656

www.freenewsonline.it

i dossier

www.freefoundation.com

TUTTO QUELLO CHE AVRESTE VOLUTO SAPERE SU ALITALIA E NESSUNO VI HA MAI DETTO (1)

14 ottobre 2013

a cura di Renato Brunetta

INDICE

- Gli anni ’90
- La rottura con KLM
- Nasce SkyTeam
- Prima del baratro
- Le privatizzazioni fallite
- Il fallimento
- L’entrata di CAI
- L’entrata di AirFrance
- La nuova struttura
- Le nuove alleanze

GLI ANNI ‘90

- Negli anni ‘90 Alitalia trasportava quasi 28 milioni di passeggeri all’anno ma i risultati di bilancio erano assai deludenti.
- Nel 1996 l’amministratore delegato Domenico Cempella decide di intraprendere un ambizioso piano industriale che ruota tutto sull’alleanza con la compagnia olandese KLM e l’apertura del nuovo *hub* di Milano Malpensa.
  - dall’accordo con KLM nascono 2 accordi di collaborazione: una per l’area passeggeri e l’altra per i cargo.
  - nei piani dei dirigenti della compagnia di bandiera dovevano fare da preludio a una vera e propria fusione con KLM.

LA ROTTURA CON KLM

- Nel 2000 KLM decide però di rompere unilateralmente l'accordo di alleanza.
- L'azione legale promossa da Domenico Cempella termina 2 anni più tardi, quando l'arbitrato internazionale condanna la società olandese al pagamento di una penale ad Alitalia pari a **250 milioni** di euro.

NASCE SKYTEAM

- Il 2001, come conseguenza degli attacchi dell'11 settembre, è l'anno nero per le compagnie aeree mondiali
  - Alitalia paga più della concorrenza la flessione della domanda a causa della sua annosa crisi strutturale;
  - la compagnia di bandiera fatica a reggere la concorrenza agguerrita delle nuove compagnie *low cost*, tra le quali Ryanair.
- Lo stesso anno Alitalia entra a far parte di **SkyTeam** una delle principali alleanze tra compagnie aeree, i cui membri sono: Air France, Aeroméxico, Delta Air Lines, Korean Air e CSA Czech Airlines.

NASCE SKYTEAM

- L'accordo con AirFrance prevede inoltre lo scambio azionario del **2%**, per effetto del quale i due manager Francesco Mengozzi e Jean-Cyril Spinetta entrano a far parte dei reciproci consigli di amministrazione.
- L'obiettivo di Francesco Mengozzi, è quello di una fusione con AirFrance, mediante l'attribuzione ad Alitalia del 30-35% del capitale della rete francese.
  - il governo italiano però respinge la proposta.

PRIMA DEL BARATRO

- Nel gennaio 2004 Alitalia ha 21.294 dipendenti e una flotta di 157 aerei.
- La maggioranza del pacchetto azionario è nelle mani del Tesoro (62,4%), mentre tutti gli altri azionisti (tra cui i dipendenti) possiedono il 35,6% e AirFrance il 2%.
  - le società sussidiarie e partecipate sono: Alitalia Express (100%), Alitalia TEAM (100%), Eurofly (20%).
- Durante una asta tenutasi nel 2005 Alitalia si aggiudica il Gruppo Volare (che controllava la Volareweb.com, una *low cost carrier* e la compagnia *charter* Air Europe) in amministrazione straordinaria.

LE PRIVATIZZAZIONI FALLITE

- Alla fine del 2006 il governo di Romano Prodi decide di cedere Alitalia e vende prima il **30,1%** e poi il **39,9%** del capitale azionario, facendo così scattare l'obbligatorietà per il nuovo compratore di lanciare una Offerta Pubblica di Acquisto.
- La gara però, dopo 8 mesi di tentativi, fallisce per il ritiro progressivo di tutti i pretendenti, tra i quali AP Holding (finanziaria che controlla AirOne), Texas Pacific Group (fondo americano) e la compagnia aerea russa Aeroflot.

LE PRIVATIZZAZIONI FALLITE

- Il 1° agosto 2007 il presidente di Alitalia Libonati si dimette a pochi mesi dall'incarico ricevuto e il Tesoro designa come successore Maurizio Prato, a cui vengono delegati pieni poteri per la gestione aziendale e l'individuazione del percorso per proseguire con la privatizzazione.
- Al secondo *round* di privatizzazioni si presentano AirFrance-KLM, Lufthansa, AP Holding, Aeroflot e una cordata con rappresentante legale Antonio Baldassarre (già amministratore delegato della RAI).

