

Alitalia, ok di Atlantia ad approfondire il piano industriale

SALVATAGGI

Mandato all'ad Castellucci per valutare efficacia e sostenibilità del progetto

Al gestore di Fiumicino interessa una compagnia aerea che generi più traffico

La scadenza di Mediobanca: le offerte vanno presentate entro le ore sei di domenica

Atlantia muove il primo passo ufficiale verso Alitalia. Il consiglio di amministrazione ieri ha dato mandato all'ad Giovanni Castellucci di valutare il piano industriale per il rilancio della compagnia aerea. «Preso atto dell'interesse della società controllata Aeroporti di Roma per una compagnia di bandiera competitiva e generatrice di traffico», la holding dei Benetton vuole «approfondire sostenibilità ed efficacia del piano industriale relativo ad Alitalia, inclusa la compagine azionaria e il team manageriale, e gli opportuni e necessari interventi per un duraturo ed efficace rilancio della stessa».

Marigia Mangano - a pag. 3

Alitalia, Atlantia c'è ma chiede tempo

Il gruppo dei trasporti. Dal cda mandato all'ad Castellucci per approfondire il piano di Fs per valutare l'intervento

Il percorso. Sul tavolo l'ipotesi di investire circa 300 milioni. Per l'ok definitivo servirà un'altra riunione del consiglio

Marigia Mangano

Atlantia prenota un posto nel libro soci di Alitalia, ma chiede più tempo per ottenere le garanzie su piano industriale, gestione manageriale e azionariato.

Ieri, al termine della riunione del cda, il gruppo ha fatto sapere che il board «preso atto dell'interesse della società controllata Aeroporti di Roma per una compagnia di bandiera competitiva e generatrice di traffico, ha dato mandato al ceo Giovanni Castellucci di approfondire la sostenibilità ed efficacia del piano industriale relativo ad Alitalia - inclusa la compagine azionaria e il team manageriale - e gli opportuni e necessari interventi per un duraturo ed efficace rilancio della

stessa, riferendo in una prossima riunione consiliare per le opportune valutazioni ed eventuali connesse deliberazioni». Atlantia, dunque, forte di una delibera del cda si appresta a inviare la manifestazione di interesse a Mediobanca, advisor di Fs, per rilevare una quota del 30% circa in Alitalia.

Si tratta di un investimento di circa 300 milioni, sufficiente a coprire la quota mancante nella Newco Nuova Alitalia controllata da Fs e Mef. L'operazione, però, appare condizionata ad alcune verifiche. Partendo, come ribadito nella nota, da un piano industriale forte e più articolato rispetto a quello finora predisposto da Fs, ma anche integrato da assicurazioni su azionisti della Newco e manager che la gestiranno. Inoltre, alcune fonti riferiscono della volontà di prevedere nella proposta allo studio di una sorta

di way out di Atlantia tra tre anni al verificarsi di alcune condizioni. Su questo punto mancano però conferme ufficiali. È evidente che si tratta, dunque, di un processo che non potrà essere realizzato entro la scadenza del 15 luglio, ma che necessita di tempi più lunghi. Serve, in pratica, una proroga funzionale alla partecipazione di Atlantia al progetto della compagnia di bandiera. La palla dunque passa ora alla politica e agli altri soggetti in campo, da Fs al Mef.

Dopo un corteggiamento a tratti complesso, Atlantia si appresta dunque a completare il parterre dei soci della nuova Alitalia. Questo cambio di passo, dopo gli iniziali tentennamenti, si spiegherebbe da un lato con il pressing delle ultime settimane da parte dei soggetti in campo, dagli advisor (Mediobanca) a Fs e Delta, ma

anche dal fronte politico dove l'inserimento del premier Conte avrebbe creato le condizioni per aprire concretamente il dossier. Inoltre, dato che il salvataggio della compagnia di bandiera procede parallelamente al confronto politico sulla revoca delle concessioni ad Aspi, avrebbero contribuito anche i recenti sviluppi sul fronte Autostrade. In particolare l'esito del parere della commissione creata al ministero dei Trasporti che ha fatto presente quanto sia complicato revocare unilateralmente le concessioni ad Autostrade. Salvo il Governo non voglia inciampare nel rischio di dover mettere seriamente mano al portafoglio. Un «assegno» che, nel caso specifico, si misurerebbe in miliardi, intorno ai 25.

