

**COM'È ANDATA A FINIRE? – L'INTESA**  
***Di Giovanna Boursier***  
***Collaborazione Greta Orsi e Carla Rumor***

**SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

E ora voliamo, tentiamo di volare con Alitalia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO (DA REPORT 12.10.2008)**

Nel 2008 Alitalia è al tracollo, salta la trattativa con AF e la parte buona la compra Cai: cioè Banca Intesa, Colaninno, Benetton, Ligresti, Tronchetti Provera, Riva, Marcegaglia, Toto che ha 1mld di perdite, e conferisce l'Air One e nuovi aerei, ma coi leasing da pagare. La cordata paga 1 miliardo e 52 milioni, ma tolto l'accollo di debiti, cash saranno circa 400 milioni.

**ROBERTO COLANINNO – PRESIDENTE CAI**

Se saranno 400 non so se saranno tutta cassa.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Alla fine, tra precari e non, circa 10 mila esuberi, e 5.000 in cassa integrazione per sette anni. Sulle spalle dello Stato anche la bad company che il commissario Fantozzi deve vendere per rimborsare gli oltre tre miliardi di debiti.

**AUGUSTO FANTOZZI – COMMISSARIO ALITALIA (DA REPORT 28/11/2010)**

È ovvio che non ripagherò tutti.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Compresi obbligazionisti e azionisti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Che fine fanno le azioni Alitalia?

**AUGUSTO FANTOZZI – COMMISSARIO ALITALIA**

Eh temo che facciano una brutta fine.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO (DA REPORT 25/11/2013)**

Nel 2011 Fantozzi, che da Cai ha incassato cash solo 252 milioni, e dalla bad company circa 1 miliardo, sta facendo il piano per pagare quanto può i creditori, e l'azione di responsabilità ai vecchi manager, ma il governo Berlusconi lo sostituisce con altri 3 commissari: Ambrosini, Brancadoro e Fiori. Intanto CAI accumula perdite: a fine 2012 meno 280 milioni.

**VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC**

Finora non hanno guadagnato, hanno sempre perso.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nonostante le promesse.

**ROBERTO COLANINNO - PRESIDENTE ALITALIA – TG1 12.1.2010  
(DA REPORT 25/11/2013)**

Oggi noi riconsegniamo, dopo un anno, una compagnia di volo che può competere con le grandi compagnie internazionali.

**ROCCO SABELLI – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA – TG 2/8/2011**

Cominciamo a vedere la chiusura di questa operazione, sicché Alitalia possa cominciare a guardare dal 2012 solamente allo sviluppo , e anche con serenità e fiducia.

**ANDREA RAGNETTI - AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 2012/2013 - TG1 ECONOMIA 11/12/2012**

Abbiamo raggiunto in questi anni una solidità gestionale e operativa.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In cinque anni le perdite sono più di un miliardo, che vuol dire capitale azzerato. Il Cda delibera una manovra da 500 milioni: e in soccorso dei soci arrivano Intesa e UniCredit con un prestito di 200 milioni, ed entra Poste Italiane, con 75 milioni.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Serviranno a garantire ad Alitalia di funzionare, poi tra un anno ci ritroviamo con gli stessi problemi, e quindi con la necessità di rimettere altri soldi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma la soluzione sarebbe di fare un buon piano industriale? Bisogna potenziare il lungo raggio.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Esattamente. Però puntare al lungo raggio è costoso perché servono molti investimenti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Abbiamo privatizzato un'azienda e ci troviamo cinque anni dopo a dover rimetterci i soldi?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Siccome quest'azienda privatizzata non sta in piedi, dopo 5 anni ce la ritroviamo indietro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Per non farla fallire, c'è un piano industriale pronto? Dovrebbe essere pronto, voi dovrete essere informati...

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

Certo. Il piano industriale lo devono fare, non lo possiamo fare noi...Va bene così?

**GIOVANNA BOURSIER**

Senta, Angeletti, io voglio farle ancora una domanda.

