

**Lo scenario.** La compagnia scopre le carte per evitare il commissariamento mentre si avvicina l'intesa Etihad-tedeschi

# Alitalia, un piano da 400 milioni di tagli Si guarda a Lufthansa

FILIPPO SANTELLI

ROMA. Una sforbiciata extra ai costi, rispetto ai 160 milioni della prima versione. È aumentando la dose di tagli, fino a 400 milioni a regime, che da oggi l'ad di Alitalia Cramer Ball proverà a strappare ai soci l'ok al suo piano di rilancio della compagnia. Prima di tutto quello di Intesa Sanpaolo e Unicredit, azioniste e creditrici, che devono garantire subito nuove, vitali, linee di finanziamento. In caso contrario, come anticipato da *Repubblica*, il governo ha pronto un piano B: il commissariamento. Con o senza Ball al comando, insomma, il risanamento partirà. Ma che basti davvero a condurre all'utile Alitalia, piccolo vettore in un cielo di colossi, resta difficile. Accasarsi con uno di quei giganti, nel medio periodo, potrebbe rivelarsi necessario. E il vento sembra spingere verso la tedesca Lufthansa, con cui in questi mesi Etihad ha costruito un'alleanza sempre più solida.

Un patto di emergenza. Perché la campagna di espansione in Europa, tra il profondo rosso di Alitalia e quello dell'altra partecipata Air Berlin, è già costata a Etihad circa 900 milioni di euro di

Per il gruppo italiano, a corto di risorse, si profila comunque un forte ridimensionamento

perdite. «Questa alleanza è un netto cambio di strategia», nota Andrea Giuricin, docente di Economia dei trasporti all'Università Bicocca. Tratte gestite in code sharing, fornitura di servizi di catering e manutenzione. Ma anche un accordo per cui Lufthansa prenderà in leasing 48 aerei di Air Berlin, girandoli alla sua low cost Eurowings. Denaro fresco per le casse della controllata di Etihad. Che però accetta di dimezzarne la flotta, lei che era la principale concorrente di Lufthansa in Germania. Si capisce chi ci guadagna di più.

«La partnership evolverà ancora», hanno anticipato i due gruppi. Tanto che qualcuno ipotizza un ingresso di Etihad nel capitale dei tedeschi, sulle tracce di quanto fatto dall'araba Qatar con British-Iberia. Ma più che di investimenti, di cui Lufthansa ha poco bisogno vista la solidità dei conti, è possibile che sul tavolo di Hogan (o del suo successore) e di Spohr ci sia il futuro di Alitalia. «Dove Lufthansa - ragiona Giuricin - potrebbe entrare con una partecipazione». Non è un mistero che i rapporti tra i soci forti di Alitalia, le banche e gli emiratini, siano freddi. Intesa e Unicredit vedrebbero di buon grado la possibilità di uscire da un'avventura che sta costando parecchio. Mentre Etihad potrebbe ripartire con un socio industriale forte, nella cui rete inte-

grare le tratte di Alitalia.

Dovrebbe essere una società

con i costi già tagliati, questo il piano di Ball lo prevede. E magari libera dai legami con gli altri colossi europei. Alitalia potrà uscire nel 2018 dall'alleanza Sky-Team, dominata da Air France e grande rivale della Star Alliance targata Lufthansa, ma è vincolata fino al 2022 alla joint venture per le rotte Usa con i francesi e con Delta. «Inoltre sarebbe Lufthansa a dettare le condizioni», dice Giuricin. Oggi i tedeschi già drenano molto traffico dallo Stivale per alimentare le proprie rotte intercontinentali. È probabile che si prenderebbero un ulteriore pezzettino del mercato italiano, aggiungendo alla loro rete europea, fatta da diversi nodi, quello di Roma. Un po' come successo alle attuali controllate Swiss, Austrian e Brussels, Alitalia sarebbe radicalmente ridimensionata, con ricadute sull'occupazione superiori ai duemila esuberanti di cui si parla in questi giorni.

Prospettiva dolorosa. Ma che al momento ha poche alternative. Riuscire da soli a completare il riposizionamento sul mercato di lungo raggio, come previsto dal piano, richiede tempo e investimenti enormi. Allearsi con Ryanair porterebbe a Fiumicino un cliente ancora più scomodo, e meno compatibile. Se un nuovo cavaliere bianco ci sarà, stavolta potrebbe parlare tedesco.

## I PUNTI

# 1

### I BIG EUROPEI

Alitalia ha margini stretti per allearsi in Europa. L'accordo con Air France-Klm non ha dato i frutti sperati. British-Iberia non ha interessi in partnership. L'unica possibilità è con Lufthansa





### IL PIANO

Ieri su *Repubblica* il piano del governo: commissario ad Alitalia se non c'è accordo tra i soci

# 2

### LE LOW COST

Le compagnie a basso prezzo potrebbero portare passeggeri ai voli intercontinentali Alitalia. Ryanair sta già trattando con Norwegian per le tratte transatlantiche

Etihad Airways		BIG A CONFRONTO		Lufthansa	
2003		Fondazione		1953	
Abu Dhabi International Airport		Hub		Francoforte/Monaco	
James Hogan		Amministratore delegato		Carsten Spohr	
122 aeromobili		Flotta		267 aeromobili	
120		Destinazioni		220	
17,4 milioni		Passeggeri trasportati (2015)		59,8 milioni	
9,02 miliardi di dollari		Fatturato (2015)		32,0 miliardi di euro	
103 milioni di dollari		Profitti (2015)		1,7 miliardi di euro	
<b>Le partecipazioni</b> Alitalia (49%) Jet Airways (24%) Air Berlin (29,21%) Air Serbia (49%) Air Seychelles (40%) Virgin Australia (24,2%) Etihad Regional (33,3%)		<b>Le partecipazioni</b> Swiss Air (100%) Austrian Airlines (100%) Germanwings (100%) Brussels Airlines (100%) Luxair (13%) Sunexpress (50%)			

# 3

### LE FERROVIE

L'alta velocità ferroviaria potrebbe portare passeggeri negli scali di Roma e Milano consentendo ad Alitalia di tagliare i voli in perdita verso gli aeroporti di Firenze, Napoli e Ancona

