

«Modello low cost o Alitalia muore»

ROMA Un'acrobazia difficile e spericolata per salvare Alitalia. Evitando in extremis che lo spettro del fallimento porti con via con se le speranze di riscatto, mandando in fumo i miliardi spesi per il salvataggio e quelli impegnati da Etihad e banche in questi ultimi mesi. Non a caso il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha parlato ieri di una situazione ad altissimo rischio. Dalla compagnia un consigliere, che vuole restare anonimo, conferma e rilancia. Prima però fa capire che la liquidità è quasi agli sgoccioli nonostante i 469 milioni sborsati a dicembre dagli arabi e dalle banche e che lo sciopero di domani peserà sui conti, già in profondo rosso, come un macigno. Serve quindi un'assunzione di responsabilità da parte di tutti gli attori in campo. «A cominciare dal governo che - spiega - deve consentire ad Alitalia di giocare con le stesse regole che valgono per le low cost». A parità di ore volate - sottolinea sempre una fonte - un pilota Ryanair guadagna il 50-60% in meno di un comandante Alitalia, il margine è ancora maggiore per gli assistenti di volo, per non parlare poi dei costi di struttura. «E se non possiamo essere competitivi è difficile stare sul mercato, perché ogni ricapitalizzazione verrà inghiottita nel gorgo della concorrenza internazionale». Del resto, ed è un dato oggettivo, solo in Italia le low cost hanno avuto così tanti privilegi: tasse aeroportuali ridotte, contratti di lavoro made in Irlanda, soldi dalle Regioni, cinque compagnie che fanno base a Fiumicino, l'hub della Capitale, cosa che non accade negli aeroporti principali di Francia e Inghilterra. Di fronte all'ultimatum dell'esecutivo, che ha invitato la compagnia a trattare con i sindacati sul contratto, c'è quindi un'apertura. A patto però che il costo del lavoro possa allinearsi, con gradualità, a quello di Easyjet e Ryanair. E che quindi sindacati ed esecutivo favoriscano questo processo.

Solo in questo quadro potrà partire il nuovo piano industriale e iniziare un percorso virtuoso. Piano che, secondo quanto risulta al Messaggero, verrà annunciato ufficialmente ai primi di marzo, visto che ieri Roland Berger, l'advisor industriale, ne ha illustrato le linee guida ad Etihad, mentre oggi sarà, con ogni probabilità, il turno di Intesa e Unicredit. «Ma se non si scioglierà questo nodo - avverte il consigliere della compagnia - non ci sarà futuro, non ci sarà un'altra Etihad, sarà la fine».

I PALETTI

Anche perchè nel piano - che adesso si chiama Advanced business plan - c'è scritto nero su bianco che una volta ottenuti costi paragonabili a quelle delle low cost si possono aprire scenari interessanti. In Alitalia sono infatti convinti che in un futuro molto vicino sarà necessaria una alleanza sul medio e corto raggio, propedeutica anche ad un ingresso nell'azionariato al posto delle banche azioniste. Lufthansa, Ryanair, Easyjet sono i tre candidati indicati, ma nessuno di questi player ha intenzione di sedersi al tavolo se prima il vettore tricolore non mette ordine nei conti una volta per tutte.

Certo a pesare in questo contesto ci sono poi gli accordi siglati in passato con Delta e Air France che impediscono lo sviluppo delle rotte di lungo raggio negli Usa, il business in cui Alitalia vuole concentrare gli sforzi a livello globale. «Se potessimo aprire la Roma-Miami - in 6 mesi ci rifaremo dei costi e andremo in attivo», nota sempre il consigliere. Oltre agli slot di Milano, la compagnia vuole avere mani libere anche nel taglio delle rotte (solo la Roma-Reggio perderebbe 6 milioni all'anno) ed è altrettanto pronta ad ascoltare le richieste dei sindacati per trovare un punto d'intesa. Perchè «siamo disponibili a legare gli stipendi ai risultati aziendali».

«Questa è davvero la settimana decisiva - conclude - perchè entro il primo marzo verrà varato il piano industriale, contestualmente va trovato l'accordo con le organizzazioni sindacali, mentre il governo deve dare le stesse regole a tutto il settore. Etihad e banche sono pronte ad investire ancora, ma solo se ognuno farà la propria parte fino in fondo».