



TRASPORTO AEREO

Alitalia per salvarsi tenta lo sdoppiamento

Gianni Dragoni ▶ pagina 24

Compagnie aeree. Il 9 gennaio incontro con il Governo, poi il via al confronto con i sindacati - In bilico la poltrona dell'ad Cramer Ball

Alitalia per salvarsi tenta lo sdoppiamento

Nel piano industriale si punta alla separazione tra low cost e rotte a lungo raggio

Gianni Dragoni

ROMA

Alitalia verrà ridimensionata e divisa in due parti. Una parte si occuperà dei voli nel breve raggio con gli aerei più piccoli (detti «narrow body», con un solo corridoio) e avrà un modello simile alle compagnie low cost, per i voli nazionali e in Europa. La seconda parte, con modello tradizionale, sarà dedicata ai voli intercontinentali e avrà i jet più grandi. I due modelli potrebbero sfociare in due diverse società, anche se quest'ipotesi viene smentita.

Questo è il punto centrale del nuovo piano industriale 2017-2020 che sta prendendo forma, dopo l'approvazione nel consiglio di amministrazione del 22 dicembre. Il cda ha approvato un documento ancora da riempire di dettagli. Sul piano ci sarà un confronto con il governo, il 9 gennaio, al ministero dello Sviluppo economico.

L'incontro è slittato rispetto alla data iniziale. L'iniziativa di convocare la compagnia è stata del premier Paolo Gentiloni, poi l'incontro è stato delegato ai ministri Carlo Calenda (Sviluppo) e Graziano Delrio (Trasporti). Il con-

fronto con i sindacati comincerà l'11 o 12 gennaio. Alitalia è in piena turbolenza. Oltre alle difficoltà di cassa, risolte temporaneamente con lo sblocco delle linee di credito di Intesa Sanpaolo e Unicredit per 180 milioni di euro (di cui oltre 60 milioni già bruciati), è in dubbio la permanenza di Cramer Ball, l'amministratore delegato australiano in carica dal 7 marzo

LA RIDUZIONE DEI COSTI

Il piano esuberi ufficiale è di 1.640 dipendenti, ma il punto di arrivo potrebbe sfiorare le 4.000 unità. I tagli alla flotta aerea

2016, imposto dal socio emiratino Etihad (ha il 49%).

Le grandi banche italiane azioniste di Alitalia, Unicredit e Intesa, irritate con Etihad dopo il flop del piano che prometteva l'utile per quest'anno, mentre ci sarà una perdita stimata in almeno 500 milioni di euro, dubitano che Ball sia il manager adatto a guidare il difficile riassetto. Il presidente della com-

pagnia, Luca Cordero di Montezemolo, che è anche vicepresidente di Unicredit, ha rimarcato con ironia le sue perplessità su Ball in riunioni in pubblico. Sarebbero in corso contatti per cercare un nuovo a.d., in grado di gestire la svolta di Alitalia nel breve raggio verso un modello low cost. Malgrado le smentite ufficiali, Ball potrebbe diventare l'esuberato numero uno del nuovo piano industriale.

Peserà anche l'atteggiamento del governo, dal quale la compagnia si aspetta ammortizzatori sociali per le migliaia di esuberanti che si profilano e un aiuto per cercare una tregua con i sindacati. Il piano prevede un numero di esuberanti variabile, secondo la profondità della ristrutturazione che deve essere oggetto di confronto con i sindacati: gli esuberanti ufficiali sono 1.640, ma fonti autorevoli sostengono che il numero reale sarà più alto, potrebbe arrivare fino a 4.000. Nell'immediato verrebbero messi a terra 23 aerei di medio raggio, su un totale di 98 velivoli ora in flotta tra gli Airbus della famiglia A320 (78) e i regional jet Embraer (20). Per il lungo raggio si prevede un incremento rispetto ai 24 aerei attua-

li (14 Airbus 330 e 10 Boeing 777): entro il 2020 la flotta di lungo raggio dovrebbe aumentare di un minimo di 8 aerei. L'incremento potrebbe essere maggiore, fino a 16 macchine in più, se Alitalia riuscisse ad aumentare i voli verso il Nord America rinegoziando gli accordi della joint venture transatlantica con l'americana Delta e Air France-Klm.

Il piano prevede una riduzione di costi (diversi dal personale) che nel 2021, a regime, porterebbero a risparmi accumulati per un miliardo. Un capitolo a parte sarà il risparmio sul costo del lavoro, legato anche agli incrementi di produttività. Il vero interrogativo è se questa cura, oltre che realizzabile, sarà in grado di assicurare la sopravvivenza di un'Alitalia sempre più piccola in un mondo fatto di vettori sempre più grandi.

Trapela che la perdita del 2016, pur scontando le plusvalenze per la vendita degli slot di Heathrow, è sui 450 milioni netti. Difficilmente in futuro vedremo un'Alitalia «a cinque stelle» come quella promessa al debutto dal capo di Etihad James Hogan e da Montezemolo.