

Alitalia, guerra di prezzi alle low cost. Calenda: «Operazione da 2 miliardi» Ma per le banche c'è il nodo-derivati

ROMA Biglietti meno cari per fare concorrenza serrata alle low cost. E meno aerei ma più produttivi, in grado cioè di trasportare lo stesso numero di viaggiatori allungando l'orario di lavoro di almeno un paio d'ore. Infine, la densificazione, ovvero l'aumento dei posti a sedere su ogni velivolo per trasportare più passeggeri e incrementare i guadagni. Nelle intenzioni della compagnia questa mossa consentirà di avere quasi 3 aerei in più a disposizione, mentre verranno sostituite le poltrone per adottare quelle slim e garantire così uguale confort.

La strategia di Alitalia illustrata ieri ai sindacati, nell'ennesimo vertice ministeriale, ha fatto emergere alcuni punti nuovi. Slides e tabelle da cui emerge il tentativo spasmodico di recuperare ricavi su ogni fronte, turando le falle che fino ad ora erano ancora aperte e rilanciando la sfida. Allo stesso tempo viene confermata la sforbiciata alle rotte improduttive (è il caso di Reggio Calabria) e la messa a terra di 20 aerei (4 già sono stati fermati) per non aumentare le perdite. Tagli che - ha giurato l'ad Cramer Ball - non avranno impatto sulle revenues. E questo perché nonostante la cura dimagrante, la flotta, a partire dal 2018, sarà molto più efficiente, in linea cioè con il modello low cost, che sfrutta al massimo e quasi sempre a pieno carico i propri aerei. L'obiettivo è proprio quello di marcare stretto i temibili concorrenti o quanto meno di ridurre le distanze. E modulare i prezzi, per il corto raggio, di conseguenza.

L'abbattimento del costo dei biglietti dovrebbe essere compensato dal pagamento a bordo dei servizi a valore aggiunto come i pasti, i giornali o la scelta del posto in cabina. Anche qui l'obiettivo è portare da 7 a 14 euro gli introiti per passeggero. Per fare tutto questo è stato cambiato il sistema informatico che consentirà a regime ricavi aggiuntivi per 100 milioni.

LA GAFFE

L'incontro con i sindacati è stato comunque interlocutorio. Anche perché una gaffe indesiderata ha condizionato il confronto. Eccola: nelle slides presentate dall'azienda c'era un errore. Una svista grave, di cui si è assunta la responsabilità il consulente Roland Berger, che ha creato non poco imbarazzo anche tra i rappresentanti del governo. Perché quello della crescita della flotta Alitalia è, insieme al taglio dei costi, l'asse portante per immaginare un rilancio da qui al 2021. Così, al termine del tavolo tecnico l'ad Ball ha fatto chiarezza spiegando, sempre in inglese, che saranno 14 e non 8 i nuovi aerei di lungo raggio che verranno introdotti nell'arco di piano, cioè entro il 2012. Numero, peraltro, confermato anche nell'incontro al Mise di lunedì scorso.

La nuova pianificazione della flotta di lungo raggio prevede l'ingresso di 1 aereo nel 2017, 1 nel 2018, 3 nel 2018, 7 nel 2020 e 2 nel 2021. Duro il giudizio della Fit-Cisl. «La cosa che ci lascia più perplessi - ha detto Fiorentino - è che il piano ci è stato illustrato venerdì scorso e anche nell'illustrazione il management di Alitalia non si è accorto della svista. Comunque sia, altra nota dolente della giornata è che prima del 2021 nessun dipendente di Alitalia ha i requisiti per accedere al sistema pensionistico, quindi il problema dei tagli del personale proposto dall'azienda rimane tutto sul tavolo». Ball ha anche spiegato ai sindacati come nel 2021 i ricavi dal lungo raggio avranno un incremento del 123%, quelli dai voli internazionali del 12% e quelli domestici del 13%.

Nei prossimi incontri, a partire da oggi, si andrà ad analizzare nello specifico il recupero dei costi area per area e se c'è veramente un recupero economico cedendo attività outsourcing, vedi manutenzione su tutte.