Ieri S&P ha posto il titolo Atlantia in credit watch negativo proprio per la vicenda del ponte Morandi, ma in generale l'impressione è che l'inserimento di Atlantia nel salvataggio della compagnia di bandiera possa quanto meno far calare la tensione delle ultime settimane e agevolare un dialogo più costruttivo. Tanto più che, almeno sulla carta, Atlantia rappresenta il candidato più solido tra quelli che finora hanno presentato la manifestazione di interesse per Alitalia.

Secondo quanto emerso nei giorni scorsi il consorzio dovrebbe essere composto per il 35% circa da Ferrovie dello Stato, per una quota tra il 10 e il 15% dall'americana Delta e per una quota approssimativamente intorno al 15% dal Mef. Per la quota mancante

nelle ultime settimane altri pretendenti si sono fatti avanti: tra questi German Efromovich, azionista di maggioranza della colombiana Avianca e Riccardo Toto, figlio del fondatore di Air One. Secondo fonti autorevoli, il vicepremier Luigi Di Maio vorrebbe contenere il peso della società dei Benetton affiancandole un quinto socio, dividendo a metà la quota del 35-40% ancora da assegnare. Tuttavia, almeno sulla carta, mancherebbero le condizioni finanziarie. Per essere presi in considerazione sia Toto sia Efromovich devono ancora presentare adeguate garanzie finanziarie a Mediobanca, l'advisor di Fs. Quelle finora rilasciate non sarebbero state considerate sufficienti e sarebbero state chieste informazioni aggiuntive.



Il manager. Il ceo di Atlantia, Giovanni Castellucci, ha ricevuto il mandato del cda ad approfondire la sostenibilità del piano costruito da Ferrovie dello Stato per il rilancio di Alitalia

IERI ALLE 15

Inizia la riunione del cda di Atlantia che valuta l'ingresso nel capitale della compagnia aerea

Giorni

decisivi. Per le offerte su Alitalia resta in piedi la scadenza del 15 luglio



IERI ALLE 15.30

Al question time in Senato il ministro Danilo Toninelli ribadisce la linea dura sulla revoca delle concessioni



Il piano industriale Fs-Delta. Documento «definitivo» ma soggetto a modifiche richieste da un quarto socio

Il piano
Fs-Delta:
compagnia
più piccola
che vola di più

Gianni Dragoni
— a pagina 3

Una compagnia più piccola che vola di più. Utile dal 2022

Gianni Dragoni

Una compagnia un po' più piccola, ma che dovrebbe volare di più e con costi più bassi. Con un aumento dei ricavi a regime di 548 milioni di euro in più rispetto al 2018. I risultati rimarrebbero in rosso fino al 2021. Verrebbe raggiunto l'utile operativo (Ebit) nel 2022 con 53,9 milioni e nel 2023 con 134 milioni, rispetto ai -340 milioni del 2018.

Queste le previsioni dei conti della «Nuova Alitalia», secondo il «Piano Industriale definitivo» elaborato da Ferrovie dello Stato con il partner Delta Air Lines, il «Progetto Az». Un documento confidenziale, di cui Il Sole 24 Ore è in possesso, «soggetto a modifiche da parte di altro partner industriale», il quarto socio che non c'è ancora.

Secondo fonti confidenziali Atlantia lo avrebbe considerato troppo a favore di Delta (obiezione fatta anche da German Efromovich) e di Air France. Inoltre la società dei Benetton giudicherebbe insufficienti i tagli nell'handling a Fiumicino.

