

Etihad: «Su Alitalia non si media»

ROMA Etihad non fa un passo indietro. James Hogan ha anticipato al telefono a Gabriele Del Torchio l'invio della replica alla lettera fattagli pervenire dal top manager di Alitalia giovedì 17. La missiva firmata dal manager australiano arriverà nei primi giorni della prossima settimana, ma il contenuto rispecchia la posizione già esplicitata per iscritto mercoledì 16. Esuberi, debito, manleve sulle pendenze pregresse, infrastrutture di collegamento fra Linate e l'Alta velocità: tutti questi nodi dovranno essere risolti prima della definizione della partnership.

DEBITO, ESUBERI, MANLEVA

Il colloquio tra i due - uno a Fiumicino, l'altro a Londra - è avvenuto nella serata di mercoledì scorso, dopo che il top manager italiano aveva incontrato singolarmente i leader di Cisl e Uil nelle rispettive sedi, di Cgil e altre sigle di categoria a Fiumicino. Del Torchio che ha avuto dal cda di martedì scorso, insieme al presidente Roberto Colaninno, un mandato per negoziato con la controparte e Hogan avrebbero concordato anche di vedersi. Ma chi nelle ultime ore ha avuto modo di parlare con l'ad dell'avio linea e con il presidente, subito messo al corrente della telefonata, ha colto un clima gelido. Nessuna aspettativa, nessun elemento positivo da parte del vettore del golfo rispetto alle timide aperture formulate da Del Torchio per iscritto. Da Hogan non arriveranno proposte concrete e comunque, prima di recapitare la replica, è probabile che voglia concordarla con gli organi della società. Per questo il direttore finanziario James Rignay e il capo delle operazioni straordinarie Richard Hill starebbero lavorando al testo da far pervenire all'ad di Cai che, a valle degli incontri dell'altro giorno, aveva aggiornato le riunioni con i sindacati a oggi, e dopo averli rinviati una prima volta a lunedì, li ha definitivamente spostati a martedì 29, in mattinata. «Siamo in attesa della risposta definitiva di Etihad: se la trattativa si concluderà il governo darà il proprio sostegno e cioè una prospettiva strategica industriale e la tutela dell'occupazione», ha detto il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi. Per Lupi la compagnia araba «è complementare» a quella italiana e quindi si tratta di «una prospettiva molto importante». Se per Alitalia l'alleanza è vitale anche per la compagnia araba c'è convenienza visto che l'Italia è il quarto mercato del trasporto aereo e Etihad ha una mission verso l'Asia. Bisogna risolvere i nodi, partendo dal debito di un miliardo. Etihad chiede che le banche rinuncino a 400 milioni. Le technicalità specifiche di questo sacrificio non sarebbero state esplicitate, ad accollarselo sarebbero Intesa Sanpaolo, socio con il 20,59%, che ha un'esposizione di 200 milioni, quasi tutti di garanzie e Unicredit (12,99%) e crediti per 170 milioni di cui 120 factoring, 40 cassa, 10 leasing. Poi ci sono gli esuberi, di cui 1800 di terra, 1200 fra hostess e piloti. Da parte dei sindacati ci sarebbe duttilità a trattare.

Un altro scoglio spinoso è rappresentato dalle garanzie sulle controversie. In tutto sarebbero circa 400 milioni di cui oltre 200 richiesti a titolo di danni dal curatore fallimentare di WindJet, 120 rivendicati da Carlo Toto nelle pieghe della vendita di AirOne a Cai (c'è in corso un arbitrato sul quale Toto ha azionato la riconvenzionale) anche se contro l'imprenditore abruzzese Alitalia ha avviato una causa per riottenere i 40 milioni della multa del fisco per irregolarità. Infine le infrastrutture, parte delle quali a carico del governo.