

## **Alitalia cerca 300 milioni per il rilancio. Ma da Air France un ok con riserva**

ROMA Ci vorranno 150 milioni di investimenti ogni anno per determinare la svolta verso l'internazionale di Alitalia, quella decisiva secondo il management per salvare la compagnia dall'ennesima crisi. E dunque non basterà completare il prestito soci convertibile da 150 milioni (mancano 55 milioni). Per lanciare il nuovo piano industriale approvato ieri dal cda serviranno a fine anno ben 300 milioni di liquidità. Risorse che saranno cercate «attraverso nuove linee di credito», ha spiegato l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio. Ma ben vengano anche altre opzioni, compreso l'ipotesi di ingresso del Fondo strategico della Cdp. «Non abbiamo parlato con nessuno nè preso alcuna azione, ma se c'è un'opportunità, perchè no? La esamineremo», ha precisato il presidente Roberto Colaninno. Che ha poi parlato di un turnaround «garantito dal piano» entro l'anno prossimo, che dà già per «raggiunto il risanamento della società» e affida a «qualcun altro più importante di noi», incluso la politica, «che cosa fare di Alitalia». Insomma, «banche, regolatori, istituzioni e politica devono capire a fondo quanto è strategia la compagnia per il Paese», ha detto Colaninno. Eppure, prima di portare a termine il piano che scommette tutto sulla spinta verso il lungo raggio pur di fare guerra alla «disarmonia competitiva delle low cost» e alla «minaccia» dei vettori del Golfo, c'è ancora molta strada da fare. E lo si capisce dalle parole e dai numeri snocciolati di lì a poco da Del Torchio. L'utile non si vedrà prima del 2016, ha chiarito subito il manager, ma la compagnia passerà da tappe altrettanto importanti. In un 2013 ancora in perdita si vedrà la luce di un ebit industriale positivo nel secondo semestre. Nel 2014 si toccherà invece l'ebit (il risultato operativo) positivo e solo nel 2015 «il pareggio».

Quanto alle ipotesi di alleanze circolate negli ultimi mesi o a possibili mosse di Air France, Colaninno ha tagliato corto: «Nessuno ci ha cercato e non abbiamo cercato nessuno». Anzi, ha insistito, «oggi non c'è l'obiettivo di vendere» e il piano «non presuppone interventi sul capitale». E i francesi? «Non siamo ansiosi delle loro decisioni». Piuttosto, la nuova rotta di Alitalia si poggia sul rafforzamento delle partnership con compagnie come Etihad, Delta e Gol. Oltre che di una proposta di accordo strategico con i principali aeroporti, Fiumicino in testa, e di una spinta all'intermodalità con le l'alta velocità. Passando agli obiettivi, la compagnia punta a passare da 23 a 26 milioni di passeggeri, portando le rotte da 149 a 203 e privilegiando quelle internazionali (da 65 a 116) e le intercontinentali (da 17 a 25). Lì dove AirOne è destinata, sarà una business unit separata con nome, colori e livrea nuovi, orientata al web e concentrata in particolare su Sicilia e Nord-Est.

Ma da Air France  
un ok con riserva

Il nuovo piano di Alitalia è passato all'unanimità (assenti Achille D'Avanzo e Antonino Turicchi), ma Jean-Cyril Spinetta, alla sua ultima partecipazione al cda prima di lasciare la guida di Air France, non ha lesinato critiche. Tre i rilievi. La nuova strategia, sbilanciata sul lungo raggio, rischia di togliere clienti al vettore francese che ha il 25% di Cai. Poi il top manager parigino, pur avendo dato atto a Gabriele Del Torchio di aver fatto un buon lavoro, ha rilevato che si sarebbe potuto affondare di più il bisturi sui costi. Infine Spinetta avrebbe sollecitato la massima attenzione sulla cassa visto che entro fine anno servono 300 milioni e il nuovo piano triennale prevede l'acquisto di sei nuovi velivoli sul lungo raggio. Alla fine i francesi hanno comunque votato a favore mentre circa un anno fa si astennero sul piano presentato da Andrea Ragnetti. Approvazione dagli altri consiglieri, a cominciare da Salvatore Mancuso.