

Alitalia, ipotesi garanzia pubblica per sbloccare la ricapitalizzazione

Allo studio un fondo da 200 milioni per le banche. La trattativa con il governo

MILANO Servono quasi 200 milioni. Sono poco più della metà dei capitali necessari per il salvataggio di Alitalia (400 milioni), secondo le indicazioni messe nero su bianco dal commercialista Riccardo Ranalli, esperto di procedure concorsuali che ha bollato il piano industriale al termine dell'ultimo consiglio di amministrazione. I capitali sono necessari a far fronte a un eventuale disallineamento tra quanto i vertici di Alitalia intendono risparmiare - un miliardo in tre anni - e quanto effettivamente si riuscirà a portare a termine, soprattutto in considerazione della delicatissima trattativa con i sindacati sugli interventi di riduzione del costo del lavoro.

I primi 200 milioni li avrebbe già garantiti Etihad. La parte restante - mantenendo lo schema azionario attuale che vede al 51% la compagine Cai (che vede tra i soci Intesa Sanpaolo, Unicredit e anche Poste Italiane) e al

49% la compagnia emiratina - prevederebbe che siano proprio le banche a doversi impegnare. Ma sia Intesa Sanpaolo sia Unicredit - dopo aver bruciato almeno mezzo miliardo da soci della compagnia - non intendono farlo. Fonti vicine al dossier ritengono ormai ineludibile l'intervento pubblico per evitare che Alitalia fallisca. Non è ancora chiaro lo schema. Ma è cominciata una trattativa ai massimi livelli istituzionali che vedrebbe coinvolto anche il premier Paolo Gentiloni, oltre ai ministri Carlo Calenda allo Sviluppo e Graziano Delrio ai Trasporti. E coinvolgerebbe anche Pier Carlo Padoan. L'ipotesi, per ora sottotraccia, è che le banche possano impegnarsi mettendo liquidità conferendola in un fondo con la garanzia dello Stato. Così in caso di perdite sarebbe il Tesoro a coprire. Il fallimento di Alitalia, secondo fonti vicine al dossier, significherebbe un

esborso per lo Stato di almeno 10 miliardi. Comporterebbe 7.500 esuberanti sui 12 mila dipendenti attuali, con ripercussioni sociali enormi in termini di sussidi e di assegni di ricollocazione.

A complicare il quadro c'è la variabile tempo. La compagnia ha ancora un mese di sopravvivenza prima di bruciare tutta la cassa disponibile, visto che la compagnia continua a perdere oltre un milione al giorno. I ricavi, 3 miliardi, derivano per il 70% dal corto e medio raggio. Segmento che ha portato ad una perdita operativa di oltre 250 milioni nell'ultimo anno, perché travolto dalla concorrenza delle low cost. Il lungo raggio, responsabile solo del 30% del giro d'affari, non riesce a compensare. Sono solo 27 gli aerei di Alitalia in grado di volare su tratte intercontinentali. Nel progetto di rilancio ne sono stati messi in cantiere altri 8 entro il 2021. I sindacati ritengono siano pochi

per parlare di rilancio. Ma la complessità della ristrutturazione sta nel fatto che ogni tratta intercontinentale da lanciare prevede tra i 18 e i 24 mesi per diventare profittevole. Qualunque essa sia.

L'esecutivo sta cercando di trovare una mediazione tra azienda e sindacati che hanno proclamato lo sciopero per il 5 aprile. I numeri del piano sono un colpo allo stomaco per i confederali: un sesto del personale in esubero, impiegati negli uffici e agli imbarchi, tagli in busta paga tra il 22 e il 32% in funzione del ruolo. La sensazione è che questi numeri difficilmente reggeranno alla prova dei fatti. Se reggessero Alitalia sarebbe pronta persino a diventare la pedina di un disegno più ampio che coinvolgerebbe, tramite Etihad, anche la tedesca Lufthansa.

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano

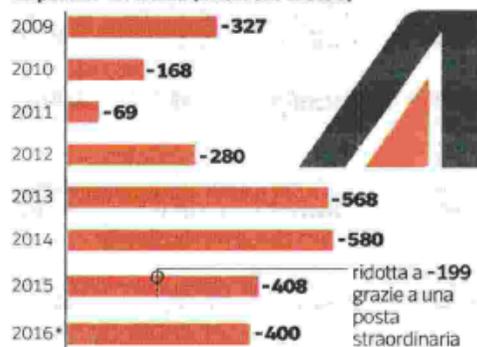


● Il piano del ceo Cramer Ball (sopra) prevede oltre 2 mila esuberanti solo per il personale di terra e un taglio degli stipendi medio vicino al 30%. I sindacati hanno indetto uno sciopero per il 5 aprile

● Venerdì scorso è stato presentato il piano di Alitalia. C'era anche il futuro presidente esecutivo della compagnia, Luigi Gubitosi (sopra). Il piano è stato bocciato in pieno dai sindacati

I numeri

Le perdite di Alitalia (in milioni di euro)



Fonte: Andrea Guricchi per l'Istituto Bruno Leoni

Millioni di Passeggeri



Corriere della Sera