

Nei primi 3 trimestri dell'anno corrente ha perso 173mln di euro, quindi la perdita è in risalita rispetto al triennio precedente nel quale vediamo che sostanzialmente la perdita era in progressiva riduzione. Il 2012 poteva essere l'anno del pareggio o l'anno di un piccolo utile e invece con l'accentuazione della crisi economica, con l'aumento dei prezzi petroliferi il pareggio di bilancio non c'è stato e anzi la perdita si è riaccentuata.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La nuova Alitalia avrebbe anche dipendenti in cassa integrazione.

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Sì, abbiamo oltre 500 persone in cassa integrazione. Da oltre 1 anno; ma insieme alla cassa integrazione abbiamo la solidarietà espansiva

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè coi contratti di solidarietà?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Con i contratti di solidarietà, contemporaneamente ho degli stagionali..

**GIOVANNA BOURSIER**

Assunti?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Certo: a tempo determinato. Contemporaneamente abbiamo gente che, ancora in mobilità, non viene assunta, è appesa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè quegli altri là in cassa della vecchia Alitalia che aspettano da anni di venire riassunti?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Esattamente. Esattamente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè parliamo dal 2008?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Certo dal 2008.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma perché la nuova Alitalia non ha riassunto quelli che aveva licenziato dalla vecchia?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Forse perché costavano di più.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma scusi: ma il Ministero paga la cassa integrazione?



**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Certo che paga la cassa integrazione.

**GIOVANNA BOURSIER**

E lo sa quello che lei mi sta dicendo?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Abbiamo dei documenti che sono stati sottoscritti presso il Ministero.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma è stato chiesto lo stato di crisi?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

È stata esplicitata una difficoltà da parte di Alitalia e quindi la necessità di ristrutturare.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma siccome lei fa il sindacalista, si può fare la cassa integrazione e contemporaneamente i contratti di solidarietà e contemporaneamente..

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Secondo me no, io credo di no, tant'è che abbiamo sollevato la questione in sede ministeriale e la risposta è stato un silenzio.

**GIOVANNA BOURSIER**

Assenso?

**ANTONIO DI VIETRI – PRESIDENTE AVIA**

Evidentemente.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Oltre alla crisi c'è sempre il fatto che la nuova Alitalia ha tagliato il lungo raggio, concentrandosi sul medio e sul breve, dove però sconti la concorrenza delle low cost.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO - BICOCCA**

Le maggiori compagnie, quelle tradizionali, riescono a guadagnare quasi esclusivamente sulle rotte intercontinentali. Quindi Air France, Lufthansa e British si sono concentrate, hanno aumentato la presenza sul lungo raggio e hanno ridotto la presenza sul breve. Perfino Lufthansa sul breve raggio perde, quindi non è un'eccezione Alitalia, però Lufthansa poi c'ha il lungo raggio e Alitalia non ce l'ha, non ce l'ha insomma ce l'ha ma è più ridotto.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E poi bisogna fare i conti con l'Antitrust che lo scorso aprile dice: "fine del monopolio sulla Roma-Milano". Entro ottobre dovevano cedere 8 slot, ma han fatto ricorso: il Tar l'ha bocciato e il Consiglio di Stato ha sospeso la sentenza fino all'udienza del 22 gennaio. Alitalia ci scrive che cedere 8 slot, sacrificerebbe il fatturato perché sono i voli più pieni.

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

Il punto credo che sia che una perdita ripetuta per 3 anni, può aver creato una difficoltà di patrimonializzazione. Per una società per azioni, quando si ha una perdita del capitale superiore appunto a una certa cifra occorre ricapitalizzare.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè qual è la soglia di perdita sotto la quale devono ricapitalizzare?

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

Ma, lì c'è un dato di codice civile che mi pare sia i due terzi, insomma no? Come tutte le società...

**GIOVANNA BOURSIER**

I due terzi del capital versato...

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

Due terzi del capitale versato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Intanto dovrebbero aver avuto dei guadagni?

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

No, il piano Fenice prevedeva il ritorno dell'utile al terzo anno. Il terzo anno è passato e non c'è stato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi non hanno mai guadagnato?

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

Finora non hanno guadagnato, hanno sempre perso.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma quindi vuol dire che loro, i vari capitani, devono metterci dei soldi?

**VITO RIGGIO – Presidente ENAC**

Questa è una opzione. Oppure possono vendere quando finisce il Lock Up e trovare dei soci che mettano il capitale, insomma.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Manca ancora l'ultimo trimestre di bilancio, ma finora le perdite accumulate in 3 anni superano gli 800mln e quindi i 2/3 del capitale versato.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO - BICOCCA**

Questo vuol dire che nel 2013 può porsi un problema di necessità di ricapitalizzazione. Naturalmente può succedere che qualcuno degli azionisti attuali metta mezzi a disposizione e non lo facciano gli altri e questo azionista potrebbe essere ovviamente Air France.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nel 2013 scade il Lock Up, e Alitalia potrebbe vendere o fondersi con Air France, che otterrebbe comunque la maggioranza pagando molto meno dei 3mld promessi nel 2008. E nel 2008 la nuova Alitalia aveva mollato tutti i debiti sulle spalle dello Stato. Il Commissario Fantozzi stava facendo un piano per pagare i creditori, poi viene commissariato pure lui.

