



## **PREMIUM**

Vliegtuigen van Alitalia. © EPA

# Vliegmaatschappij Alitalia verliest elke dag twee miljoen euro: ontmanteling enige optie

Alitalia gaat opnieuw op de schop. De geplaagde Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij lijdt al jaren verlies en wordt al even lang door de Italiaanse overheid overeind gehouden. Sinds de jaren 70 van de vorige eeuw zijn er miljarden gepompt in het bedrijf, maar nog steeds is het lek niet boven. Nu is de maat vol, vinden ze in Brussel.

Angelo Van Schaik 30-03-21, 10:44

Het moet een Alitalia light worden deze keer. „Als Alitalia te zwaar wordt, dan kan ze niet vliegen”, grapt de minister van Economische Ontwikkeling Giancarlo Giorgetti na de ontmoeting met Eurocommissaris voor concurrentie Margrethe Vestager. „Het nieuwe ontwikkelingsplan moet gericht zijn op een breuk met het verleden, economische haalbaarheid en gericht op de markt.”

Brussel wil dat er een oplossing komt voor het al decennialang noodlijdende bedrijf, en een échte breuk met het verleden is daarbij fundamenteel, zodat de boete voor de 1,3 miljard euro ongeoorloofde overheidssteun uit 2017 op het oude bedrijf rust en niet op het nieuwe. In de praktijk komt het erop neer dat Alitalia grotendeels moet worden ontmanteld.

### **Afstoten**

De Europese Commissie wil dat de luchtvaartmaatschappij de afdelingen bagageafhandeling en onderhoud afstoot, meer dan de helft van de vliegtuigen in de uitverkoop doet en twee derde van het personeel ontslaat. Alitalia moet verder van zijn onrendabele vluchten af, die vaak om politieke redenen in stand werden gehouden, en moet eindelijk maar weer eens winst gaan maken.



Om de breuk met het verleden compleet te maken zou de luchtvaartmaatschappij ook onder een andere naam door moeten. Dat laatste gaat de Italiaanse minister Giorgetti te ver. „Alitalia is een sterk merk.” Verder staat hij niet negatief tegenover een vergaande reorganisatie van de nationale luchtvaartmaatschappij, die door de Covid-19-pandemie nog dieper in de financiële problemen raakte. Alitalia verliest zo'n 2 miljoen euro per dag.

Het topoverleg tussen Rome en Brussel is de zoveelste poging om zorgenkindje Alitalia er weer bovenop te helpen. Al sinds midden jaren 70 stopt de Italiaanse overheid Alitalia geld toe, in totaal zo'n 8 miljard, maar volgens andere berekeningen zelfs meer dan 13 miljard. Meestal verdampt het geld zonder dat er een oplossing is.

## **KLM**

In 1998 zet toenmalig president-directeur Domenico Cempella in op een samenwerking met KLM en op Malpensa, bij Milaan, als belangrijkste Italiaanse hub. Die deal zou van Alitalia-KLM de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa maken met driehonderd vliegtuigen en zo'n 40 miljoen passagiers per jaar. Uiteindelijk gaat het feest niet door, Alitalia wil het andere Milanese vliegveld, Linate, om politieke redenen niet afstoten. De deal ketst af en Alitalia raakt verder in de problemen.

### **De 'patriottische' overname is geen succes. Na ruim een jaar gaat het bedrijf opnieuw in de verkoop**

Een paar jaar later besluit de regering-Prodi Alitalia grotendeels te privatiseren en opnieuw is KLM geïnteresseerd, maar nu doet ook Air France mee. De Nederlandse luchtvaartmaatschappij is dan al samengegaan met de Franse en een driehoeksverhouding is in de maak. Er worden afspraken gemaakt over het saneren van Alitalia, vakbonden protesteren nog wel tegen de gedwongen ontslagen, maar de deal lijkt zo goed als rond. Deze keer is het Silvio Berlusconi die roet in het eten gooit. Alitalia moet Italiaans blijven en hij beweert een groep 'patriottische ondernemers' achter de hand te hebben die het bedrijf overnemen als hij de verkiezingen wint.

Berlusconi wint de verkiezingen; de vakbonden zijn blij en KLM-Air France trekt zich terug. De 'patriottische' overname is geen succes. Na ruim een jaar, het is dan 2009, gaat het bedrijf opnieuw in de verkoop. KLM-Air France koopt, onder veel gunstiger voorwaarden, alsnog 25 procent aandelen Alitalia en vijf jaar later stapt ook de nationale airline van Abu Dhabi, Etihad, in het voortploeterende bedrijf.



© Hollandse Hoogte / AFP

De sjeiks investeren bijna 1,8 miljard euro en de plannen zijn groots; Alitalia moet binnen drie jaar weer winst maken en in 2018 23 miljoen passagiers vervoeren. In de praktijk verliest het marktaandeel. In 2017 vliegt slechts 19 procent van de passagiers met Alitalia, in 2012 is dat nog 27 procent. Met ruim 36 miljoen passagiers domineert budgetmaatschappij Ryanair nu het Italiaanse luchtruim.

## **Laatste poging**

Een laatste poging om Alitalia te slijten aan Lufthansa mislukt ook, waardoor de regering-Conte in het voorjaar van 2020 besluit de luchtvaartmaatschappij te nationaliseren. Niet met de bedoeling om Alitalia te redden, maar om het voor te bereiden op een herstart als de pandemie voorbij is. En dat mag wat kosten: de Italiaanse overheid is bereid om opnieuw 3 miljard in het noodlijdende bedrijf te pompen. Deze keer met toestemming van de Europese Unie, maar er is veel kritiek op het plan van een Alitalia light.

De vakbonden schrikken van het grote aantal ontslagen, volgens de plannen moeten er zo'n zeventuizend mensen uit, en hebben het over 'een bonsai-luchtvaartmaatschappij' die niet in staat zou zijn de steeds agressievere concurrentie aan te kunnen. De vakbonden krijgen bijval van luchtvaarteconomen die ook beweren dat het nieuwe 'lichte' Alitalia té licht zou kunnen zijn om te overleven. Het woord is nu aan de regering-Draghi.