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

Ma che è azionista dell'Air France?

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma no, voglio sapere perché...

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

Ma lei è azionista dell'Air France?

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma no, voglio sapere perché...

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

No ma mi dica...

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei è uno dei maggiori sindacati italiani, sa qual è il piano industriale? Sa come si fa a salvare questi posti di lavoro in un momento in cui quell'azienda ha accumulato un miliardo di debiti?

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

Secondo io, avrei qualche idea. Ovviamente non spetta a me, non ho questo potere...l'Alitalia è un'azienda privata.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma si parla di metterci altri soldi pubblici: Poste che entra.

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

No, no, no: soldi pubblici, no. Gliel'ho detto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Poste, poste, poste, poste!

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

Gliel'ho detto: lei è un'azionista... lei è un'azionista di Air France!

**GIOVANNA BOURSIER**

Poste, Poste Italiane dove li prende i soldi? Non sono soldi dei contribuenti, di nuovo?

**LUIGI ANGELETTI - SEGRETARIO GENERALE UIL**

No assolutamente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma, Angeletti...

**SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Evidentemente tutto questo non è stato sufficiente. E così nell'agosto 2014 si presentano gli arabi di Etihad, la compagnia di bandiera degli Emirati Arabi. Prendono il 49%, mettendo 600milioni. Nel frattempo i capitani coraggiosi erano naufragati. Quelli che poi son rimasti a bordo son rimasti con delle quote vicine all'1%. Il resto lo avevano messo le banche: in testa Intesa e Unicredit, Banca Popolare di Sondrio, Monte Paschi di Siena. I manager sono stati Cramer Ball, per Etihad, e il presidente Montezemolo. Ora anche gli arabi non ce l'hanno fatta e hanno lasciato. È la situazione è che, da una parte, ci sono ancora i vecchi tre commissari che stanno ancora gestendo la famigerata bad company con dentro delle cosettine che rimangono da vendere per dare delle briciole ai fornitori rimasti beffati; dall'altra il governo pochi giorni fa nominato tre nuovi commissari, che devono occuparsi della good company che nel frattempo è diventata bad anche lei. E devono occuparsi delle sorti di 12 mila dipendenti, di altri 20 mila di tutto l'indotto, e soprattutto di un'azienda che dovrebbe nel mondo l'immagine del nostro paese nel mondo. Ecco ricominciato da dove eravamo rimasti con la nostra Giovanna Boursier.

**MATTEO RENZI – 4 GIUGNO 2015**

Vorrei chiedere di allacciarvi le cinture, perché qui stiamo decollando davvero, piaccia o non piaccia. Ma il decollo di Alitalia è il decollo dell'Italia, il decollo dell'Italia è il decollo di Alitalia. E allora lasciatemelo dire: se vola Alitalia W l'Italia! Fuori da qui continueranno a dirci che è il tempo del pianto e del rimpianto. Io dico che è il tempo

in cui lavorando duro l'Italia riprende il volo. Buon lavoro, buon volo, buona strada a tutti voi.

**JAMES HOGAN – AD ETHIAD 2014 / 2016 (da TG3 25/7/2017)**

Alitalia sarà diversa in futuro, . L'ambasciatrice dell'Italia nel mondo, con destinazioni lussuose, culturali, fashion...secondo me Alitalia diventerà la compagnia più sexy d'Europa! Reddizia e con un servizio impeccabile.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Etihad promette il pareggio entro il 2017, e nuove rotte con 14 nuovi aerei a lungo raggio, che è quello che rende. Mai comprati. Il 2015 chiude con 200 milioni di perdite, e nel 2016 sarebbero 600 milioni. Il bilancio non c'è ancora. Alitalia è di nuovo al tracollo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Come hanno potuto triplicare le perdite?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

No in realtà la vera perdita della gestione industriale del 2015 è stata 420. Invece la perdita finale del bilancio è stata solo circa 200.