La compagnia ha fatto sapere che dal fronte aerei, leasing in primis, si attendono, risparmi per 90 milioni, dal canale di distribuzione e dal settore commerciale 50 milioni, mentre ci saranno circa 33 milioni di costi in meno per il catering e 14 dalle commissioni aeroportuali. Dal taglio del costo del lavoro, come noto, una

sforbiciata da 164 milioni.

MANCANO I DATI

Tra le questioni affrontate e sollecitate dalle organizzazioni sindacali, c'è stato anche l'andamento dell'esercizio 2016. Un anno, ha spiegato sempre in inglese il cfo della compagnia Duncan Naysmith, i cui conti sono stati in linea con le previsioni fino al mese di marzo. Ma dopo l'attentato terroristico a Bruxelles - ha spiegato - le compagnie low cost hanno messo in atto una politica commerciale aggressiva costringendo tutte le compagnie major d allinearsi, con «la conseguente compressione dei ricavi anche nei mesi estivi, stagione di punta del trasporto aereo». Anche ieri comunque l'azienda non ha consegnato il piano completo ai sindacati, temendo fughe di notizie a favore della concorrenza.

Calenda: «Operazione da 2 miliardi» Ma per le banche c'è il nodo-derivati

ROMA Ci sono vari tavoli di trattativa su Alitalia, separati tra loro ma che alla fine dovranno incastrarsi. Il ministro allo Sviluppo Carlo Calenda e alle Infrastrutture Graziano Delrio stanno tentando una mediazione rispetto al muro contro muro sui 2.047 esuberi chiedendo ad Etihad e banche di accettare una riduzione a fronte di un aumento degli investimenti per lo sviluppo del business: arabi istituti avrebbero risposto picche e pertanto un vertice tra le parti in calendario tra ieri e il giorno prima, sarebbe stato rinviato alla prossima settimana. Su un altro piano si svolge un negoziato latente Alitalia-banche sulla manovra finanziaria. Si svolge in call e via mail tra i legali delle parti: Dla Piper per Alitalia, Hogan Lovells per Etihad, Linklaters per Generali, Molinari & associati per Unicredit, Pedersoli e associati per Intesa Sanpaolo. E riguarda la cascata di priorità (waterfall) nei rimborsi, conversione in strumenti finanziari partecipativi (sfp) anche dei derivati, prestito delle banche con predeuzione, cioè con corsia preferenziale, garantito dallo Stato per coprire metà del contingent equity da complessivi 400 milioni, di cui Etihad si impegnerebbe a garantirne 196, pari al suo 49%.

A proposito dei 66 milioni di derivati su petrolio e cambi (oltre il 60% Intesa Sp, il resto Unicredit e Mps) gli istituti non ne vogliono sapere di convertirli in sfp, ma solo di ristrutturarli.

Le due grandi banche anche per conto di Mps e Popolare Sondrio, stanno sollecitando la versione finale della manovra finanziaria all'advisor Lazard. Ieri alla Camera, Calenda ha detto che il piano varato dal cda prevede equity e linee di credito per 2 miliardi, di cui circa 900 milioni a carico di Etihad e 1.100 milioni a carico degli azionisti e creditori italiani.

Inoltre previsti un aumento dei ricavi (30%) e un ebit positivo nel 2019 insieme a un taglio dei costi complessivi pari a 1 miliardo, concentrati per 2/3 su costi diversi dal personale. Anche se gli istituti attendono il dettaglio degli interventi, i colloqui in corso riguardano la struttura del supporto finanziario che i creditori sono disposti a concedere in subordine con l'accordo con sindacati, l'asseverazione del piano ai sensi dell'art. 67 legge fallimentare, garanzie sul contingent equity e la waterfall dove un tassello riguarda Dolcevit bond, l'obbligazione da 375 milioni sottoscritta dalle Generali che non vuole convertirla in capitale: la soluzione sarebbe di scambiare il bond con un altro bond emesso da Midco o da una newco controllata da quest'ultima e creata ad hoc.