La Nuova Alitalia dal primo gennaio 2020 avrebbe 102 aerei, 15 in meno rispetto agli attuali 117. La flotta dovrebbe risalire un po' fino a 109 aerei nel 2023. I jet di lungo raggio, oggi sono 26, scenderebbero a 23 l'anno prossimo e risalirebbero fino a 25 nel 2023.

Nel progetto alternativo presentato da Lufthansa le attività di Alita-

lia sarebbero state acquisite con 74 aerei, meno di quanto prevedono Fs-Delta.

Il piano riguarda il periodo 2020-2023, «assumendo (...) un 2019 inerziale rispetto alla chiusura 2018» dei conti Alitalia. Sono previsti esuberi nel personale di terra della sede, staff e commerciale pari 740 dipendenti a tempo pieno (detti anche «fte»). Potrebbe esserci un maggior numero di uscite se i tagli toccassero anche contratti part time, fanno notare fonti sindacali.

Gli esuberi sono indicati in 560 «fte» tra «cigs a zero ore + cigs minima» («il minimo valore di cigs utilizzato nel mese di picco»), 60 «fte» «per ottimizzazione presidio commerciale in geografie coperte dal partner», cioè Delta, 120 «fte» «per sinergie con Fs». Il risparmio annuo previsto da questi tagli è di 14 milioni, -19% rispetto al costo nel 2018. Secondo fonti sindacali, calcolando le retribuzioni medie, l'impatto di questi tagli sarebbe sottostimato.

Nel personale di volo sono previsti aumenti di produttività (i riposi mensili ridotti da 10 a 9 per piloti e assistenti di volo) e riduzioni di voci di stipendio, in particolare l'indennità di volo. Per i piloti c'è un obiettivo di riduzione della «remunerazione» da 138mila euro l'anno a 131mila (-5%), che sommata ai recuperi di produttività darebbe un risparmio dell'11 per cento. Per gli assistenti di volo si indica una riduzione della «remunerazione» da 51mila a 48mila euro l'anno (-5,8%), che sommata ai recuperi di produt-

tività porterebbe a risparmi del 10% rispetto al 2018. Si prevede anche una riduzione dell'equipaggio da 11 a 10 assistenti di volo sui Boeing 777.

Nella rete è prevista una concentrazione «su mercati con minore concorrenza delle compagnie low cost» e l'«uscita da tutte le rotte non profittevoli e non strategiche». Fiumicino si conferma l'«hub» per i voli a lungo raggio. Milano Linate verrebbe orientato su «clientela prevalentemente business ad alto valore». Da Linate previste nuove rotte per Stoccolma, Copenaghen, Helsinki, Lisbona, Vienna e la «razionalizzazione» (cioè soppressione) delle «rotte altamente non profittevoli»: Ginevra, Lussemburgo, Pescara, Reggio Calabria, Trieste. Nel corto raggio da altri scali è prevista una riduzione netta di 15 destinazioni.

Da Fiumicino ci sarà la chiusura dei voli per Malaga, Casablanca, Dusseldorf, Kiev, Marsiglia, Tolosa, Valencia, Teheran, già chiusa all'inizio di quest'anno. Le nuove rotte previste da Fiumicino sono: Bergamo (parte a fine mese con la chiusura di Linate e sarà permanente), Dubrovnik, Bucarest, Spalato, Vienna, Zagabria. Verranno sostituiti con treni ad Alta velocità di Fs i voli per Roma da Pisa, Firenze, Napoli «a partire dal 2022».

Nel lungo raggio è prevista «la riduzione netta di circa 2 destinazioni», oltre a quelle già chiuse da Alitalia nel 2018 (Abu Dhabi da Roma e Malpensa e Fiumicino-Pechino). È prevista la cancellazione di 5

rotte: da Fiumicino per Johannesburg, Delhi, L'Avana, Santiago del Cile; da Malpensa per Malè. Saranno aperte da Fiumicino San Francisco «solo in estate», Washington «tutto l'anno» e Shanghai. Inoltre «si ipotizza una potenziale crescita di capacità negli anni con introduzione di 2 aerei al 2023».

