

Alitalia, mezzo miliardo per l'ennesimo salvataggio

Ethiad metterà altri 275 milioni. Lunedì l'incontro con il governo
Nel nuovo piano rischio 1.600 esuberi. Montezemolo: "Ball rimane"

ETTORE LIVINI

MILANO. Ethiad non molla - almeno per ora - Alitalia. L'ex compagnia di bandiera affronterà da lunedì una settimana decisiva per il futuro, con la presentazione a governo (lunedì) e sindacati (mercoledì) dell'ennesimo piano fatto di tagli agli organici - si parla di 1.600 esuberi - e di una drastica riduzione del network a breve e medio raggio. Una piccola certezza però c'è: gli emiri sono pronti a riaprire il portafoglio - in parte già l'hanno fatto - e non intendono abbandonare al suo destino la ex compagnia di bandiera, malgrado i primi due anni di cura Ethiad - chiusi con oltre 600 milioni di perdite - siano stati un mezzo flop.

I segnali del rilancio del vettore del Golfo su Alitalia sono due: il primo è la conferma come ad di Cramer Ball - «le voci di una sua sostituzione sono prive di fondamento» ha detto ieri secco il presidente Luca Cordero di Montezemolo - malgrado

i soci bancari premano per sostituirlo con un manager tricolore. Il secondo è la disponibilità degli sceicchi a continuare a investire: Ethiad ha riaperto i cordoni della borsa alla vigilia di Natale girando alla società cento milioni di liquidità e impegnandosi a sottoscrivere 231 milioni di strumenti partecipativi. Una sorta di un'iniezione di capitale "mascherata" per aggirare le norme che vietano a una compagnia extra-Ue di possedere più del 51% di un'aerolinea comunitaria. Intesa-SanPaolo, Unicredit e Mps hanno garantito in contemporanea nuovi prestiti per 250 milioni, soldi fondamentali per pagare gli stipendi e per il carburante degli aerei visto che le casse sono vuote. Si tratta solo di un anticipo: dopo l'accordo con le parti sociali dovrebbe scattare la fase due del riassetto finanziario. Un'operazione da mezzo miliardo (275 milioni a carico degli emiri) necessaria per sostenere gli investimenti e che porterà a 1,1 miliardo il totale dei soldi investiti da Abu Dhabi.

Il difficile per Alitalia però, al netto della buona volontà di Ethiad, inizia ora. Il governo ha chiesto un incontro ai vertici della compagnia per lunedì. E in quell'occasione, salvo sorprese, Ball si limiterà a presentare le linee generali del piano, sondando semmai il governo sulla disponibilità di ammortizzatori sociali per facilitare un'intesa con i sindacati. Il D-Day però sarà mercoledì, quando la società alzerà il velo sul piano e incontrerà i rappresentanti dei lavoratori.

Gli obiettivi della ristrutturazione sono già abbastanza chiari: la compagnia taglierà i voli a medio e breve raggio e chiederà ai dipendenti - nell'ambito della rinegoziazione del nuovo contratto di lavoro - una struttura dei costi più elastica per questi servizi, in modo da rendere meno impari la sfida con le low-cost. Non sarebbe prevista invece una divisione dell'azienda in due, separando le attività intercontinentali da quelle europee e domestiche. Il lungo raggio sarà però potenziato e le

spese saranno ridotte a regime di un miliardo circa l'anno attraverso l'esternalizzazione di alcune attività e la riduzione degli organici. Nessuno, visti i precedenti, dovrebbe azzardare scommesse sull'anno in cui si arriverà al pareggio. Il traguardo, in teoria, era stato fissato al 2017. Ma con i 450 milioni di perdite stimati nel 2016 pare francamente irraggiungibile.

Resta da vedere che ruolo potrà giocare il governo in questa partita. Le ultime tornate di esuberi in Alitalia sono state finanziate con 3 euro di tasse su tutti i biglietti aerei che hanno garantito agli ex dipendenti quattro anni di cassa integrazione e tre di mobilità mantenendo l'80% dell'ultimo stipendio. Lo Stato, secondo le stime di R&S Mediobanca, ha speso circa 2 miliardi per tenere in piedi la compagnia anche durante la gestione privata, pilotando pure l'ingresso di Poste Italiane nel capitale. Qualcuno ha parlato questa volta di un intervento delle Fs. Ma l'ipotesi non pare sul tavolo.

450mln

Le perdite stimate della compagnia aerea tricolore nel corso del 2016

2017

L'anno previsto per il pareggio di bilancio, che ora slitta a data da destinarsi

Ridotti i collegamenti a medio e breve raggio, ma l'azienda non sarà divisa in due

L'11 gennaio sul tavolo con i sindacati i tagli ai costi per competere con i low cost