

E per l'Alitalia di Fs-Delta 4 offerte: Atlantia, Toto, Lotito ed Efromovich

Il piano industriale punta su Fiumicino e Linate. Di Maio: «Oggi la scelta»

MILANO La cordata che vuole rilanciare Alitalia sceglierà oggi il nome del nuovo socio. O soci. Ieri Mediobanca ha ricevuto quattro «conferme d'interesse» che saranno sottoposte oggi al cda di Ferrovie dello Stato, al ministero dello Sviluppo economico e ai commissari della compagnia. Le buste pervenute sono quelle di Carlo Toto, Germán Efromovich (azionista di maggioranza del vettore sudamericano Avianca, che però non c'entra con la procedura), l'imprenditore Claudio Lotito e Atlantia. Quest'ultima dopo aver incaricato l'ad Giovanni Castellucci di valutare il progetto, ha spedito una «comunicazione ufficiale» che equivale all'offerta non vincolante. Chi sarà scelto potrà sedersi al tavolo con Fs, dicastero dell'Economia e Delta Air Lines.

Una svolta che apre una nuova — e complicata — fase. «Si dovrà scegliere tra le offer-

te pervenute e mettersi al lavoro per avviare il confronto con i dipendenti per chiudere l'accordo sindacale», commenta su Facebook il ministro Luigi Di Maio, aggiungendo che «ora manca il "quarto elemento"». Gli «elementi» potrebbero essere cinque: oltre alla valutazione positiva su Atlantia, gli esperti di Mediobanca potrebbero dare l'ok anche a Toto.

Una volta costituito il consorzio, si partirà già da una bozza di rilancio, il «Piano industriale definitivo» redatto da Ferrovie dello Stato e Delta (con il contributo di Oliver Wyman, McKinsey, Ernst & Young) e di cui il *Corriere* ha ottenuto copia. Un piano che definitivo non è, dal momento che su questa base dovranno intervenire gli uomini di Atlantia (e, nel caso, di Toto).

La nuova Alitalia, secondo la bozza, da qui al 2023 avrà la finestra sul mondo nell'hub

di Roma Fiumicino e quella sugli affari (europei) a Milano Linate grazie anche all'introduzione negli aerei di una vera classe Business. E se a Malpensa non si punta più di tanto, saranno sborsati 60 milioni di euro per riprendere gli slot a Londra Heathrow.

Il vettore tricolore nei prossimi quattro anni dovrebbe avere meno Italia (dove esiste già la connettività ferroviaria) e più Europa e Nord America. Fiumicino resterebbe l'hub delle operazioni intercontinentali con l'aggiunta dei voli per San Francisco (in aprile-ottobre) e Shanghai, ma togliendo — come anticipato dal *Corriere* a giugno — Santiago del Cile, Johannesburg, Delhi. Un tema su cui si confronteranno Fs-Delta e Atlantia (che con AdR gestisce Fiumicino): gli uomini di Castellucci ribadiranno la necessità di aumentare le tratte di lungo raggio. In parallelo Linate

diventerebbe sempre più uno scalo per gli affari aumentando le connessioni tra il Settecentro e le principali città europee: considerato che non ha slot liberi, questo dovrebbe avvenire tagliando almeno 15 rotte non profittevoli.

La nuova Alitalia punterà di più sulla clientela business per supportare i ricavi. Operazione — spiegano in Delta — già avviata e con qualche risultato positivo da circa un anno dall'attuale gestione. Per supportare gli introiti si procederà pure alla riconfigurazione degli aerei (che passeranno da 117 a 109 nel 2023). Per questo sui 977,7 milioni di euro di investimenti 96,3 milioni saranno destinati all'aumento di posti in classi Business e Premium economy sui voli intercontinentali e all'«inserimento della classe First (in realtà la Business, ndr) sui voli di corto raggio».

lberberi@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3,65

miliardi

I ricavi (in euro) previsti per Alitalia nel 2023

109

aerei

La flotta di Alitalia nel 2023: -8 jet rispetto a oggi

24,5

milioni

I passeggeri stimati nel 2023, in aumento del 14% sul 2018