LE PRIVATIZZAZIONI FALLITE

- Il 21 dicembre 2007 il consiglio di amministrazione di Alitalia individua in AirFrance-KLM il partner ideale con il quale avviare una trattativa esclusiva. La scelta viene avallata anche dall'azionista principale.
- Il 15 marzo 2008, Alitalia accetta l'offerta vincolante AirFrance-KLM che prevede una offerta pubblica di scambio sul totale delle azioni Alitalia con una permuta di 160 azioni Alitalia per ogni azione AirFrance-KLM e una offerta pubblica d'acquisto sul totale delle obbligazioni convertibili.
- Il valore dell'offerta è di **1,7 miliardi** di euro e comprende la ricapitalizzazione di 1 miliardo, 138,5 milioni per l'acquisto delle azioni Alitalia, valutate singolarmente 0,099 euro, e 608 milioni per le obbligazioni convertibili.

LE PRIVATIZZAZIONI FALLITE

- Il 2 aprile 2008 la decisione di Maurizio Prato di dimettersi porta il presidente di AirFrance Jean-Cyril Spinetta ad annunciare il ritiro dell'offerta di acquisto di AirFrance-KLM.
- Il giorno dopo il governo approva un decreto legge che concede un prestito ad Alitalia di 300 milioni da restituire entro il 31 dicembre.
  - l'iniziativa viene però osteggiata dalla Commissione Europea che per previsti aiuti di stato.
- Il 21 maggio, il governo guidato da Silvio Berlusconi converte il prestito ponte in patrimonio netto per la società.

IL FALLIMENTO

- A fine agosto il consiglio di amministrazione di Alitalia si riunisce per esaminare la situazione finanziaria.
- Dopo una analisi sulle recentissime modifiche introdotte dal governo alla Legge Marzano, lo stesso consiglio chiede al Tribunale di Roma la dichiarazione di insolvenza.
  - la sentenza viene emanata pochi giorni dopo.
- Alitalia passa così in amministrazione straordinaria e viene nominato il professor Augusto Fantozzi commissario della compagnia.

L'ENTRATA DI CAI

- Il 1° settembre 2008 la neo costituita Compagnia Aerea Italiana (CAI), guidata da Roberto Colaninno, invia al commissario una offerta per l'acquisizione di attività da Alitalia S.p.A. dando inizio a una lunga trattativa con il Governo e i sindacati.
- Il 18 settembre, il rifiuto della CGIL e dei sindacati di piloti e assistenti di volo a controfirmare il contratto proposto, porta l'assemblea dei soci CAI a ritirare l'offerta d'acquisto.

L'ENTRATA DI CAI

- Il 22 settembre il commissario Augosto Fantozzi pubblica un nuovo bando per l'acquisto di Alitalia, ma nessun concorrente presenta offerte.
- Il 29 settembre 2008 tutti i sindacati dei lavoratori della compagnia aerea accettano di firmare l'intesa che permettere dal 1° novembre 2008 di far entrare la Cai nella gestione della società.
- Il 31 ottobre 2008 la Cai trova una intesa solamente con CGIL, CISL, UIL e UGL, mentre le altre sigle autonome degli assistenti di volo e dei piloti rifiutano di firmare.

L'ENTRATA DI CAI

- La Cai sembra propendere in un primo momento per il ritiro dell'offerta di acquisto, ma su suggerimento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, decide in seguito che sul tema dei contratti si accorderà volta per volta con i singoli dipendenti, in maniera autonoma dalle loro sigle di rappresentanza.
- Al termine dell'operazione di acquisizione, la società CAI assume la denominazione Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

L'ENTRATA DI CAI

- All'atto di costituzione della CAI viene inserito un vincolo sociale che impegna i soci a restare nel capitale della nuova compagnia (*lock-up*) almeno fino al 2013
  - il patto può essere rotto dal 66% del consiglio di amministrazione, salvo una precedente quotazione in Borsa.
- L'*hub* di riferimento della compagnia è l'aeroporto di Roma-Fiumicino.
- L'assetto finale della compagnia prevede la gestione dei voli regionali e di apporto da parte della controllata Alitalia CityLiner e del ramo *low cost* da parte della società AirOne.

