

## Alitalia. Scure di Gubitosi: ecco tutti i contratti che saranno rivisti

ROMA La road map è praticamente pronta. Anche se nel week-end Luigi Gubitosi ha continuato a lavorarci con il massimo impegno. In attesa, ovviamente, di essere nominato dopo domani commissario straordinario di Alitalia. Del resto lo stesso Matteo Renzi, incontrato per caso a Fiumicino, lo ha invitato a procedere con la massima velocità, lavorando su due fronti: la riduzione dei costi, rinegoziando tutti i contratti in essere e, contestualmente, la ricerca di uno o più partner. Ma una volta ripulita dai cosiddetti extra costi non è nemmeno detto che l'attuale compagine guidata da Etihad possa uscire di scena. Anzi.

### CAMPO APERTO

Al momento tutte le ipotesi - da Lufthansa a Ryanair ad EasyJet - sono sul tavolo anche se nessun contatto, è bene dirlo, è stato avviato. Tutti i possibili candidati aspettano che il commissario faccia pulizia nei conti, usando la scure su quelli palesemente fuori mercato. Poi si faranno avanti per sondare, studiare, immaginare sinergie e un eventuale impegno finanziario. La lista su cui intervenire è ben chiara al top manager. Si partirà con i costi del leasing (circa 300 milioni annui), il cui livello è da sempre ampiamente superiore ai concorrenti (circa il 30% in più). Poi toccherà al catering (120 milioni annui). Qui i risparmi saranno compensati anche dal fatto che la nuova Alitalia farà pagare i pasti e le bevande a bordo. Gubitosi vuole poi rivedere sia i contratti commerciali (200 milioni), riportando all'interno dell'azienda la vendita dei biglietti attraverso la piattaforma informatica, sia quelli dell'handling (350 milioni annui) e, partita non facile, ridiscutere anche le fee aeroportuali (250 milioni). Ma la trattativa più dura sarà quella che riguarda il carburante (600 milioni circa all'anno). Qui il contratto, tra ricoperture e garanzie, appare difficile da smontare. I poteri di amministratore straordinario danno comunque un margine di manovra o almeno è su questo che punta il piano taglia costi allo studio. Del resto anche nel business plan precedente era evidenziato che il due terzi dei costi di Alitalia non erano legato al personale. Proprio sul fronte esuberanti (980 nel vecchio piano) e su quello degli stipendi, l'obiettivo, almeno teoricamente, è venire incontro alle richieste dei lavoratori, avvicinando le posizioni. Anche perché piloti e assistenti di volo della ex compagnia di bandiera non guadagnano più dei colleghi di Air France o di Ryanair. Semmai vanno solo sfoltiti i piccoli privilegi rimasti, ma si tratta di piccole cose. Chiunque arriverà, dopo l'opera di pulizia di Gubitosi, sarà comunque chiamato a incidere profondamente sulla struttura aziendale che, almeno fino ad oggi, continua a perdere quasi 2 milioni di euro al giorno. Di certo il commissario farà di tutto per evitare una vendita o, peggio, una svendita a pezzi dell'azienda, cercando di preservare una storia e un brand che hanno 70 anni di età.