

All'ex dg Rai un compito arduo: la gestione di duemila esuberi nel rilancio della società italiana.

L'irlandese re del low cost offre un ponte per le tratte internazionali, forte del record di passeggeri e riempimento dei voli. E chissà che un giorno non voglia guidare un business «normale»

di **Fabio Savelli** e **Leonard Berberi**



**Luigi Gubitosi**  
Prossimo presidente di Alitalia



**Michael O'Leary**  
alla guida di Ryanair

# ALITALIA GUBITOSI



# RYANAIR O'LEARY

**G**li è toccata in sorte la delega più complicata: quella sul personale. Al momento la gestisce in co-abitazione con l'amministratore delegato Cramer Ball. Luigi Gubitosi si alterna con il manager catapultato da Eihad alla plancia di comando di un'Alitalia sull'orlo del fallimento. Due giorni l'uno, due giorni l'altro ai tavoli tecnici di confronto con governo e sindacati. Probabilmente è una delle partite più complesse della sua carriera, almeno pari — per difficoltà emotiva — a quella relativa al prestito convertendo Fiat da tre miliardi nell'epoca in cui occupava il ruolo di direttore finanziario del Lingotto. Quella trattativa — in cui si riteneva inesorabile l'ingresso delle banche nel capitale della casa automobilistica — gli ha permesso di affinare le doti diplomatiche nel rapporto con gli istituti di credito. E ora, Intesa Sanpaolo e Unicredit lo hanno voluto come loro «uomo all'Avana» nel confronto durissimo con i sindacati. Il piano industriale di Alitalia, vidimato dai consulenti di Roland Berger, prevede 2.037 esuberi, comprese le 833 esternalizzazioni e i 500 contratti a tempo determinato che non verrebbero rinnovati. Un taglio feroce al costo del lavoro, quantificato in 163 milioni di euro sui

### La frase

**La fortuna è dove la preparazione incontra l'opportunità, bisogna farsi trovare preparati**

593 milioni iscritti nell'ultimo bilancio, che difficilmente supererà la prova dei fatti. È unanime la tesi che il punto di caduta finale — sugli esuberi e sulla sforbiciata ai salari di piloti e hostess — dovrà essere per forza di cose meno impattante socialmente. Ciò che si intravede in filigrana è una logica di scambio con il governo, a cui Gubitosi sta lavorando intensamente. Consapevoli che l'amministrazione straordinaria di Alitalia avrebbe ripercussioni enormi per il sistema-Paese, è costante l'interlocuzione con Cassa depositi e prestiti, che gestisce la raccolta postale degli italiani. Che garantirebbe, sotto forma di prestito, i 200 milioni che mancano all'appello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Un manager in grado di dialogare con i sindacati è una buona soluzione per Alitalia**

**Temevamo che rivoltasse gli uffici come un calzino per cercare di capire cosa accadeva**

Carlo Messina, Intesa Sanpaolo Dipendente della Rai a Roma

### Biografia

Classe 1961, è nato a Napoli. Nel 1994 ha sposato Maria Ludovica Tosti di Valminuta. Ha un figlio. Laurea in legge a Napoli, studi alla London School of Economics

Classe 1961, è nato a Kanturk, Irlanda. Ha due fratelli. Sposato con Anita Farrell nel 2003, ha quattro figli. Si è laureato in Economia al Trinity College

### Ricavi

**3,31**

miliardi di euro  
il fatturato 2015

**6,54**

miliardi di euro  
il fatturato 2016

### Passeggeri trasportati

**22,6**

milioni  
nel 2016

**116,8**

milioni  
nel 2016

### Destinazioni

**80**

aeroporti raggiunti  
nel 2016

**192**

aeroporti raggiunti  
nel 2016

### Flotta

**124**

gli aerei tra corto, medio e lungo raggio

**370**

gli aerei  
tutti Boeing 737

### Personale

**12.500**

i dipendenti  
al 31 dicembre 2016

**11.458**

i dipendenti  
al 31 marzo 2016

### Cosa dicono di loro

**A** chi in privato gli chiede se — dopo tutti questi anni — non gli sia venuta voglia di mollare, Michael O'Leary risponde secco: «Non ci penso proprio. Con tutti i profitti e le belle cose che facciamo. Stiamo trasformando l'intero settore». Il vulcanico amministratore delegato di Ryanair, la prima compagnia in Europa per numero di passeggeri trasportati (quasi 117 milioni con l'obiettivo dei 200 entro il 2024), è molto affezionato ai suoi Boeing 737 e al modello di business. Per questo, fa sapere, potrebbe pensare al passo indietro soltanto in un caso. «Quando non introdurremo più cose interessanti, quando smetteremo di crescere a doppia cifra ma di pochi punti percentuali, quando saremo impantanati nelle trattative con i sindacati, gli scioperi e tutte queste baggianate, beh a quel punto me ne andrò». Ma per ora O'Leary ha dalla sua parte tutto. I conti. I costi (i più bassi nel Vecchio Continente). Il tasso di riempimento degli aerei, oltre il 95%. La redditività dei collegamenti. I prezzi dei biglietti (bassi). La sua forza in mercati importanti come l'Italia dove è il primo vettore. Resta la mano tesa ad Alitalia per fare da «alimentatore» ai voli di lungo raggio dell'ex compagnia di bandiera. Ma non chiedetegli cosa farebbe se gli offrissero la guida dell'azienda italiana perché la risposta è una sola: «No». Per ora ha anche accantonato l'idea dei voli intercontinentali. «Non ho ancora trovato l'aereo giusto: sia in termini di prezzo che di costo per sedile, l'unica cosa che conta per me». Secondo gli analisti Brexit sarà uno degli elementi di difficoltà per le compagnie europee. Così come l'overcapacità (numero eccessivo di posti offerti). Ma per O'Leary queste non sono criticità. L'unica sua paura è diventare come tutte le altre rivali: «Normal!».

### La frase

**Acquisizioni e fusioni sono un modo per rovinare la compagnia: noi dobbiamo evitarlo a tutti i costi**

@leonard\_berberi  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**È uno pratico, va dritto al sodo e non si perde nel linguaggio che caratterizza il nostro settore**

**Ha portato Ryanair ai vertici mondiali: va studiato attentamente**

Bjorn Kjos, Norwegian Air

lata