

Alitalia, 1 miliardo di tagli per salvarsi

ROMA Da un lato ci sono nuove risorse per quasi 1,1 miliardi. Disponibili da qui alla primavera per tappare le falle, soldi che Etihad e soci (Unicredit e Intesa Sanpaolo) hanno messo sul piatto per dare sprint al rilancio. Dall'altro tagli e risparmi, da spalmare sui prossimi 5 anni, fino a 1 miliardo. Un stretta sui costi e una spinta alla crescita dei ricavi da far scattare subito, nel 2017, e da rendere strutturali. Ecco le cifre chiave del piano industriale Alitalia, la cosiddetta Fase due che, salvo colpi di scena, verrà presentata lunedì 9 ai ministri Carlo Calenda e Graziano Delrio nella sede del ministero dello Sviluppo dai vertici operativi della compagnia.

I DETTAGLI

Secondo fonti ministeriali, che hanno già letto una parte delle carte aziendali, fin da quest'anno l'efficientamento dovrebbero produrre un miglioramento di 200-230 milioni, tra sforbiciate agli sprechi e profitti da incrementare. Altrimenti per Alitalia non resterà che l'ennesimo atterraggio d'emergenza. E' ormai chiaro infatti che la compagnia gestita dai manager indicati da Etihad si gioca il futuro in pochi mesi, al massimo due per invertire la rotta e cominciare a mettere fieno in cascina. Anche in queste ore i tecnici stanno mettendo a punto i dettagli del business plan che ha tre obiettivi: ridurre i costi del lavoro in maniera permanente, modificare la strategia commerciale in senso più aggressivo, incrementare i profitti, rivedendo alleanze, rotte e offerta tariffaria. La sfida è da far tremare i polsi viste le difficoltà del passato, la concorrenza delle low cost e un mercato turbolento e difficile. Ma dopo aver investito e di fatto bruciato qualcosa come 2,7 miliardi dal 2014 ad oggi, serve davvero una svolta, radicale e definitiva.

Fonti ministeriali fanno trapelare che gli esuberanti non dovrebbero superare quota 1.500-1.600, anche se la versione più hard del piano prevede addirittura una cifra doppia. Del resto, è stato proprio l'amministratore delegato Cramer Ball in una lettera inviata ai dipendenti a spiegare che la «riduzione dell'organico» compare tra le linee guida del piano, perché è «fondamentale prendere atto del fatto che le riduzioni sono necessarie se vogliamo che questa azienda sopravviva». A pagare il conto più salato sarà il personale di terra, partiranno le esternalizzazioni di molti servizi (It in testa) e scatterà la tagliola per i contratti a termine. Oltre al taglio del personale ci sarà la messa a terra di 15-30 Airbus 320, mentre saranno acquistati 8 nuovi aerei. Le attività operative si concentreranno sul lungo raggio e il ridisegno per il corto e medio raggio (la rotta Roma-Malpensa è stata già chiusa e altre ne verranno cancellate in Italia e in Europa). I prezzi saranno variabili e ci sarà il pagamento di alcuni servizi (giornali, posizione in cabina, benefit vari). Gli aerei - ed è un punto chiave del piano - voleranno di più e sarà aumentata la produttività generale, con gli stipendi sempre più legati ai profitti. Scuri poi sui canoni di leasing (riduzione netta del 30%) e sui contratti di fornitura e massima spinta a valorizzare ogni margine commerciale per creare profitti, sul modello delle low cost. C'è poi un capitolo dedicato alla rivalutazione degli accordi di joint venture (Air France e Delta) che darà frutti con il tempo e che ha lo scopo di aumentare le rotte verso l'America.