**GIOVANNA BOURSIER**

E ma perché?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Hanno avuto poste straordinarie, immagino plusvalenze da cessione di slot, cose di questo genere. Però quello che conta è il saldo industriale, quindi la differenza tra il costo del produrre i voli, che non è coperta dai ricavi dei passeggeri e delle merci.

**GIOVANNA BOURSIER**

Siamo da capo?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Siamo ritornati al punto di partenza però ogni volta in una situazione che è peggiorata rispetto alla precedente. E quindi rispetto alla gestione Cai quella di Etihad è stata persino peggiore.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Altri 200 milioni persi nei primi tre mesi di quest'anno, cioè due milioni al giorno. Il debito sarebbe circa tre miliardi, e la cassa sta finendo. Rischio aerei a terra, e liquidazione: si torna a parlare di migliaia di esuberanti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché noi nel paese più desiderato al mondo non riusciamo ad avere una compagnia aerea? Siamo incapaci o ci sono delle responsabilità precise?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

No, credo che ci siano delle responsabilità precise, perché questa compagnia che è privata da tanti anni non ha mai trovato un manager che faccia quello che aveva annunciato di fare, cioè di spostare il core business, cioè l'attività principale di Alitalia, sui voli di medio e lungo raggio, di non concentrarsi sul mercato domestico.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma lì c'era un problema che era già chiaro dal 2008, c'erano i piloti che dicevano ai capitani coraggiosi: non tagliate il lungo raggio.

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Certo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma lì è stato sempre sbagliato il piano industriale, no?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Sì sì.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non so come dire, han continuato...a puntare sul medio e corto raggio e hanno trascurato il lungo...

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Chiarissimo. Hanno sempre voluto concentrarsi sulle rotte nazionali. Noi abbiamo litigato, io ho litigato duramente con l'amministratore delegato...

**GIOVANNA BOURSIER**

James Hogan?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Perché accusava il governo italiano di non promuovere a sufficienza il turismo. Il fatto che noi abbiamo chiuso accordi con tutte le compagnie per potenziare i posti e promuovere il turismo, significava semplicemente che loro non erano in grado di stare al passo con la rapidità con cui si muoveva la richiesta di Italia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La richiesta l'hanno soddisfatta soprattutto le low cost, sotto accusa per gli incentivi delle Regioni. Ma ogni volo che arriva significa affari e turismo e Alitalia quel mercato l'ha scartato, puntando prima sul monopolio della Roma-Milano, ma mentre arrivava la concorrenza dell'alta velocità, poi promettendo investimenti mai fatti.

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Se non vola Ryanair su Alghero, se non vola Easy Jet su Napoli, l'aeroporto è più piccolo e ci sono meno turisti a Napoli. Se io avessi chiuso, invece che invitare a venire in Italia dei vettori, li avessi chiusi, noi avremmo avuto un mezzogiorno e un nord più povero. Quindi quando un aeroporto dice: io voglio più collegamenti, voglio i collegamenti tra, mettiamo, Brindisi e Varsavia, chi lo offre prende gli incentivi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Può offrirlo anche Alitalia?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Ma certo, lo offre a tutti.

**GIOVANNA BOURSIER**

E perché Alitalia non ha preso queste rotte, anziché lamentarsi della concorrenza delle low-cost?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Esatto. Perché nel passato hanno venduto le rotte più redditizie, hanno venduto gli aerei, cioè non hanno rinnovato la flotta.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Tra le rotte che hanno venduto ci sono anche Milano e Roma verso Londra. Nel 2014 Alitalia cede al suo socio di minoranza Etihad cinque coppie di slot, cioè fasce orarie per andare e tornare da Heathrow.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

Questi slot erano cruciali, perché quella è una rotta europea molto remunerativa e molto trafficata, e forse la più importante rotta infra-europea. Etihad ne ha comperati cinque a un prezzo totale di 60 milioni di euro, e quindi con un prezzo unitario di 12. Però Maurizio Prato nel 2007 aveva venduto tre coppie al prezzo unitario di 30,7. Quindi è strano che questo prezzo si sia improvvisamente, sia crollato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè perché non si trova un grande esperto di trasporto aereo e lo si mette a guidare Alitalia?

