

Piano Alitalia fermo sulla pista

ROMA Bloccato sulla pista. E' fermo al palo il piano industriale di Alitalia. Strategie e linee guida che avrebbe dovuto essere varate oltre un mese fa, ma che stentano a decollare, visto che il cda della compagnia è ancora aperto da lunedì scorso in attesa del disco verde. Un business plan di certo complesso, vista la difficile congiuntura del mercato aereo, e che le banche azioniste, come trapela dai quartier generali di Intesa e Unicredit, ancora non conoscono nei dettagli. I due istituti, prima di aprire il portafoglio (con 180 milioni di linee di credito), attendono chiarimenti sul modello di sviluppo e, anche se non lo dicono in maniera ufficiale, sollecitano un maggior coinvolgimento nelle scelte finali, quelle decisive per il futuro del vettore.

STRADA IN SALITA Fino ad oggi Etihad ha fatto tutto da sola, lasciando ai margini i partner finanziari che, dal canto loro, si sono disinteressati alla gestione industriale, contando forse troppo sulla capacità degli arabi di risalire la china, battere la concorrenza delle low cost e rimediare ai tanti errori compiuti nel passato (alleanze internazionali sbagliate, che non hanno portato utili all'azienda; contratti di fornitura troppo onerosi; politica dei prezzi poco aggressiva). Tanti fronti con tante incognite.

Ora, fanno capire dai due istituti di credito, bisogna recuperare il terreno perduto e, per salvare la compagnia che perde quasi un milione al giorno, almeno secondo stime sindacali, fare quadrato a patto però che cambi l'atteggiamento dei soci arabi. Lo hanno detto in queste ore sia Carlo Messina, ad di Intesa, sia e gli uomini di Unicredit che stanno esaminando il dossier e che ripetono come un mantra che solo di fronte «ad un piano industriale valido sono possibili nuovi investimenti». Da qui l'impasse ma anche i continui contatti di questi giorni per trovare un punto d'intesa, di svolta, rapidamente. Anche perchè senza l'intervento delle banche e la conversione da parte di Etihad del bond da 216 milioni di euro, passo fondamentale per rilanciare la compagnia, il rischio è quello di portare i libri in tribunale. Le perdite hanno fatto scattare l'allarme rosso e serve un rafforzamento patrimoniale immediato. Per poi pensare - nei prossimi mesi - ad una nuova iniezione di liquidità. Tutto dipenderà però dal piano industriale, il vero motore della crescita che ha l'obiettivo prioritario di aumentare i ricavi e ridurre i costi. Sul primo fronte le idee elaborate sono definite. Si punta tutto o quasi sul lungo raggio, con la revisione delle alleanze (Air France e Delta Airlines) e la rimodulazione delle tariffe sul medio e corto raggio. Con una politica di «flex cost» aggressiva, in grado di far concorrenza alle low cost. In seconda battuta si pensa, almeno teoricamente, anche a coinvolgere in una sorta di alleanza commerciale Ryanair, alleanza i cui costi e benefici sono in via di esame approfondito. Il tema più caldo riguarda invece i tagli del costo del lavoro. Domani, lunedì, ai sindacati dovrebbe essere illustrato il piano per i prossimi anni, ma c'è anche il rischio di uno slittamento a dopo il Natale, per evitare possibili agitazioni. I numeri che circolano parlano di un impatto che oscilla tra 600 e 2000 persone, tra mancati rinnovi contrattuali, esternalizzazioni ed esuberanti veri e propri. Il timore dei sindacati è che, a distanza di due anni dall'arrivo del partner arabo, ci si trovi ancora una volta al punto di partenza. «Dopo due anni e mezzo ci troviamo con una crisi pari a quella di allora e con un piano industriale che punta sul lungo raggio come quello del 2014», osserva il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi. L'altro fronte caldo è quello della trattativa per il rinnovo del contratto del trasporto aereo, che scade il 31 dicembre. «Abbiamo presentato la piattaforma e a gennaio speriamo di trattare il nuovo contratto, ma in questo contesto - avverte Piras della Cisl - non sembra un obiettivo facilmente raggiungibile».

Intanto Etihad ha rafforzato i legami con Lufthansa, siglando un accordo di codeshare con il gruppo tedesco, che a sua volta ha siglato un accordo di wet lease con Airberlin, di cui Etihad detiene il 29%.

Prove tecniche di un matrimonio futuro.

