Da Etihad il piano per il rilancio di Alitalia: prendere o lasciare

Venti pagine fitte fitte. Per spiegare un futuro radioso per **Alitalia** ai suoi azionisti. Nel piano di **Etihad** il ritorno all'utile, di 108 milioni, nel 2017, con un fatturato a 3,7 miliardi di euro e un load factor attorno all'80%, per una compagnia diventata, sulle orme dei vettori del Golfo, tra cui la stessa Etihad, a cinque stelle, con molte più rotte intercontinentali (intanto però da giugno verrà cancellato il volo trisettimanale Roma-Caracas, ndr) grazie a nuovi aerei in arrivo. Come al solito, parlando del vettore romano, è *Il Messaggero* la fonte che riesce ad anticipare notizie e indiscrezioni sul negoziato con Etihad. E questa volta lo fa raccontando punto per punto il piano di rilancio di Alitalia pensato dalla compagnia emiratina, che si basa moltissimo (ma non sarebbe dovuto esser stato sempre così?), sul **Made in Italy e sull'alta qualità del servizio**. E che porterebbe il vettore a crescere nel fatturato fino a 4,5 miliardi nel 2023 con un utile a 212 milioni e un mol a 694, dai 237 milioni del 2015.
Sei le linee guida evidenziate dal piano: le sinergie con Etihad e le compagnie collegate; l'integrazione in un network con oltre 95 milioni di passeggeri; la riduzione del corto raggio e il contestuale sviluppo del lungo raggio con il lancio da **Roma Fiumicino** di 7 nuove rotte in meno di 3 anni; l'ottimizzazione degli slot da **Linate** per la connessione con le capitali europei; l'incremento del lungo raggio da Malpensa con 25 nuovi voli settimanali nel 2018 rispetto agli attuali 11. Sarà poi sempre **Malpensa** l'hub di riferimento per il rilancio in grande stile del cargo. **Pechino, Mexico City, Santiago del Chile, San Francisco, Seul e Shanghai** sono le nuove destinazioni su cui puntare, mentre maggiori frequenza verranno inserite su Chicago, New York e Rio, con **Abu Dhabi** che diventerà l'hub "italiano" per l'emisfero Est, con voli per il suo feederaggio da **Roma, Milano, Venezia, Catania e Bologna**. A regime, cioè nel 2018, le destinazioni domestiche saranno 26, quelle internazionali 61 e le intercontinentali 18, per 105 destinazioni complessive, 7 nuove, e un flusso di passeggeri che raggiungerà i 23 milioni.
Nel piano anche un accenno diretto "all'occasione **Expo**", sfruttando anche le altre partecipate europee, **Etihad Regional e Air Berlin**, teste di ponte, questi due vettori, utili anche a riconquistare il ricco mercato business del Nord, e del Nord Est in particolare, ora molto vicino a Lufthansa. Fimicino sarà comunque il suo "hub", da sviluppare ulteriormentecon 7 nuove rotte.

I nodi esuberi, 2700 secondo il piano Etihad, e debiti, 562 milioni di cancellazioni e 140 per cui è previsto un allungamento al 2021, sono quelli che dovrà sciogliere l'ad del vettore italiano **Gabriele Del Torchio**, che attende i risultati del Consiglio di gestione di Intesa San Paolo per inviare la lettera (finale?) di accoglienza del piano Etihad al suo ceo, **James Hogan**.
Intanto dalla Francia, **Air France** fa sapere che donerà 100 milioni di euro in azioni ai propri dipendenti per ringraziarli degli sforzi fatti che hanno consentito di mettere a posto i conti. "Guastati" anche da Alitalia. Che ora, però, vuole prendersi una rivincita dal suo ex-socio forte grazie ai petrodollari di Etihad.