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

C'era stato. Sicuramente Domenico Cempella è stato un grande manager.

**GIOVANNA BOURSIER**

Prima del grande fallimento.

**UGO ARRIGO – UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA**

È stato un grande manager, portava avanti l'aggregazione con Klm, che era una soluzione estremamente valida, ma di fatto se c'è qualcuno bravo in Italia viene mandato via.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Domenico Cempella arriva nel 1996: Alitalia è ancora pubblica, e sull'orlo del fallimento: voleva fare la fusione con Klm, e un grande hub a Malpensa. Ma il governo lo blocca a fine corsa.

**DOMENICO CEMPPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Avevamo vinto, cioè l'Italia finalmente aveva realizzato, non io, l'Italia, un disegno industriale per competere alla pari con l'Europa. Qui cominciarono le diatribe tra Roma da un parte, i milanesi che non volevano abbandonare Linate che era troppo comodo, finalmente il governo aveva preso la decisione, aveva emesso un decreto del Presidente del Consiglio per effetto del quale il 15 dicembre del 1999 i voli si sarebbero trasferiti a Malpensa. Peccato che il giorno prima, 14, questo fu cancellato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Chi la chiamò?

**DOMENICO CEMPPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Il ministro Treu.

**GIOVANNA BOURSIER**

E cosa le disse, se lo ricorda? Non si fa...

**DOMENICO CEMPPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Le parole esatte non me le ricordo perché non le voglio ricordare, però capii il senso. Non se ne fa più niente. La Sea, che gestisce l'aeroporto di Malpensa e di Linate stava mandando i mezzi, trasferendo i mezzi, da Linate a Malpensa. Noi vendevamo i biglietti dal giorno dopo da Malpensa. Questo è successo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Senta cosa fece lei dopo la telefonata di Treu?

**DOMENICO CEMPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Chiamai Leo van Wijk ad Amsterdam, perché, meno male che non mi vedeva, perché non c'era il telefono con...ero rosso. Mi vergognavo, ma non per me, ma veramente, mi vergognavo per il mio paese, ecco.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Gli olandesi se ne vanno, preferendo persino pagare una penale di 250 milioni di euro...poi comincia il grande crack.

**GIOVANNA BOURSIER**

Adesso, secondo lei, che cosa si potrebbe fare?

**DOMENICO CEMPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Ti rimetto in qualche modo in piedi la gestione, e a quel punto sono vendibile. Siamo secondo me il paese, le destinazioni più invidiate al mondo, quindi il mercato c'è, Alitalia ce l'avrebbe. Sarebbe bastato azzeccare un modello di business coerente con il mercato competitivo, cioè il lungo raggio.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi dipende molto da chi sta ai vertici di quella società.

**DOMENICO CEMPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Non si può prescindere dalla competenza.

**GIOVANNA BOURSIER**

La prima cosa che si fa sempre è invece dire ai lavoratori...esuberanti.

**DOMENICO CEMPELLA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALITALIA 1996/2000**

Mettiamo un punto sui lavoratori e sul lavoro: l'Alitalia, non da adesso, ha un costo del lavoro inferiore ai suoi competitori che si chiamano Lufthansa, Air France, British, Iberia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I dipendenti Alitalia adesso sono circa 12 mila - erano il doppio 10 anni fa - e poi circa 20 mila tra fornitori e indotto. Tutti a rischio. Per esempio alla mensa lavorano in 90...

**ANNAMARIA MANGIONE**

Il nostro lavoro dipende dai lavoratori che vengono a mangiare da noi, quindi se vengono licenziati o messi in mobilità o in cassa integrazione, se la mensa non ha pasti la mensa chiude. Chiude. È inevitabile, è tutto un circuito, siamo tutti dipendenti dalla casa madre Alitalia. Considerate che la maggior parte di noi lavora part time quindi, già lo stipendio part time è quello che è.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per la ditta di pulizie Miorelli invece lavorano in 130.

