

La crisi mette in ginocchio Air France Si allontana l'acquisto di Alitalia

Dopo il (presunto) salvataggio del 2009, la compagnia francese nel 2013 avrebbe aumentare la presenza nell'azionariato ma la crisi dei voli e quella economica stanno piegando l'ormai ex colosso dei cieli

Alitalia parlerà francese. Il suo destino è ormai chiaro: Air France-Klm, che ne ha già acquisito il 25% (a basso prezzo, all'inizio del 2009: "Merci Silvio" titolò il quotidiano Les Echos), dovrebbe prendere il controllo della nostra compagnia aerea a partire dal 2013, quando gli azionisti potranno vendere liberamente a chi vogliono. Ad Air France, il colosso dei cieli. Macinatore di utili. Salvatrice della malmessa compagnia di bandiera italiana. Ma dall'acquisto del 2009 a oggi la stabilità del gigante con le ali è cambiata. Non poco.

Perché il colosso franco-olandese, numero due del settore in Europa, è una delle vittime illustri dell'ultima tempesta finanziaria. E' sempre più traballante e preoccupata che alle bufere dei listini faccia seguito una recessione, con l'inevitabile calo del traffico aereo. Sarebbe duro da sopportare per un gruppo già in difficoltà. Nei giorni scorsi i vertici di Air France-Klm hanno messo le mani avanti: con ogni probabilità dovranno varare un piano per ridurre i costi (fra i 700 e gli 800 milioni di euro) e un nutrito pacchetto di licenziamenti (tra i 5 e i 10mila dipendenti sui 58mila totali). Quindi nel 2013 il gruppo potrebbe non riuscire ad acquistare Alitalia.

Il titolo Air France-Klm ha perso il 53,4% rispetto al primo gennaio scorso. In pochi mesi il gruppo ha ceduto oltre la metà della sua capitalizzazione, scivolata sotto i due miliardi di euro. Air France-Klm cade. Il titolo nell'indice Sbf 120, che raccoglie le principali capitalizzazioni della Borsa di Parigi, è quello che ha registrato la peggiore performance dall'inizio dell'anno. Anche le azioni dei maggiori rivali europei della compagnia sono andate giù, ma non così tanto (Lufthansa il 33% e Iag, dal 24 gennaio scorso, quando questa alleanza fra British Airways e Iberia è diventata operativa, il 46%).

A fine giugno l'indebitamento netto di Air France-Klm ammontava a sei miliardi di euro contro 1,4 per Lufthansa e 480 milioni per Iag. Il gruppo franco-olandese non ha ancora pienamente digerito la crisi nel trasporto aereo del 2008 e del 2009. Un mese fa i vertici del gruppo davano per scontato un bilancio 2011 in attivo. Ma a tale eventualità a Parigi ormai non crede più nessuno. La compagnia, ancora più delle altre, ha subito i contraccolpi delle "primavere arabe", lo sbocciare della democrazia in vari Paesi del Maghreb e del Vicino Oriente, che però ha avuto riflessi negativi sul traffico aereo: Air France-Klm non ha saputo riadattare sufficientemente i suoi programmi di volo verso destinazioni come l'Egitto e la Tunisia. Molti aerei, in sostanza, volano vuoti.

Altro problema: per ridurre i costi, soprattutto del personale (gli stipendi assorbono un terzo del fatturato rispetto a un quarto per Lufthansa e per Iag), già un anno fa Air France-Klm aveva annunciato una nuova organizzazione dei voli a breve-medio raggio, le cui basi logistiche saranno spostate in parte nelle città della provincia francese (si comincia da Marsiglia in ottobre). Ma pure questo programma procede a rilento. E Easyjet e Ryanair, i principali rivali su tali rotte, hanno già avuto il tempo di reagire. C'è poi la

crisi finanziaria. Con possibile recessione. Tra le compagnie aeree europee proprio Air France-Klm appare la più vulnerabile. A riprova di tutto questo, un incontro lunedì scorso voluto dai vertici dell'azienda (che è controllata per il 15,7% dallo Stato francese e per il 9,8% dai dipendenti) con i sindacati per ventilare la possibilità di tagli su tutti i fronti. Air France-Klm salverà Alitalia? Prima deve pensare a salvare se stessa.

