

I velivoli scenderebbero da 118 a 105, sacrificati alcuni voli nazionali e quelli verso il Sud America

Meno aerei, meno rotte, 2 mila esuberanti Un piano industriale con tanti tagli

RETROSCENA

NICOLA LILLO

Il problema da superare oggi è trovare in fretta il quarto socio per la nuova Alitalia. Ma una volta chiuso il cerchio dell'azionariato, si affaceranno le vere difficoltà. Quelle industriali, che nessuno da più di dieci anni è riuscito ad affrontare con successo. Dal 16 luglio - il giorno dopo il termine per chiudere la quadra coi soci, che il vicepremier Luigi Di Maio ha promesso di rispettare - andranno affrontati altri e ben più complicati problemi: e cioè come far decollare l'ex compagnia di bandiera.

Il nuovo progetto messo in piedi dal governo, per lo più dal Movimento 5 Stelle con la Lega che ha lasciato fare, vede come attore principale le Ferrovie dello Stato, controllate al 100% dal ministero dell'Economia. Le Fs hanno un piano industriale, ma è in evoluzione. La base su cui verranno avviate altre discussioni a partire dalla prossima settimana è stata realizzata con il contributo dell'advisor Mediobanca. Ma appunto quel progetto in parte cambierà. D'altronde il quarto socio - il gruppo Toto, l'imprenditore Claudio Lotito, German Efromovich o a sorpresa la holding dei Benetton Atlantia - metterà finanza per circa 300 milioni, sul miliardo complessivo. Una fetta di azionariato notevole che porterà il nuovo azionista a voler dire, chiaramente, la sua.

Nelle sue linee generali però il progetto è ormai delineato. Nel corso di questi giorni è stato condiviso con le parti interessate, che avrebbero avanzato diversi appunti e suggerimenti. Di sicuro ci sarà una riduzione degli aerei, così come dei dipendenti. In particolare i mezzi dovrebbero scendere

dai 118 attuali a circa 105. Una riduzione dovuta al fatto che verranno cancellate diverse tratte a corto raggio, quelle italiane insomma, così come quelle a lungo raggio in perdita. L'intento è di creare l'«intermodalità» tra aerei e treni.

Con l'ingresso infatti in Alitalia di Ferrovie, il governo punta a sostituire alcuni voli tra città italiane con l'Alta velocità, ad esempio il Napoli-Roma: mentre sulla tratta Roma-Milano i viaggi con Alitalia sarebbero dimezzati. Diversa invece la situazione per quel che riguarda i voli europei e intercontinentali. Il piano industriale punterebbe proprio su queste tratte, cancellando solo quelle in rosso (non quelle nordamericane e asiatiche, che andrebbero bene, mentre rischiano quelle sudamericane). Inizialmente però non si prevede l'acquisto di nuovi aerei. «È essenzialmente un piano di tagli», spiega una fonte sindacale, che si chiede come l'azienda possa fare ricavi con questa strategia, «che sarà difficile da far digerire anche ai lavoratori». Anche per loro peraltro sono previsti tempi difficili.

Nel piano sicuramente ci saranno degli esuberanti. Attualmente i dipendenti di Alitalia sono circa 11.500, a rischio potrebbero essere in duemila, tra personale di volo e di terra. In Ferrovie e nel governo però si confida in due cose. La prima sono i prepensionamenti, che potrebbero portare all'uscita di un buon numero di lavoratori, la seconda è la riprotezione dei dipendenti in altre aziende statali, come potrebbero essere le stesse Ferrovie. Alcuni di questi punti potrebbero però cambiare con il nuovo socio, che con il 35% avrà certamente voce in capitolo sulla strategia e sulla governance.

Anche se su questo il governo avrebbe le idee chiare. Con una maggioranza intorno al

50% dello Stato - con Fs al 35% e con il Tesoro al 15%, di fatto una nazionalizzazione - ci si immagina un amministratore delegato italiano, mentre il direttore operativo potrebbe essere espressione di Delta, il colosso Usa che dovrebbe avere il 15%, tenendo legata Alitalia a Skyteam. —

© WYNONALUNIDIRETTORI



ANSA

In Alitalia rimane aperta la questione esuberanti