

Alitalia al bivio tra easyJet e Lufthansa

Gianni Dragoni

ROMA

È easyJet, non Ryanair, la compagnia low cost alla quale Alitalia guarda in concreto per una possibile alleanza nei voli a breve e medio raggio che potrebbe sfociare

nella cessione di attività al partner low cost. Lo hanno riferito fonti autorevoli al Sole 24 Ore. In alternativa si considera l'opzione Lufthansa. I tedeschi sono interessati a una collaborazione commerciale per voli in code sharing in Euro-

pa, ma cauti sull'ipotesi di iniettare capitali freschi nella sofferente compagnia italiana. Ipotesi per ora, ma il momento delle scelte si avvicina. Tra un mese Alitalia non avrà più cassa.

Continua ► pagina 26

Trasporti. Ipotesi di partnership con la low cost per i voli a breve e medio raggio - Perde terreno l'opzione irlandese di Ryanair

Alitalia al bivio tra easyJet e Lufthansa

Avviato il confronto fra i vertici e le banche sul piano - Si rafforza il dialogo con i tedeschi

Gianni Dragoni

ROMA

► Continua da pagina 25

Il piano industriale dell'amministratore delegato, Cramer Ball, non è ancora sul tavolo del cda. Sono cominciati ieri i confronti tra il vertice di Alitalia e gli azionisti, in particolare le banche, Unicredit e Intesa Sanpaolo, insoddisfatte dell'operato del manager australiano scelto dal socio forte Etihad (ha il 49%).

Le proposte di Balle e la revisione fatta dagli advisor, Roland Berger e Kpmg, sono al vaglio degli azionisti. La compagnia dice che il cda si riunirà la prossima settimana. Le date comunque sono ballerine.

Un punto fermo è che la cassa di Alitalia si esaurirà a fine marzo. Tra un mese Alitalia non avrà più soldi per il carburante degli aerei, per pagare gli stipendi dei 12 mila dipendenti, gli aeroporti, le rate di leasing degli aerei, gli altri fornitori.

Da quanto trapela, il piano di Ball propone risparmi, escluso il costo del lavoro che è un capitolo a parte, che cominciano dai 160 mi-

lioni di euro di quest'anno e salgono a circa 250 milioni nel 2022. Ma i risparmi certi ottenuti finora sono di soli 1,2 milioni. Le banche chiedono di più. L'analisi delle proiezioni contabili mostra troppo ottimismo sui ricavi. Questi salirebbero di nel 2019 a 3.993 milioni, cioè 1.187 milioni in più del 2016

LE INDISCREZIONI

Il piano prevede risparmi, escluso il costo del lavoro, che cominciano dai 160 milioni di euro di quest'anno e salgono fino a circa 250 milioni nel 2022

(+42%), mentre i costi aumenterebbero solo di 570 milioni, rispetto ai 2.876 dell'anno scorso.

In media, Alitalia perde quasi due milioni di euro al giorno. Quest'anno la compagnia prevede una perdita di gestione di oltre 600 milioni. Doveva essere invece il 2017 l'anno del break even operativo e dell'utile netto, secondo il piano predisposto da Etihad per il decol-

lo della «nuova» Alitalia, avvenuto il primo gennaio 2015.

Nei documenti aziendali sono indicati anche «rischi» per il mancato raggiungimento degli obiettivi, che porterebbero in rosso tutti i bilanci fino al 2021 compreso: tra il 2017 e il 2021 verrebbe accumulato un maggior onere di cassa di 1,3 miliardi. Cioè soldi che qualcuno (non si sa ancora chi) dovrebbe mettere nell'azienda.

Il punto chiave è come Alitalia attuerà la svolta low cost per i voli nazionali ed in Europa, il settore «narrow body». C'è uno studio interno su un «nuovo modello di business», ispirato all'irlandese Aer Lingus, che non è una vera low cost ma si basa su un modello «ibrido». Gli advisor dubitano che Alitalia riesca a creare una struttura simile a una low cost. L'alternativa sarebbe cedere l'attività (o fare accordi) a una vera low cost. Secondo fonti autorevoli, il partner cui si guarda sarebbe la britannica easyJet, non Ryanair che si è proposta e ha pubblicamente dichiarato il suo interesse. L'a.d. di easyJet, Carolyn McCall,

nelle scorse settimane ha invece detto di non aver avuto contatti con Alitalia. Quest'idea piace a Etihad. L'alternativa, ci lavora il presidente Luca Cordero di Montezemolo, sarebbe invece un accordo con Lufthansa, che si cerca di coinvolgere anche come potenziale azionista industriale, per affiancare Etihad e sostituire le banche. I tedeschi non hanno preso impegni. «Prima tagliate i costi», hanno detto.

Intanto, per tagliare i costi la compagnia intende mettere a terra almeno 20 aerei Airbus 320 per il breve e medio raggio, sui 78 totali di questo tipo e sui 122 dell'intera flotta. Ci sarebbero almeno 1.600 esuberanti tra lavoratori di terra e staff, in più i naviganti in proporzione ai jet messi a terra. Un centinaio di lavoratori ieri ha manifestato davanti alla sede Alitalia a Fiumicino, iniziativa della Cub Trasporti. Contestati i dirigenti Giancarlo Schisano e Aubrey Tiedt, mentre la polizia proteggeva l'accesso alla sede, nella quale c'era il presidente Montezemolo.