

Alitalia, ecco il nuovo piano di Cai. Il progetto esclude interventi dell'Antitrust su frequenze e prezzi dei biglietti

Nell'offerta a Fantozzi allegato il business plan: confermato l'utile nel 2011. Nel 2009 il personale costa 610 milioni

MILANO - Si basa su un'assunzione di fondo molto forte il piano per Alitalia che Cai ha allegato all'offerta presentata lo scorso 31 ottobre al commissario straordinario Augusto Fantozzi. L'allegato K all'offerta - che Il Messaggero ha avuto modo di visionare - tra le ipotesi chiave alla base del piano assume infatti (a pagina 41) che l'autorità garante della concorrenza del mercato, cioè l'Antitrust diretta da Antonio Catricalà, non faccia «richiesta di riduzione delle frequenze operate» nè «di limitazione del livello dei prezzi» dei biglietti. Insomma il piano dà per scontato che l'autorità non muova un dito nonostante, mettendo insieme Alitalia con Air One, la nuova compagnia vada a coprire una quota di mercato rilevante, pari al 56%. Ipotesi di cui la prima versione del piano - il cosiddetto Piano Fenice elaborato da Intesa Sanpaolo - non faceva affatto menzione. A pagina 85, il vecchio progetto, indicava piuttosto una riduzione del 10% dei passeggeri Linate-Fiumicino per remedies antitrust (75% frequenze) e quanto ai biglietti, indicava una «riduzione del biglietto medio delle rotte spostate da Linate a Malpensa, ridotti in misura pari al 50% del differenziale 2008 tra il biglietto medio da Linate ed il biglietto medio da Malpensa (per le rotte non operate da Linate verrà utilizzata la destinazione più comparabile)». Di tutto questo nel piano definitivo non c'è niente. Mentre, appunto, compare l'assunzione che Catricalà non si faccia sentire. E ciò nonostante il decreto governativo sulla privatizzazione di Alitalia varato lo scorso fine maggio, pur attenuando i poteri dell'authority, le abbia lasciato mano libera per interventi a tutela dei consumatori. Scorrendo il nuovo piano - 60 pagine contro le 126 precedenti - a pagina 52 si scoprono altre novità, relative al perimetro della Nuova Alitalia. In sostanza sale il numero delle attività svolte internamente alla compagnia. A quelle già previste a suo tempo - attività oggi in Az Fly (piloti, assistenti di volo e struttura centrale) e attività oggi in Az Servizi (manutenzione di linea e leggera, handling e competenze chiave It) - si aggiungono anche altre attività oggi in Az Servizi (It, call center e servizi amministrativi e buste paga) che nel vecchio piano venivano indicate tra le attività da esternalizzare. Qualche modifica è stata fatta, infine, anche in merito alla flotta. Prima la "flotta di partenza", quella con cui Cai avrebbe dovuto decollare, contava 239 aerei mentre il nuovo piano ne stima solo 202. Da Air One, si legge a pagina 53, dal 1° gennaio 2009 arriveranno 55 aeromobili e non 56 e da Alitalia 93 macchine e non 80 come previsto in precedenza. Nel 2009 la flotta media conterà 150 aerei contro i 153 indicati a suo tempo e la flotta media nel 2013 ne avrà 157 anzichè 158 della precedente versione. La riduzione tra il 2008 e il 2009, spiega il piano, «è principalmente dovuta alle sinergie con AirOne su rotte sovrapposte (15 aerei circa) e alla non duplicazione dei voli tra Linate e Malpensa (12 aerei circa)». Nonostante le concessioni fatte al personale di volo a settembre (stessa retribuzione ma con più ore di volo effettuate), sono indicati i medesimi obiettivi economico-finanziari messi nero su bianco dal Piano Fenice. Nel 2009 si stimano ricavi per 4,191 miliardi che saliranno a 4,235 miliardi (1,1%) nel 2010. A 4,485 miliardi (5,9%) nel 2011, 4,686 miliardi (4,5%) nel 2012 e 4,835 miliardi (3,2%) nel 2013. I costi saranno pari a 4,101 miliardi nel 2009 (610 milioni il costo del personale), scenderanno a 3,823 miliardi (611) nel 2010 per arrivare a 4,005 miliardi (676) nel 2013. Confermato anche il ritorno all'utile nel 2011 per 83 milioni mentre il 2009 si chiuderà con una perdita di 310 milioni e il 2010 con un rosso di 57 milioni. Dopo il break even, nel 2012 l'utile sarà di 168 milioni. A regime sarà pari a 200 milioni. L'offerta presentata a Fantozzi contiene in tutto 45 allegati: i primi, fino alla lettera o, sono appunto indicati con delle lettere mentre i successivi sono numerati. Tra le

novità sul fronte Cai, infine, negli ultimi giorni l'a.d. Rocco Sabelli, avrebbe ingaggiato come consulente Luigi Martini. Giocatore della Lazio negli anni '70 e soprattutto vecchia conoscenza di Alitalia, essendo stato pilota della Magliana fino al 2006. Martini avrebbe il compito di dialogare con i piloti, tra i più riottosi ad accettare le condizioni messe in pista da Cai.

