

Lufthansa stringe su Alitalia ma chiede garanzie al governo

I paletti: i tedeschi non vogliono gestire la ristrutturazione della compagnia

Lufthansa sarebbe pronta a offrire 300 milioni per chiudere la partita su Alitalia, ma vuole precise garanzie e, soprattutto, non sarebbe disposta ad accollarsi la ristrutturazione dell'ex compagnia di bandiera. L'indiscrezione è arrivata da Handelsblatt che ha interpellato fonti interne al vettore. Quest'ultimo non ha voluto commentare i contenuti dell'articolo.

Secondo la ricostruzione fornita dal quotidiano tedesco, dopo il fallimento della trattativa per rilevare Niki - la controllata austriaca di Air Berlin fondata e poi ceduta dall'ex pilota di Formula 1, Niki Lauda -, il big dei cieli guidato da Carsten Spohr sarebbe intenzionato a proseguire la propria strategia di espansione nel Vecchio Continente e avrebbe individuato in Alitalia un importante obiettivo

strategico: «Lufthansa può offrire un prezzo di acquisto di circa 300 milioni per Alitalia. Il governo confida in un'entrata di 500 milioni». Lo stesso Spohr in più occasioni non ha fatto mistero del suo interesse. «Per noi l'Italia è il secondo mercato più importante dopo gli Usa - aveva spiegato qualche mese fa -. Non può essere dominio delle low cost, serve qualcuno che la colleghi con il resto del mondo».

I tedeschi sarebbero quindi intenzionati a stringere, ma gli ostacoli «sono enormi», scrive il quotidiano, «perché una cosa è chiara negli ambienti della compagnia: la ristrutturazione di Alitalia non sarà gestita da Lufthansa, ma dovrà essere assunta dagli interessati in Italia e prima dell'acquisizione. E ci vorranno minimo 18 mesi». Tra i nodi da sciogliere, spiega Handelsblatt, ci sarebbero poi alcuni «privilegi» del personale, a cominciare dal diritto dello staff di vivere a Roma, anche se la sede di lavoro è Milano, e il tempo di viaggio tra le due città calcolato come parte integrante dell'orario di lavoro. «Finché nessuno in Italia si adopererà per abolire questi privilegi, la vendita di Alitalia è quasi impossi-

bile», è il ragionamento che circola all'interno della compagnia secondo il giornale tedesco. Che sottolinea poi come anche il prestito ponte «potrebbe essere un problema. La domanda - si chiede il quotidiano - è se debba essere rimborsato da un investitore».

Come noto, il governo ha incrementato ulteriormente, attraverso una norma ad hoc nel decreto fiscale (articolo 12, lo stesso con cui è stato peraltro allungato al 30 aprile l'iter della procedura di cessione), la dotazione finanziaria portando a 900 milioni l'ammontare complessivo del prestito e prorogandone la durata: altri 300 milioni, da erogare nel 2018, anche mediante anticipazioni di tesoreria, e da restituire «entro il termine dell'esercizio». Quanto al resto, il provvedimento stabilisce che «tale ultima proroga determina, nel 2017, il venir meno del rimborso» dei primi 600 milioni «e il suo posticipo al 2018», quando, come detto, dovrà essere restituita anche la nuova tranche. Liquidità che la compagnia ha usato solo in piccola parte. Come hanno infatti chiarito nelle scorse settimane i tre commissari straordinari, Luigi Gubito-

si, Enrico Laghi e Stefano Paleari, nel corso di un'audizione in Senato, a fine novembre Alitalia aveva in cassa 836 milioni (rispetto agli 845 milioni di ottobre).

Altro tema da risolvere sarebbe poi il numero dei dipendenti del piano dei tedeschi. In ballo, secondo i rumors rilanciati anche da Handelsblatt, ci sarebbero mille occupati che il governo vorrebbe includere nel pacchetto. Di certo, per ora, c'è che Lufthansa, puntando solo alla parte aviation (attività di trasporto aereo, manutenzione inclusa), non rileverebbe i circa 3100 dipendenti dell'handling, finito nel mirino di altri operatori (tra gli interessati, figurerebbe Airport Handling, partecipata da Dnata-Emirates).

Inodi da sciogliere sono diversi, dunque, e i colloqui proseguono con tutti i soggetti interessati. La deadline è stata spostata ad aprile e il cerchio dovrebbe chiudersi dopo il voto anche se il governo nelle scorse settimane, per bocca di alcuni ministri (Delrio e Calenda), aveva ventilato una possibile finalizzazione già prima delle elezioni.

Ce. Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'iter. Più player in campo per la vendita: Lufthansa in corsa per la parte aviation