

## ENERGIA &amp; TRASPORTI

La compagnia aerea

Alitalia, il futuro è solo low cost  
Nel piano più tagli alle spese**Il cda**

Lunedì 6 il consiglio di amministrazione per l'approvazione delle nuove strategie

Etihaad è pronta a salvare Alitalia. A condizione che lo facciano anche i soci della compagnia Cai, soprattutto Intesa Sanpaolo, che ha circa il 20,5% di Alitalia. E Unicredit, che detiene poco più dell'11% della compagnia. Gli emiratini sarebbero pronti a mettere ulteriore capitale. Almeno altri 200 milioni di euro, oltre ai 900 già spesi fin qui e andati persi. Ma vincolano questi soldi a un piano industriale convincente. Che rivoluzioni totalmente il modello di business della compagnia allineando la struttura di costi a quella dei vettori *low cost*. Gli istituti condividono questa impostazione. D'altronde il trasporto aereo non è propriamente il cuore delle loro attività. Il modo in cui parteciperanno ad un'eventuale ricapitalizzazione è oggetto di studio, con la consulenza di Lazard e di Kpmg. L'ipotesi più accreditata è il combinato disposto della conversione dei crediti attuali — che nel complesso ammonta a 180 milioni, con una residua parte in pancia anche a Montepaschi e Popolare Sondrio — e ulteriori prestiti per circa 175 milioni, garantiti dagli azionisti bancari.

Fonti di Abu Dhabi descrivono Etihaad furente con il governo italiano. Per la politica «porte aperte» nei confronti delle compagnie a basso costo. Etihaad si sente raggirata dalle promesse non mantenute dall'esecutivo. Non è sfuggita la sortita del ministro dei Trasporti Graziano Delrio che ha recentemente annunciato

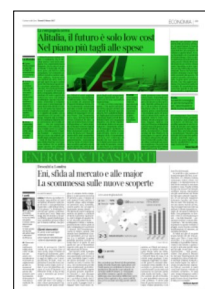
altri due accordi con Ryanair ed Easyjet per portare altri 5 milioni di passeggeri nel nostro Paese. Con l'annuncio, non a caso, dell'apertura del vettore irlandese di altre 44 rotte nel nostro Paese nel 2017. Un'inversione a U nelle strategie di Ryanair almeno rispetto all'anno scorso quando da Dublino tuonarono contro il governo di Roma per l'inasprimento delle tasse aeroportuali. Ad un calcolo meramente approssimativo, sentenziano le stesse fonti, il vettore irlandese avrebbe usufruito solo in questi ultimi due anni di 150 milioni di euro di incentivi da parte degli scali aeroportuali minori, mascherati nei contratti con la voce «accordi di comarketing».

È una vecchia polemica, questa. Ci fu anche un'inchiesta della procura di Bari nei confronti di Ryanair qualche anno fa. Per i soldi della Regione Puglia girati alla società aeroportuale degli scali di Bari e Brindisi finiti alla compagnia irlandese, che decise l'apertura di alcune tratte con un conseguente e importante afflusso di passeggeri. Inchiesta, va precisato, che si chiuse con un nulla di fatto. Anche le varie indagini della Commissione europea nei confronti di Ryanair alla voce «aiuti di Stato» in Italia non hanno constatato nulla di anomalo, mentre in altri Paesi sì. Certamente, ragionano fonti di Abu Dhabi, molte promesse sono rimaste lettera morta. Soprattutto perché il governo nel 2014 s'impegnò a un decreto ad hoc per Linate. Abortito prima del tempo. E ad un piano di marketing-Paese sotto la regia Enit, agenzia prima commissariata e ora svuotata anche di personale in attesa delle nuove as-

sunzioni. Sotto la lente ci sarebbero alcuni aeroporti: Crotona, Trapani, Alghero. Con rotte per l'Europa continentale a prezzi stracciati grazie ai soldi della collettività. I soci emiratini, riconducibili al fondo sovrano di Abu Dhabi che ha partecipato in questi giorni per intero all'aumento di capitale di Unicredit tramite il fondo Aabar, si attendevano un'altra accoglienza. Ora però sono disposti a metterci per l'ultima volta soldi freschi. Il piano industriale sarà definito i primi giorni della prossima settimana. In questi giorni le banche hanno visto James Hogan, vicepresidente pro-tempore di Alitalia in quota Etihaad. Si sono incontrati con i consulenti di Roland Berger. Sarà un piano durissimo di contenimento costi, perché Alitalia dovrà trasformarsi in un vettore a basso costo. Spending review superiore ai 250 milioni di euro immaginati finora dall'amministratore delegato Cramer Ball nello scenario più avverso. Gli esuberanti saranno all'incirca 2 mila, la gran parte personale di terra. Una volta approvato il piano, che passerà al vaglio del consiglio di amministrazione convocato lunedì, al più tardi di mercoledì 8, si aprirà il tema del management. Luca Cordeiro di Montezemolo, presidente di Alitalia e trait d'union tra le banche ed Etihaad, non avrebbe nascosto ai soci la volontà di lasciare non appena sarà approvato il piano. Anche Cramer Ball, una volta portato a compimento l'incarico più delicato della sua vita professionale, potrebbe essere costretto a un passo indietro. Le banche gradirebbero un manager scelto da loro.

**Fabio Savelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La vicenda**

● Il piano Alitalia passerà al vaglio del consiglio di amministrazione il prossimo 6 marzo

● Il piano prevede un drastico taglio di costi e prevede una nuova Alitalia in versione low cost per riportare in equilibrio i conti della compagnia che avrebbe liquidità per poco più di un mese

● Alitalia è controllata da tre grandi soci: Etihad (49%), Intesa (20,5%) e Unicredit (12,9%)