

Alitalia, cresce il pressing su Lufthansa

► Girandola di incontri dei commissari con i tedeschi ► Da sciogliere il nodo degli esuberi: quota 2 mila per provare a stringere i tempi e accelerare il negoziato è ritenuta troppo alta. Nuovo vertice il 15 dicembre

IL SALVATAGGIO

ROMA Si stringe il cerchio su Lufthansa. I commissari guidati da Luigi Gubitosi stanno intensificando gli incontri e dopo quello di l'altro ieri a Francoforte, in cui sono stati fatti piccoli passi avanti, vedranno i tedeschi anche la prossima settimana, con ogni probabilità il 15, per provare a serrare i tempi e chiudere la trattativa a gennaio, come chiesto del resto dai ministri Graziano Delrio e Carlo Calenda, o comunque prima delle elezioni politiche. Il governo, come noto, spinge forte in queste direzioni allo scopo di sottrarre il caso dal tavolo già bollente della campagna elettorale. Palazzo Chigi, pur non soddisfatto per le offerte fino ad oggi ricevute, ha anche capito che bisogna insistere con i tedeschi perché sia il Fondo Usa Cerberus che EasyJet non danno, almeno per ora, sufficienti garanzie di solidità e, soprattutto, prospettive di sviluppo industriali di lungotermine.

Gli americani, sempre al momento, non hanno nemmeno presentato una offerta vincolante, limitandosi ad annunciare, anche se con grande determina-

I TEDESCHI IMMAGINANO UN COMPAGNIA CON A REGIME 6 MILA DIPENDENTI PALAZZO CHIGI SPERA DI CHIUDERE IN UN MESE

zione, il proprio interesse attraverso la carta stampata. Insomma, in assenza di una svolta, sempre possibile ma alquanto improbabile, resta difficile immaginare che possano fare concorrenza al piano Lufthansa che, in oltre 20 pagine, mette nero su bianco una serie di punti: dalla strategia di crescita alle rotte da implementare, dalle sinergie agli interventi per aumentare produttività ed efficienza, dal livello di load factor da raggiungere alle tratte da tagliare perché in rosso fisso.

I PUNTI CALDI

Del resto nel dossier "Lufthansa Group's offer for business activities of Alitalia", redatto dal gruppo di lavoro coordinato da Joerg Eberard, c'è la road map che i tedeschi vogliono condividere con commissari e governo, una base di partenza per costruire una alleanza vincente dopo il flop di quella targata Etihad. Per questo, per evitare gli errori del passato, la proposta tedesca è flessibile pur avendo alcuni punti fermi. Il nodo del prezzo, ad esempio, è considerato lo scoglio più semplice da superare. Sul tavolo ci sono fino a 250-300 milioni di euro, cifra che potrebbe ridursi o aumentare in funzione delle condizioni che il governo e gli stessi commissari potranno individuare per gestire la fase di transizione. Si tratta, in particolare, di interventi per supportare le azioni sul fronte degli esuberi e di quelle per aumentare l'attrattiva del Paese sotto il profilo turistico o, più tecniche, per avere più slot da Milano. Un pacchetto com-

Il confronto

Milioni di passeggeri ■ 2005 ■ 2015



plessivo come chiesto in passato anche da Etihad e rimasto in buona parte nel cassetto.

Il problema vero, su cui si sta trattando ad oltranza, è quello degli organici. Perché Lufthansa, al di là delle schermaglie diplomatiche, immagina una "New Alitalia", risanata e con a regime non più di 6 mila dipendenti. Il che tradotto vuol dire circa 2 mila esuberi, escluso il settore dell'handling che non rientra, come risaputo, nell'offerta di Francoforte. Gli aerei, sempre a regime, dovrebbero attestarsi a quota 90, anche se Luf-

thansa non esclude e lo avrebbe ribadito proprio l'altro ieri a Francoforte, la possibilità di aumentare la flotta e, in prospettiva, i livelli occupazionali. Tra richiesta e offerta ballano 900-1.000 posti di lavoro, un divario ampio che però le parti vorrebbero, il condizionale è d'obbligo, provare a colmare. Il governo, ovviamente, vuole impegni messi nero su bianco e non si accontenta del fatto che le destinazioni servite da Alitalia nei piani tedeschi possano passare dalle 18 attuali a 26. Sul tavolo negoziale Francoforte ha gioca-

to la carta della manutenzione "made in Italy", che sarebbe rafforzata, e dello sviluppo del lungo raggio da Fiumicino, mentre Milano sopravviverebbe sempre più da ponte per collegare la parte più ricca e produttiva del Paese con Germania e resto del mondo. Il 15 dicembre la trattativa sugli esuberi entrerà nel vivo. Nessuna delle due parti vuole rompere, tutti, almeno a parole, sono alla ricerca di un compromesso per dare un futuro alla ex compagnia di bandiera.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA