

Il piano per Alitalia: riduzione dei costi e accordi da rivedere

ROMA Un incontro casuale al Terminal B dell'aeroporto di Fiumicino. Dieci minuti o poco più per fare il punto e provare a disegnare il futuro di Alitalia a poche ore dal d-day del 2 maggio, quando l'azienda chiederà al governo di entrare in amministrazione straordinaria. Matteo Renzi e Luigi Gubitosi faccia a faccia, hanno parlato del destino della compagnia, di come allontanare lo spettro del fallimento e uscire rapidamente dal tunnel dopo il no al referendum. L'ex premier, che oggi con ogni probabilità tornerà a capo della segreteria del Pd, e il top manager, che sarà uno dei commissari straordinari, sono d'accordo sulla traiettoria che va seguita. E se il primo ha assicurato che il governo darà il massimo supporto per rimettere in pista l'ex compagnia di bandiera il Pd ha promesso di elaborare una proposta entro metà maggio che prevede, tra l'altro, una sorta di garanzia pubblica tipo contingent equity - il secondo ha delineato il piano che ha in mente una volta ottenuti i poteri dal governo. Due rotte che in qualche modo si sovrappongono.

I PASSAGGI Perché il salvataggio passa per il taglio di sprechi e inefficienze. Proprio quello che il commissario farà, rinegoziando con il coltello tra i denti tutti i contratti in essere. A cominciare da quelli di leasing per gli aerei, che hanno costi fuori mercato. Contestualmente si occuperà di tagliare quelli per le forniture di petrolio, anche qui più cari rispetto alla media del mercato. Una spending review che Gubitosi stava già studiando in vista della nomina a presidente di Alitalia e che ora adotterà, avendo ancor di più mano libere, con i super poteri di commissario. Nel mirino, una volta ottenuta la nomina, finiranno praticamente tutte le forniture e i servizi appaltati all'esterno. Frutto di una gestione del passato che definire allegra è un eufemismo. Certo l'operazione non sarà né facile, né rapidissima, ma Gubitosi potrà trattare da una posizione di forza: o si accetta la rinegoziazione o si chiude il contratto.

La prospettiva della liquidazione resta infatti sempre sullo sfondo e ai fornitori alla fine converrà limare le condizioni contrattuali che chiudere la partita in perdita. Teoricamente il commissario potrà anche cercare di smontare l'accordo capestro con Delta Airlines e Air France che, si sa, impedisce lo sviluppo sulle rotte di lungo raggio nel Nord America. L'obiettivo è quello di riequilibrare la joint venture, ottenendo nuove tratte e quindi più ricavi. Ma c'è anche l'ipotesi di sciogliere il patto, cercando nuovi partner in Usa.

Dal punto di vista giuridico la messa in amministrazione straordinaria consentirebbe di rivedere anche i contratti legati al costo del lavoro, ma qui governo e Gubitosi mirano a trovare un'intesa ragionevole, visto e considerato che i sindacati e gli stessi lavoratori sono disponibili ad aprire un confronto una volta aggrediti gli sprechi e le diseconomie che la Uil stima in 650 milioni di euro. Dalla revisione dei contratti leasing, petrolio, forniture varie, biglietteria Gubitosi conta di ricavare risparmi consistenti, fino a 200-300 milioni nel primo anno. Ma che potrebbero aumentare se la partita alleanze si risolvesse positivamente. Il manager, al lavoro anche in questo week end, è pronto a muoversi in fretta anche perché Renzi preme per ottenere risultati nel minor tempo possibile. Una volta assestata una sforbiciata sostanziosa ai costi, in linea con quanto chiesto sia da Intesa che da Unicredit, e messo sotto controllo quelli del personale, perché quindi non provare a rilanciare una alleanza, quella con Etihad, che solo pochi giorni fa era pronta a mettere sul piatto quasi due miliardi? Lufthansa, ma anche le altre compagnie che sono alla finestra, sono avvertite.