

LA STRATEGIA Anche se Unicredit e Intesa (azioniste e creditrici) rimettono soldi in cassa, resta il nodo di come rendere redditizia una compagnia che rischia il terzo down in 10 anni

Alitalia perde mezzo milione al giorno (e vola troppo basso)

» DANIELE MARTINI

Può anche darsi che Alitalia-Etihad riesca a passare la nottata. Che grazie alla benevola comprensione di Unicredit e Banca Intesa, le banche che sono allo stesso tempo azioniste e creditrici, la compagnia ce la faccia a riportare un po' di soldi in una cassa ormai vuota, secondo quanto scritto dal *Sole24 Ore* di giovedì. Ma non è affatto sicuro che l'azienda dei voli di Fiumicino sia in grado di superare la crisi con la C maiuscola che la attanaglia da tempo e le fa perdere almeno 500 mila euro al giorno: la crisi di un'azienda che non riesce a cambiare pelle. Per lunedì è previsto un consiglio di amministrazione che dovrà servire a sostituire i tre consiglieri che una settimana fa si sono dimessi, ma che è atteso soprattutto perché in quella sede dovrebbe essere finalmente svelato il mistero del nuovo piano industriale.

DOPO MESI di annunci, fonti ufficiali della compagnia assicurano che il progetto è

pronto, ma si scopre che non è un piano unico. Ce ne sono in ballo almeno tre, ognuno con una sua impronta perché a una manciata di ore dall'apertura della riunione cruciale sono ancora centole variabili considerate aperte: dalle trattative in corso per i voli con il Nord America alla storia degli slot di Linate che ad Alitalia farebbero molto comodo, ma che non può toccare in forza delle intese internazionali, in particolare con Air France e gli olandesi di Klm.

Il numero di esuberi che quasi sicuramente ci saranno, da un minimo di 600 a un massimo di 2 mila; il disegno del network futuro dei voli; la possibilità di incrementare o meno i collegamenti di lungo raggio; gli obiettivi economici conseguenti: in due parole il futuro della compagnia è appeso a un piano incredibilmente ancora a geometria variabile, che non è detto funzioni, ma senza il quale il fallimento è dietro l'angolo per la terza volta nel giro di meno di un decennio. I manager non lo ammettono, ma è chiaro che dal loro punto di vista la crisi di governo è un'altra brutta curva: come

possono pensare di risolvere la faccenda degli slot di Linate, per esempio, senza l'appoggio di un governo che rappresenti le richieste della compagnia a Bruxelles dove si gioca la partita? E come è possibile definire il numero di esuberi senza un confronto con i sindacati e con il governo considerando che alla fine è lo Stato italiano che dovrà pagare eventuali ammortizzatori e cassa integrazione?

Alitalia è finita in un cunicolo di sacco. Dopo essersi trastullata per mesi con le costose riconfigurazioni degli aerei che probabilmente fanno immagine, ma da sole non riempiono i voli, ora i manager della compagnia italo-arabica giurano di voler puntare sul lungo raggio. Che forse è la scelta giusta, ma non hanno né i jet adatti né le linee. L'anno prossimo dovrebbero entrare nella flotta per il lungo raggio tre aerei portando il numero totale di velivoli a 27, ma è un incremento modesto se confrontato con la crescita programmata dalle altre compagnie mondiali. A cominciare dalla capogruppo Etihad che ha una

flotta di 115 aerei più 12 per il cargo, ma nel frattempo ne ha ordinati altri 141 e ne ha opzionati 57. Per comprare nuovi aerei per il lungo raggio o per prenderli in leasing Alitalia avrebbe bisogno di tanti soldi, che non ha perché finora ha privilegiato il corto e medio raggio dove non riesce a tenere botta con le low cost: è il cane che si morde la coda.

ALITALIA-ETIHAD avrebbe tutta l'intenzione di allargarsi sulle ricche rotte per il Nord America, ma non può: è frenata da una joint venture concordata da tempo con Air France, Klm e l'americana Delta che scade addirittura nel 2022. Con il passare del tempo per la compagnia italiana questa alleanza è diventata una gabbia da cui non sa come uscire. In base ad essa, per esempio, ogni inverno Alitalia deve chiudere rotte che considera fondamentali perché sempre piene, come la Los Angeles, la Boston, la Chicago. E non può aprirne altre. Per uscire dall'angolo i manager Alitalia dovrebbero pagare una penale, ma mancano i soldi. Dicono che stanno trattando, ma è difficile capire quali frecce abbiano al loro arco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA