

ALITALIA

Dove la porta il Commissario Leogrande?



di Ant. A. e Ca. Ama.

Roma, 29 aprile 2020 - È andato in scena oggi il secondo atto della convocazione della commissione trasporti del commissario straordinario Giuseppe Leogrande sulla situazione economico - finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

Il primo atto risale a gennaio, quando il Parlamento chiese al Commissario, appena insediato, di riferire sulla situazione attuale e sulle possibilità progettuali per la compagnia.

Negli ultimi mesi, complice il “nemico invisibile”, abbiamo assistito al crollo verticale delle vendite, parliamo di meno il 76,5% per marzo rispetto allo scorso anno, dato che è peggiorato nelle prime settimane di aprile arrivando a meno il 97%.

“Lockdown” è la parola chiave del mese in corso: la chiusura totale e le restrizioni alla mobilità hanno imposto viaggi di sola necessità, la tendenza non si arresta neanche nell'ultima settimana della cosiddetta fase 1, “nella settimana dal 27 aprile al 4 maggio sono previsti solo 49 voli giornalieri, 30 domestici uno solo per New York e il resto internazionali sulle capitali europee, contro gli oltre 500 voli giornalieri di gennaio”

“nella settimana dal 27 aprile al 4 maggio sono previsti solo 49 voli giornalieri, 30 domestici uno solo per New York e il resto internazionali sulle capitali europee, contro gli oltre 500 voli giornalieri di gennaio”

**Once a Week
rubrica**

di gennaio” viene precisato da Leogrande.

Si parla sicuramente di una situazione extra - ordinaria che ha costretto Alitalia ad operare al 10% delle proprie potenzialità, una situazione che si inserisce in un quadro macroeconomico fortemente compromesso che ha travolto appieno il settore del turismo e dei trasporti.

‘Si partirà con 92 aerei: 20 per il lungo raggio 60 per il medio e 12 per i voli regionali’

- LEOGRANDE

Sospensione, transizione, vendita: questo il processo illustrato da Leogrande.

Probabilmente ci saranno due newco, una per Alitalia una per Cityliner. “L’esigenza di avere due società distinte è dettata dalla necessità dal punto di vista tecnico, per non confondere le masse generate da Alitalia e da Cityliner”.

Si partirà con 92 aerei: 20 per il lungo raggio 60 per il medio e 12 per i voli regionali. Forse aumenteranno, forse no, tutto dipende dall’andamento dei mercati e dal rapporto tra domanda e offerta dei voli ad emergenza conclusa.

Con la stessa cautela il commissario ha indicato il 1 giugno come data di partenza del nuovo assetto societario, anche in questo caso il condizionale è necessario poiché le incognite sono tante, i tempi stretti e l’avvio deve essere effettuato in prospettiva del mese pieno. Si potrebbe slittare quindi di altri trenta giorni.

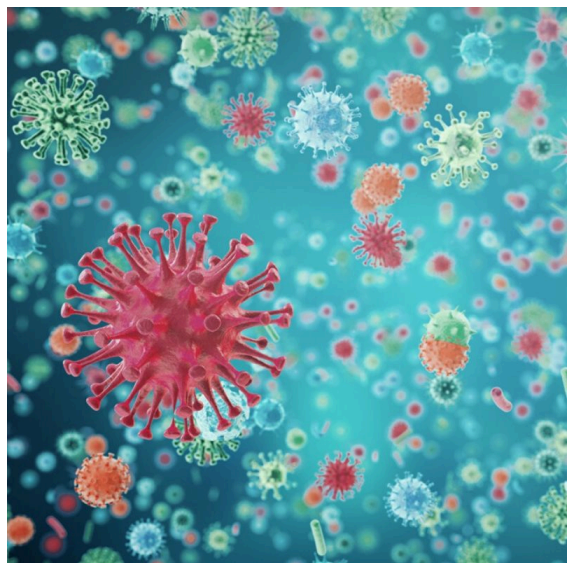
Nessun cenno alla parte socialmente più rilevante di Alitalia: i suoi dipendenti.

A breve verrà riconvocato un tavolo sindacale per poter creare, con la collaborazione dei rappresentanti dei lavoratori, le condizioni migliori per il rilancio del vettore.

Tutto quello che riguarda il rinnovo delle alleanze, in scadenza il 31 maggio, la definizione di un piano industriale valido e competitivo sono, puntualizza il commissario, di gestione di chi acquista o fitta il ramo d’azienda.

Rimangono quindi distinte le posizioni di Leogrande e Patuanelli: il primo ha sempre parlato di vendita “finale”, il secondo riferisce di un processo di nazionalizzazione e rilancio.

Per stessa ammissione del Commissario, il cambio di scenario degli ultimi quattro mesi ha portato ad una rivalutazione dell’ordine delle problematiche da affrontare: si è passati dal confronto serrato con la Commissione Europea delle prime settimane del 2020 all’annuncio della sospensione della procedura di vendita.



**Once a Week
rubrica**