**GIOVANNA AMATO**

Lavoriamo qui in aeroporto facciamo le pulizie per l'Alitalia.

**KATIA MELIS**

E ad oggi ci troviamo alla soglia dei 50 senza sapere che fine faremo, perché insomma andare a trovare un altro posto di lavoro oggi non è una cosa semplice. Quindi sì, siamo preoccupate perché tutti abbiamo famiglia, figli, mutui e quant'altro.

**CARLA RUMOR**

Ma posso sapere di quant'è la vostra paga?

**KATIA MELIS**

Io predo circa 1.100 euro con gli assegni familiari.

**GIOVANNA BOURSIER**

Io 700 euro perché sono una part time.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A gennaio partono le trattative coi sindacati, e i ministri Delrio e Calenda per il governo. Il 14 aprile firmano un accordo: aumento di capitale di due miliardi e tagli per un miliardo, in tre anni, compreso il personale: 1.200 esuberanti tra i lavoratori di terra, e per quelli di volo taglio allo stipendio, che sarebbe dell'8%.

**ANTONIO AMOROSO – CUB TRASPORTI**

Non è assolutamente vero. È tra il 21 e il 23%, la riduzione l'abbiamo fatto conti alla mano.

**GIOVANNA BOURSIER**

Alitalia raccontava balle?

**ANTONIO AMOROSO – CUB TRASPORTI**

Raccontava una parte solo della verità, nel senso che l'8% era il taglio sulla paga base, e poi c'erano la soppressione di numerose voci legate alle ore di volo che effettuano gli assistenti di volo, che costituiscono gran parte della loro retribuzione.

**GIOVANNA BOURSIER**

È vero questo?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Certamente l'8% era quello, diciamo, di base, su questo hanno ragione. Però di quello si poteva continuare a discutere con l'azienda. Cioè il problema non era discutere che fosse l'8, il 13, il 10% sugli stipendi. Il problema, era riuscire a tenere in vita l'azienda.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Si vota il 24 aprile...il governo dice: non c'è piano b, se non passa il sì, si chiude. Alitalia ha cassa solo fino a metà maggio...alla fine vince il no, al 70%.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dica perché avete votato No?

**ANTONIO AMOROSO – CUB TRASPORTI**

Ma perché era inaccettabile, ancora una volta, avallare un piano che prevedeva sacrifici pesantissimi per i lavoratori in nome di che cosa? Di nessuna prospettiva di rilancio. E comunque l'obiettivo di riduzione era di 160 milioni di euro, su un buco di bilancio del 2016 che è di oltre 600 milioni.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma così non vi siete condannati, come dire, a chiudere? Cioè muoia Sansone con tutti i filistei?

**ANTONIO AMOROSO – CUB TRASPORTI**

No. Non era più sopportabile il ricatto.

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Potevano accettare di fare un anno o due con un sacrificio collettivo per tenerla viva e non mandare via gli attuali investitori.



**GIOVANNA BOURSIER**

Dico una cosa: però ai lavoratori Alitalia i sacrifici sono stati chiesti, cioè sono già uscite 12 mila persone da quell'azienda...

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Sì sì, ma infatti il problema vero è la fiducia. Il problema vero è che questo referendum non è tanto per il merito, ma si è inserito in un clima di sfiducia nei confronti dell'azienda e di una ripartenza. Questo è il punto vero.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 2 maggio, Alitalia va in amministrazione straordinaria e viene commissariata. Il governo concede un prestito ponte per sei mesi di 600 milioni, per andare avanti e non fermare i voli. E cercare un acquirente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quanto può andare avanti Alitalia col prestito ponte?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Col prestito ponte sicuramente i sei mesi sono un orizzonte tranquillo. Questo è comunque un prestito che lo stato dà, quindi la società, chi acquista la società, poi Alitalia dovrà poi restituire questi soldi, con un interesse che adesso mi pare sia...