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Alitalia in Amministrazione Straordinaria, buonasera.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sono Giovanna Boursier, buonasera.

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Sì, buonasera.

**GIOVANNA BOURSIER**

Senta, io ho mandato un'ulteriore richiesta di intervista.

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Sì sì sì e io le posso dire che non posso rispondere per conto dei commissari e che le manderemo un fax non appena questa comunicazione di risposta sarà pronta. Più di questo non posso dirle.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 10 ottobre scorso il Tribunale Fallimentare, invia questo decreto ai commissari. I giudici, chiedendo di fare urgentemente i piani di riparto per i creditori, scrivono che i nuovi commissari stanno riesaminando le revocatorie disposte a suo tempo da Fantozzi, cioè pagamenti fatti dall'ex Alitalia per 282mln che non erano dovuti e andrebbero restituiti per aumentare l'attivo da ripartire tra i creditori. Secondo gli attuali commissari invece, alcune perizie di Kpmg e di vari legali incaricati da Fantozzi, sarebbero sbagliate: per questo adesso, hanno assunto nuovi legali e un nuovo advisor e contestano svariati milioni chiesti da Fantozzi, per esempio a Banca Veneto, Cassa di Risparmio di Firenze, Banca Intesa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma io posso parlare con qualcuno di loro almeno al telefono?

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Eh, guardi, al momento no, non è possibile.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non è possibile. Però allora gli comunichi per favore che è difficile dare conto di una lettera; per cui insisto per avere un'intervista.

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Va bene, glielo faccio presente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sono commissari pubblici, cioè...

**AL TELEFONO CON AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA ALITALIA**

Sì sì, certo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I giudici chiedono conto anche delle azioni di responsabilità, "con effetti importanti nella ripartizione dell'attivo". E scrivono: il trascorrere del tempo potrebbe pregiudicare irrimediabilmente le iniziative giudiziarie sulla mala-gestio delle ex società del gruppo. Dispongono la pubblicazione del decreto sul sito di Alitalia, ma ad oggi ancora non c'è.

**MILENA GABANELLI – IN STUDIO**

Stiamo parlando di una procedura di liquidazione fra le più imponenti al mondo. Da quattro anni 35 mila creditori bussano alle porte dei giudici perché vogliono essere pagati e i giudici del Tribunale fallimentare di Roma il 10 ottobre scorso hanno depositato un decreto e chiedono ai commissari: siete lì da quasi un anno e mezzo, che cosa avete fatto, state rifacendo i conti daccapo? I punti sono tre: primo, i vecchi amministratori di Alitalia hanno gestito male. Secondo Fantozzi, che ha prodotto una corposa documentazione, devono restituire circa 3 miliardi e ha fatto azione di responsabilità. Bene, adesso voi nuovi commissari dite non è vero, allora producite in fretta una documentazione che smentisca quell'altro anche perché se no l'azione di responsabilità si prescrive. Due. Banche, studi legali, consulenti, professionisti, aziende, tutti quelli che hanno incassato il loro credito quando tirava aria di insolvenza, e parliamo di qualche centinaio di milioni, li devono restituire. Voi dite: Fantozzi si è sbagliato, ha fatto male i conti. Bene, allora dimostratelo anche perché ancora non abbiamo dato tutti i 6 milioni a Fantozzi di compenso e non abbiamo ancora saldato gli onorari ai suoi consulenti e legali. Sono soldi nostri quindi dimostrate in modo che noi non saldiamo il conto a chi ha fatto male i conti. Bene, su tutto questo poi fate in fretta a preparare un piano di riparto per pagare i creditori. Su tutto questo, vigila il Ministero dello Sviluppo Economico ovvero Corrado passera ch quando era a capo di Intesa aveva guidato tutta l'operazione Alitalia. E Intesa è fra le banche che fino a prova contraria dovrebbe restituire quello che indebitamente ha incassato quando tirava appunto aria di insolvenza. Allora, non si può dire che sia una situazione perfettamente limpida, ma la cosa più inquietante è che qualche giorno fa i commissari hanno scritto alla direzione generale della Rai chiedendo di esercitare tutte le forme di controllo affinché non si dia notizia di questo decreto in quanto le informazioni sono sensibili e riservate. Ma non si può secretare una procedura fallimentare. Ma siamo matti? E poi l'altra cosa unica anche questa, siamo l'unico paese al mondo dove i salvataggi vengono gestiti dalla politica e non dai tribunali, cioè il governo nomina il commissario che non risponde ai giudici, ma risponde al ministro e se il commissario produce una relazione che al ministro o al governo non piace, se ne nominano degli altri. Insomma, se la gestiscono fra loro, e fra loro i conti tornano sempre. Il decreto in questione di cui vi abbiamo dato conto è pubblicato per intero sul nostro sito [report.rai.it](http://report.rai.it) e sulla nostra pagina web [corriere.it](http://corriere.it). Bene cambiamo argomento, però il tema rimane sempre quello lì.