

Alitalia, il nodo governance e 600 esuberanti

ROMA La «pax» banche-Etihad non è stata ancora siglata. Serve un gesto di buona volontà da parte di entrambe, un segnale che ancora non è arrivato. Così il cda di Alitalia, che doveva chiudersi formalmente oggi con il varo del piano industriale, è rimasto aperto, in attesa di una schiarita definitiva o di una rottura ancora più profonda. Dal quartier generale della compagnia si fa capire che la situazione è fluida, di fatto però le posizioni sono ancora lontane. Unicredit e Intesa prima di aprire i cordoni delle borsa (180 milioni di linee di credito), aspettano che Etihad converta il bond da 216 milioni. Un passo fondamentale per evitare di portare i libri in tribunale. Visto che, come ormai noto, le perdite del vettore hanno superato quota 400 milioni e bisogna mettere subito in sicurezza il bilancio per evitare guai peggiori. Senza il primo passo di Dubai, le banche resteranno in trincea. L'ad di Intesa, Carlo Messina, lo ha detto chiaramente: «Siamo pronti ad erogare credito, come fatto in passato, solo se il partner industriale decide di investire nell'azienda». Il nodo anche qui è tutto industriale. Gli arabi oltre ad aprire il portafoglio devono convincere i soci italiani della bontà del piano industriale che, paradossalmente, sia Intesa che Unicredit giurano di non conoscere nei dettagli. Di certo le due banche da un lato chiedono di essere più coinvolte nel processo decisionale, invocando una nuova «governance» per condividere le linee strategiche, dall'altra fanno anche ma culpa per avere lasciato troppo solo il colosso arabo. Incapace di trovare un modello di business vincente, soprattutto di fronte alla concorrenza delle low cost. Va bene invece, a giudizio delle banche, virare sul lungo raggio con un piano, sul medio e corto, aggressivo sulle tariffe. Etihad punterà forte su una politica di «flex cost» molto orientata al mercato (biglietti diversificati e legati ai servizi offerti), sperando di recuperare il terreno perduto. Le banche per ora aspettano. Non vogliono comunque sentir parlare di aumento di capitale, anche se l'operazione sarà necessaria il prossimo anno per rilanciare le ambizioni della compagnia. Nel piano, secondo i sindacati, ci sono anche forti tagli dei costi con 600 esuberanti tra il personale di terra e nuove esternalizzazioni. Nell'incontro segreto di lunedì la compagnia non ha comunque scoperto tutte le carte, ribadendo solo che vuole tagliare 12 aerei sulle rotte del medio raggio, e comprare nuovi velivoli per il lungo. Possibile quindi anche un taglio tra i piloti che non è stato ancora quantificato o il ricorso alla solidarietà. E con il contratto ormai scaduto, la partita è tutta aperta.