**GIOVANNA BOURSIER**

Altissimo?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Sì, del 10 o 11% ...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma voi pensate di rivederli questi soldi?

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Quando Monti fece il prestito a Mps i soldi tornarono indietro con gli interessi...

**GIOVANNA BOURSIER**

Quando Prodi fece il prestito ad Alitalia non tornarono mai più indietro...

**GRAZIANO DELRIO – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Adesso, insomma confidiamo, abbiamo messo persone molto competenti e capaci.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I commissari sono tre: uno è Luigi Gubitosi, ex Direttore generale Rai.

**GIOVANNA BOURSIER**

C'è il rischio di aerei a terra? I biglietti di coloro che hanno prenotato?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

No no. Non dovranno accorgersi dell'amministrazione straordinaria, se non per uno straordinario servizio. Dovranno accorgersi dei nuovi voli, abbiamo appena lanciato quello per le Maldive che parte da fine ottobre; stiamo preparando un'altra destinazione che spero annunceremo tra poco.

**GIOVANNA BOURSIER**

Per quanto andate avanti, con questo prestito ponte, ce la fate sei mesi?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

No, no, andiamo avanti di più, ben di più. Adesso non vorrei sbilanciarmi. Però il prestito è stato fatto a sei mesi per una serie di motivi tecnici. Quanto dipenderà da Alitalia. Alitalia sarà artefice del proprio destino. Noi dobbiamo continuare a gestirla in un'ottica di lungo periodo e questo potrà e spero dovrà attrarre dei partner con cui poi ulteriormente rafforzarci.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Avete già pensato a chi?

#### **LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Qualche idea ce l'abbiamo, ma se dopo una settimana dovessimo già aver risolto tutto altro che commissari straordinari, miracolosi!

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

Gli altri due commissari sono il professor Stefano Paleari, direttore scientifico Centro studi internazionali sull'aeronautica, e Enrico Laghi, ex collegio sindacale della vecchia Alitalia pubblica. Adesso è anche commissario di altre cinque società, tra cui l'Ilva; poi sindaco di Acea, e si è appena dimesso da sindaco Unicredit, che è azionista di Alitalia. Ma si è anche appena dimesso anche da consigliere Cai e presidente di Midco, la società che ha il 51% di Alitalia. La norma del 2013 dell'allora ministro Corrado Passera però dice "non può essere nominato commissario chi ha esercitato funzioni di amministrazione, direzione o controllo nell'impresa insolvente, ovvero si è in qualsiasi modo ingerito nella medesima". Laghi ci fa sapere che non ha mai amministrato direttamente l'Alitalia oggi insolvente, che aveva un altro Cda, e il ministero dello Sviluppo ci scrive che ha valutato e conferma, data la grande professionalità, piena fiducia ai commissari.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè, MidCo è la società che è stata creata per rifinanziare Cai quando arrivano Poste. Poi arrivano gli arabi, Etihad, e fanno quella che chiamano Alitalia Sai, non più Cai.

#### **AL TELEFONO GIANLUCA COMIN – PORTAVOCE DI ENRICO LAGHI**

Esatto.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

E allora chi sta a presiedere MidCo, nel consiglio di amministrazione di Cai, eccetera, si può dire che non ha a che fare con Alitalia?

#### **AL TELEFONO GIANLUCA COMIN – PORTAVOCE DI ENRICO LAGHI**

Questa società, MidCo, è il veicolo con cui si finanzia la rinascita di Alitalia, ma non ha nessuna ingerenza sulla gestione di Alitalia. Per il diritto societario è così.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

E quindi si può dire che Alitalia attuale non c'entra con tutto quello che, con Cai e con Alitalia insolvente?

#### **AL TELEFONO GIANLUCA COMIN – PORTAVOCE DI ENRICO LAGHI**

Laghi non è che ha provocato l'insolvenza in Alitalia, è stato chiamato a gestire la crisi, no?

