

Alitalia, prende quota l'ipotesi Lufthansa

Prende quota la pista Lufthansa per la ristrutturazione di Alitalia. Al progetto sta lavorando il presidente della compagnia, Luca Cordero di Montezemolo, d'intesa con i soci arabi di Etihad Airways, con i quali i rapporti sono migliorati da quando Abu Dhabi ha annunciato il licenziamento di James Hogan, l'a.d. di Etihad.

La convergenza di Alitalia con Lufthansa sarebbe coerente anche all'allargamento della collaborazione commerciale tra Lufthansa e Etihad annunciata ieri ad Abu Dhabi. Già legate da un accordo di code sharing, le due compagnie hanno firmato un accordo da 100 milioni di dollari (in quattro anni) nella ristorazione. Lsg Sky Chef (Lufthansa) fornirà pasti per i voli di Etihad per 16 destinazioni. Inoltre i due gruppi hanno siglato una lettera d'inten-

ti per collaborare nella manutenzione e revisione degli aerei.

Le trattative fra Alitalia e Lufthansa, secondo fonti autorevoli, puntano a un accordo con il gruppo tedesco, che dovrebbe sostenere Alitalia nei voli a breve e medio raggio. È il settore «narrow body» sul quale Alitalia studia anche altre ipotesi, cioè o la realizzazione di una propria struttura low cost o la cessione a una vera low cost, come Ryanair o easyJet.

L'alleanza giudicata preferibile da Alitalia è con Lufthansa. Eviterebbe anche di accostare il marchio tricolore a una compagnia low cost estrema, che non sarebbe gradita a tutti i suoi clienti. I voli low cost verrebbero fatti da Air Berlin, la partecipata al 29% di Etihad che ha ceduto 38 aerei ed equipaggi a Lufthansa.

I tedeschi hanno chiesto ad Ali-

talia di abbattere i costi. Solo a queste condizioni Lufthansa sarebbe disposta ad investire e diventare azionista di Alitalia. Diceva così anche Etihad nel 2014, quando ottenne da Alitalia un accordo sindacale per ridurre l'organico di 2.000 addetti. Se diventasse azionista di Alitalia, Lufthansa potrebbe immettere soldi anche per investire nella flotta.

Alitalia oggi incontrerà di nuovo i sindacati, nel negoziato per un nuovo contratto di lavoro, per tagliare il costo del personale del 25% rispetto ai 600 milioni annui. Nelle carte riservate la compagnia indica un numero di 1.514 esuberanti tra i 7.842 dipendenti (cioè il 19%) delle attività permanenti «core & commercial operations & customer management». Non sono però calcolati gli esuberanti in altre attività e tra i piloti e

assistenti di volo, per i quali scarterebbero tagli con la messa a terra di una ventina di Airbus 320.

Dalle prime valutazioni il consulente Roland Berger ha bocciato il piano dell'a.d. Cramer Ball (in questi giorni ad Abu Dhabi), troppo ottimista sui ricavi e poco incisivo sui costi. Per fare un piano low cost Alitalia ha chiesto aiuto a un altro consulente, Bain, che aveva già elaborato proposte comprese con la low cost in ottobre, ma Ball le aveva scartate. Adesso quelle ipotesi tornano d'attualità. La compagnia è in ritardo rispetto all'impegno di presentare un piano industriale al governo, preso il 9 gennaio. «C'erano tre settimane», ha ricordato ieri il ministro dello Sviluppo, Carlo Calenda. Il piano però non c'è.

G.D.