

Alitalia Sai spicca il volo. E dal 2017 rivede l'utile. Da domani riparte con Etihad a bordo. Rafforzato Fiumicino

ROMA Il primo volo della nuova Alitalia Sai decolla da New York stasera alle 20,30 (ore 2,30 di domani ora italiana) diretto a Malpensa. Il primo volo tutto italiano, invece, partirà domani alle 6 (Palermo-Linate). Alitalia riparte daccapo, con il vettore arabo che investe a rate 560 milioni: ha messo piede con le assemblee del 19 e 22 dicembre che hanno varato gli aumenti di capitale sottoscritti dalla vecchia compagnia (holdco) per 403,2 milioni mediante conferimento di flotta, personale, asset, brand, competenze professionali e da Etihad con un assegno di 387,5 milioni a fronte del 49% in azioni B.

DI GIOVANNI IN HOLDCO

Ieri, intanto, si è tenuto l'ultimo cda della holdco, alla presenza di Gabriele Del Torchio. Al suo posto nella holdco, con il ruolo di dg, arriverà Francesco Di Giovanni, in passato ad di Adr. Quanto all'assemblea, si terrà in seconda convocazione il 15 gennaio per trasferire la sede.

Tornando a Sai, dalle carte, vengono alla luce molte novità contenute nell'accordo (transaction implementation agreement, tia) sottoscritto fra Alitalia e Etihad il 7 agosto e approvato definitivamente dal cda Alitalia il 5 dicembre. Emerge che Etihad, oltre all'ingresso nel capitale, compra subito il 75% di Loyalty (società con il programma MilleMiglia) per 112,5 milioni, mentre le cinque coppie di slots di Londra Heathrow (60 milioni) verranno acquistate entro il 2016.

L'alleanza poggia su un nuovo modello di business che «identifica il riposizionamento strategico di Alitalia secondo quanto riportato nella lettera di Etihad ad Alitalia stessa il 1° giugno 2014». Dove si «riconosce Alitalia quale ambasciatore dei valori del Made in Italy - di qui la presidenza a Luca di Montezemolo, ndr - e fissa l'obiettivo di trasformare la compagnia in una premium global airline, con un livello superiore di servizio alla clientela». Rispetto a questo obiettivo, Etihad elenca alcuni pilastri: «rivitalizzazione del marchio, creazione di un network integrato di funzioni commerciali e distributive, avuto riguardo l'esigenza di riposizionare l'attività sulle rotte di lungo raggio, rilancio del cargo, valorizzazione dei piani di fidelizzazione della clientela in una visione integrata e globale». Questo progetto verrà finanziato con i 560 milioni degli arabi e con il finanziamento di 300 milioni delle banche.

Sul piano domestico, il riposizionamento si traduce nella riduzione del portafoglio sulla base del principio di sostenibilità economica delle tratte; focus su Fiumicino per servire il bacino di utenza di Roma, unire il network nazionale e alimentare le tratte a lungo raggio; focus su Linate per servire Milano e alimentare il traffico domestico; consolidamento delle tratte verso Londra». Riguardo l'intercontinentale, «sviluppo di Fiumicino con l'obiettivo che lo stesso diventi un primario hub a lungo raggio; miglioramento dell'offerta dei voli intercontinentali dall'Italia settentrionale, crescita del traffico aereo verso il Far East tramite l'aeroporto di Abu Dhabi e verso il Nord America».

Il nuovo modello di business dovrebbe dare i frutti contenuti nel piano economico 2015-2018 dal quale si evince un aumento graduale di piloti e personale aereo che porterà i dipendenti a 10.679. La versione definitiva rivede gli obiettivi già annunciati con il pareggio operativo confermato al 2017, anno in cui si rivedrà l'utile: è questa un'altra novità. I ricavi a tendere si attesteranno a 3,857 miliardi, l'ebitda tornerà positivo nel 2016 (80 milioni). Si prevede un incremento medio annuo dei ricavi passeggeri del 7,2% derivanti dalle tratte intercontinentali e dalla maggior frequenza di quelle esistenti. A livello di risultato economico previste perdite nel 2015 (203 milioni) e 2016 (44 milioni), ritorno all'utile nel 2017 (46 milioni) e un risultato a regime a partire dal 2018 di 120 milioni.