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Potrebbe valutare l'azione di responsabilità verso Montezemolo che però stava anche in Cai dove sedeva anche il professor Laghi. Io voglio dire: era opportuno?

#### **AL TELEFONO GIANLUCA COMIN – PORTAVOCE DI ENRICO LAGHI**

Se si porranno le condizioni si farà l'azione di responsabilità, e sarà lo stesso Laghi a promuoverla.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dice che situazione avete trovato quando siete arrivati in Alitalia?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Abbiamo trovato una società che dà un ottimo servizio, puntuale, con molta confusione dal lato, diciamo così, dei conti e della spesa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè che cosa state facendo?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Stiamo partendo dal costo del carburante, i leasing, la manutenzione.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè per esempio il carburante cosa vuol dire?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Ci sono dei contratti di copertura fatti a un livello superiore a quelli di mercato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè hanno assicurato il prezzo del carburante...

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

A un prezzo più alto del mercato attuale, diciamo un 20 per cento in più. Sostanzialmente stiamo cancellando i contratti che è uno dei poteri che ha l'amministrazione straordinaria.

**GIOVANNA BOURSIER**

E quanto farebbe risparmiare?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Diciamo tra i cento e i centoventi milioni.

**GIOVANNA BOURSIER**

Anche i leasing sono troppo alti?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Sì i leasing sono ovviamente l'affitto che paghiamo alle società che comprano questi aerei e ce li affittano a lungo termine. E la somma diciamo dell'extra-costi, del costo più alto sarebbe 90 milioni. E almeno una parte di questo vorremmo rinegoziarla.

**GIOVANNA BOURSIER**

Questi contratti chi li ha fatti?

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Questi contratti sono stati fatti nel corso degli ultimi anni, sono stati anche rinegoziati nel corso degli anni, alcuni.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non bene, evidentemente.

**LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Ex post direi di no.

**GIOVANNA BOURSIER**

Se trovate responsabilità degli ex manager, farete azione di responsabilità?

### **LUIGI GUBITOSI – COMMISSARIO ALITALIA**

Noi faremo tutto ciò che è giusto fare.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Siamo sempre lì: investimenti sbagliati e un piano industriale che non c'è, e anche se siamo uno dei paesi più sexy al mondo dal punto di vista dell'attrazione turistica, Alitalia perde 2 milioni di euro al giorno. E l'incapacità di chi l'ha gestita è costata allo stato circa 8 miliardi di euro. Questi i governi che hanno elargito di più sono stati i Governi Prodi, 1,5 miliardi; il Governo Berlusconi, 1,2 miliardi, che ha anche istituito un fondo per prestazioni a beneficio dei dipendenti per 1,2 miliardi.

E dopo la privatizzazione, Alitalia, tra prestiti aiuti e cassa integrazione, è costata altri 4 miliardi e 100 milioni. Ora il governo Gentiloni ha prestato altri 600 milioni. Ecco che fine faranno, questo lo vedremo.

I tre commissari stanno indagando sulle politiche degli ultimi anni, anche quelle scellerate di Etihad, dei manager che si erano presentati come una compagnia seria invece poi se ne vanno portandosi via in saldo i preziosi slot di Alitalia all'aeroporto di Londra. Ora i commissari valutano un'azione di responsabilità. L'azione di responsabilità che aveva fatto anche il vecchio commissario Augusto Fantozzi nel 2011. Aveva individuato dei presunti responsabili del dissesto di allora, e però prima di finire il suo lavoro è stato mandato a casa dal governo Berlusconi. Ecco ora la nostra Giovanna Boursier ha letto quelle carte e nella lista dei 40 nomi dei presunti responsabili individuati da Fantozzi, ripetiamo la lista è rimasta lì, c'è anche quello di Laghi, dal 2005 al 2008 è stato membro e poi presidente del collegio sindacale della vecchia Alitalia in dissesto. Oggi è commissario per raddrizzarla. Noi immaginiamo che il professor Laghi immaginiamo sapesse, è stato opportuno accettare questo incarico?