Flotta. È prevista l'uscita già al primo gennaio 2020 di 15 Embraer 175 (regional jet) e, nel lungo raggio, di due Airbus 330 (da 14 a 12) e dell'unico Boeing 777-300 (restano 11 B777-200). Non viene indicato il

progresso negli anni successivi, ma solo nel 2023, quando ci saranno 11 A330 e 14 B777-200. Nel breve raggio è previsto l'incremento degli Airbus 319: da 22 nel 2018 a 24 nel 2020 e 29 nel 2023.

Il piano prevede un aumento delle ore di volo medie di ogni aereo. Le ore di volo totali scenderebbero dalle 397mila del 2018 a 392mila nel 2020, quindi salirebbero a 405mila nel 2021 fino a 435mila nel 2023.

Tra le indicazioni il «rafforzamento» della collaborazione con

«altri partner SkyTeam/Delta» «per potenziare le rotte strategiche di lungo raggio», la collaborazione con gli altri partner di Delta (Aeromexico, la canadese Westjet, la brasiliana Gol), il «ripristino di una joint venture sul medio raggio europeo» con Air France-Klm.

Per la nuova compagnia «è previsto un aumento di capitale pari a 700 milioni di euro il primo gennaio 2020».

La vera sfida è l'aumento dei ricavi. Un obiettivo che in passato ha causato il flop di molti piani di risanamento.

Il Piano industriale di Fs e Delta per la Nuova Alitalia

Dati in milioni di euro

	2018	2020*	2021*	2022*	2023*
Totale ricavi	3.105,8	3.064,7	3.177,8	3.461,4	3.653,9
Costo lavoro piloti e assistenti di volo	331,5	289,2	285,1	299,6	309,7
Risultato operativo (Ebit)	-339,8	-184,5	-148,1	+53,9	+134,4
Flotta totale aerei (n.)	118	102	104	107	109

Fonte: Ferrovie dello Stato. "Progetto Az: Piano Industriale definitivo (soggetto a modifiche da parte di altro partner industriale)"

La flotta da 117 a 102 aerei, esuberi a quota 740. Il 1 gennaio 2020 aumento di capitale di 700 milioni

I TENTATIVI DEL PASSATO



GIANCARLO CIMOLI
presidente di Alitalia da maggio 2004 a febbraio 2007

IL PIANO CIMOLI

Pareggio impossibile: rosso da 844 milioni

Giancarlo Cimoli arriva dalle Fs. Divide la compagnia in due, Az Servizi (che va sotto Fintecna) e Az Fly, ricapitalizzata per 1 miliardo. È previsto il pareggio nel 2006, invece il rosso fa il record: -844 milioni di euro.

489 milioni

QUOTA DELLO STATO

Costo dell'aumento di capitale



ROBERTO COLANINNO
presidente Cai, la società che nel 2008 acquisisce Alitalia liberata dai debiti

«CAPITANI CORAGGIOSI»

Lo stop ad Air France fa crescere le perdite

Silvio Berlusconi stoppa la vendita a Air France-Klm. Alitalia viene ceduta ai privati e assorbe Air One di Carlo Toto. Gli aerei scendono da 239 a 153, la compagnia fa la guerra alle Fs, ma perde la sfida.

2,1 miliardi

PERDITE CUMULATE

Il rosso di Cai dal 2008 al 2014



LUCA MONTEZEMOLO
presidente di Alitalia Sai da novembre del 2014 a marzo 2017

LA STRATEGIA ETIHAD

Obiettivo lungo raggio ma piano non decolla

Con i «padroni» arabi di Etihad c'è un'informata di manager australiani e britannici. James Hogan vuole «un'Alitalia sexy», «a 5 stelle». Molti voli vanno ad Abu Dhabi, ma il lungo raggio non decolla.

2.000

ESUBERI

La ristrutturazione nel 2014

Su ilsolo24ore.com

145 EURO PER OGNI ITALIANO
Tanto sono costati negli anni gli interventi pubblici per la compagnia