L'ENTRATA DI CAI

- Il 28 ottobre 2008 l'assemblea degli azionisti approva la trasformazione della società da S.r.l a S.p.A. effettuando una ricapitalizzazione pari a **1,1 miliardi** di euro
  - viene eletto il consiglio di amministrazione e adottato il nuovo statuto.
- Il 12 dicembre Cai acquista parte delle attività, insieme alla titolarità del marchio industriale, da Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A. per **1.052 milioni** di euro di cui solo circa 300 saranno effettivamente versati alla vecchia Alitalia in contanti.

L'ENTRATA DI AIRFRANCE

- Il 12 gennaio 2009 la compagnia AirFrance-KLM acquista il **25%** del capitale di Alitalia per **322 milioni** di euro.
- L'accordo prevede la creazione di un sistema *multi-hub* di livello europeo focalizzato sugli aeroporti di Amsterdam Schipol, Parigi Charles De Gaulle e Milano Malpensa, a condizione che venga ridimensionato il ruolo di Linate come *city airport* specializzato nella tratta Milano-Roma e il rispetto dei tempi previsti nella realizzazione delle infrastrutture di collegamento tra Milano e Malpensa.

LA NUOVA STRUTTURA

- L'accordo fissa in 4 anni il termine del *lock-up* per gli azionisti della nuova Alitalia.
  - nell'arco dei 4 anni, è previsto che i soci italiani possano vendere azioni ad altri soci italiani con diritto di prelazione.
- Il patto prevede anche una via d'uscita nel caso in cui le sinergie definite per i successivi 3 anni non vengano realizzate almeno per il 50%.

LA NUOVA STRUTTURA

- Il consiglio di amministrazione si allarga a 19 componenti, di cui 3 designati da AirFrance.
- Viene istituito un comitato esecutivo - composto da 9 amministratori, di cui 2 nominati da AirFrance - cui sono riservate le decisioni strategiche di gestione e ampi poteri di amministrazione.
- Infine, viene stabilito che per il socio che superi il 50% delle azioni con diritto di voto, ricorre l'obbligo di lanciare una offerta pubblica di acquisto su tutte le azioni detenute dagli altri soci che intendano vendere.

LE NUOVE ALLEANZE

- Il 7 luglio 2010 Alitalia stringe una alleanza strategica con Delta Airlines per l'offerta dei voli transatlantici
  - essa è valida fino a marzo 2022, che porta alle agenzie di viaggi un contratto unico, tariffe pienamente combinabili e obiettivi congiunti e copre una quota di mercato pari al 26% dell'offerta complessiva sulle rotte Europa-Nord Atlantico.
  - la *joint venture* genera ricavi annui per 10 miliardi di dollari.

LE NUOVE ALLEANZE

- Secondo il *Document de référence 2009-10* redatto da AirFrance-KLM il valore della partecipazione franco-olandese nella *Compagnia Aerea Italiana SpA* è pari a **188 milioni** di euro, ma lascia invariato il valore contabile uguale al prezzo di acquisto avvenuto l'anno precedente, pari a **323 milioni.**

LE NUOVE ALLEANZE

- Nel gennaio 2009 Alitalia vale così **1.292 milioni** di euro mentre ne vale solo ***752 milioni*** nel marzo 2010.
  - tale contrazione fa comunque parte di un contesto di perdita dovuto alla fisiologica riconquista del mercato, alla crisi del settore aereo ed alle perdite dovute alla situazione meteorologica del primo semestre 2010.
- Nello specifico la compagnia registra risultati meno drammatici rispetto alla media europea.

LE NUOVE ALLEANZE

- Il 25 febbraio 2011 l'azienda annuncia il dimezzamento del proprio indebitamento.
  - al 31 dicembre 2010 i ricavi aumentano del **+14,1%;**
  - il risultato operativo è pari a **-107 milioni**, rispetto ai **-274** dell'anno precedente, che salgono a **-168** tenendo in considerazione gli accantonamenti ed oneri straordinari.
  - il dimezzamento del debito avviene a fronte di un profondo rinnovamento della flotta che, da un lato prevede investimenti iniziali, perlopiù verso società di leasing, dall'altro un'omogeneità nel campo della manutenzione, dell'efficienza nel risparmio dei consumi e nella manutenzione.

LE NUOVE ALLEANZE

- Dal 27 marzo 2012 il nuovo amministratore delegato è Andrea Ragnetti.
- Nell'aprile 2013 viene nominato nuovo amministratore delegato Gabriele Del Torchio, proveniente da Ducati.