

Alitalia, la maxi-cordata vuole l'esclusiva Un modello estero per Fs

Giorgio Pogliotti e Mara Monti ▶ pagina 38

Trasporti/1. Ieri a Roma il vertice tra i commissari straordinari e i rappresentanti dei soggetti alternativi a Lufthansa

Alitalia, la cordata vuole l'esclusiva

Nella maxi-alleanza ruolo di primo piano al fondo Cerberus e ad easyJet

Giorgio Pogliotti

ROMA

Primo incontro ieri a Roma tra i commissari straordinari di Alitalia ed i rappresentanti della cordata alternativa a Lufthansa (Cerberus, AirFrance, easyJet e Delta). L'alleanza a quattro mira ad ottenere una trattativa in esclusiva per acquisire Alitalia in blocco, ma vista la vicinanza dell'appuntamento elettorale, ogni decisione è rimandata a dopo il 4 marzo.

Secondo i rumors, in questa cordata un ruolo di primo piano verrebbe assegnato al fondo americano Cerberus e ad easyJet, mentre Air-France insieme a Delta sta studiando diverse possibilità perché Alitalia resti in

Skyteam senza un loro diretto coinvolgimento nel capitale. In questa alleanza che è ancora da costituire, se easyJet è allettata dalle possibilità di sviluppo nel lungo raggio, AirFrance è mossa dalle prospettive di occupare anche il segmento delle low cost

(come la principale competitor Lufthansa con Eurowings), mentre Cerberus - che ambiva sin dal principio ad acquisire il controllo di Alitalia - trova quei partner industriali europei necessari per superare la barriera del 49% prevista per gli operatori extra Ue (a giorni si attende l'arrivo del banchiere Roberto Nicastrò come senior partner del private equity Usa). Il fondo americano, già messo alla prova con il risanamento e il rilancio della moribon-

da Air Canada, vorrebbe però che una quota di Alitalia fosse pubblica e punterebbe anche su un coinvolgimento dei lavoratori per ottenere il sostegno dei sindacati.

La costruzione di un polo alternativo a Lufthansa ha iniziato a prendere consistenza dopo che l'offerta tedesca è stata rispedita al mittente, perché giudicata insoddisfacente sul fronte degli investimenti e degli esuberanti, ma soprattutto perché il colosso tedesco puntava ad acquisire Alitalia solo dopo una pesante ristrutturazione ad opera dei commissari. Soluzione considerata impraticabile dagli stessi commissari e dal governo. A quel punto si sono riaperti i giochi ed è spuntato un secondo possibile pretendente, anche se ancora si attende la presentazione

di una vera e propria offerta dalla cordata. Proprio il "pericolo" che Alitalia potesse entrare nell'orbita di Lufthansa - che fa riferimento a Star Alliance - ha spinto Air France-Klm a muoversi, non solo per l'importanza che ha il mercato italiano (in un recente convegno dell'Enav è emerso che il traffico aereo nel 2017 in Italia è cresciuto del 3%, i passeggeri di oltre il 6%). Ma anche per la sfida che si gioca sul ricco mercato nord americano, che vede Alitalia partner della Joint venture transatlantica con Air France-Klm e Delta Air Lines fino al 31 marzo 2022. La JV rappresenta il 25% dell'intera capacità offerta sul mercato transatlantico e genera circa 13 miliardi di dollari in ricavi annuali.

Con Ferrovie allo studio accordi sul modello estero

Mara Monti

MILANO

Dalla cordata con i soci industriali e finanziari agli accordi commerciali con Trenitalia. Si lavora su più piani per cercare di trovare una soluzione al dossier Alitalia, mettendo in campo tutte le opzioni che prevedono anche il lancio del progetto di servizio shuttle Milano-Londra per il traffico d'affari.

L'ultimo capitolo annovera l'entrata in campo di Ferrovie dello Stato per ora in veste di potenziale partner commerciale sull'esempio di quanto già succede in altri paesi europei, dalla Francia con Air France e Tgv alla Germania con Lufthansa e Deutsche Bahn. Ma il ruolo della società del trasporto ferroviario che secondo quanto risulta a *Il Sole 24 Ore* sarebbe stata chiamata in causa dal governo sul modello proposto nella gara per l'Ilva (ieri il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha negato che il governo ci stia lavorando), potrebbe avere un altro spessore, nel caso in cui la cordata avesse difficoltà a decollare. «Gli accordi commerciali hanno senso e vanno nella giusta direzione - spiega Andrea Giuricin, docente di Economia dei trasporti all'Università Bicocca di Milano -. Altra cosa è un intervento delle Ferrovie dello Stato per il salva-

taggio di Alitalia. Questa ipotesi la vedo più difficile anche perché dovrebbe passare al vaglio delle autorità europee allungando di fatto i tempi».

Già, i tempi. Una incognita che comincia a pesare perché ulteriori ritardi nella risoluzione del dossier, potrebbero aggravare l'equilibrio finanziario di Alitalia benché i commissari abbiano sempre detto di non avere intaccato finora il prestito pon-

L'ASSE CONFERMA

Giuricin (Bicocca):

«Le intese commerciali vanno nella giusta direzione. Più difficile un coinvolgimento nel salvataggio per i paletti Ue»

te da 900 milioni euro.

Di certo, una integrazione treno-aereo è un'opzione che ciclicamente viene riproposta da quando l'avvento dell'Alta Velocità ha cambiato le scelte dei passeggeri: «La migliore qualità del servizio ferroviario ad alta velocità, prezzi competitivi e la possibilità di iniziare e terminare il proprio tragitto nei centri delle città hanno creato nuova domanda e acquisito passeggeri prima utilizzatori dell'aereo - aggiunge Giuricin -. Il treno ha ormai conqui-

stato tre quarti del mercato».

Secondo il docente, l'alta velocità ha prodotto una forte concorrenza con il trasporto aereo soprattutto nelle tratte inferiori ai 700 chilometri. «In questa prospettiva, il treno potrebbe avere una funzione di feederaggio andando ad alimentare l'hub and spoke di Roma Fiumicino. Tuttavia, il problema di Alitalia è l'esiguo numero di voli intercontinentali che rende difficile coprire il costo del servizio subinaria». La concorrenza del treno ha colpito anche altre compagnie: ad esempio easyJet ha ridotto il numero di voli sulle rotte in concorrenza con il treno ed ha chiuso la Linate-Fiumicino, mentre Ryanair da tempo non opera più la rotta Roma-Milano.

Un'altra difficoltà è da ricercare nella rete di connessione di Fiumicino e Malpensa gestite a livello regionale: nel caso del Malpensa express è Trenord, mentre per il collegamento Roma Termini-Fiumicino è un contratto di servizio tra la Regione Lazio e Trenitalia. «Treno e aereo hanno indubbiamente spazi di collaborazione, ma ad oggi - conclude Giuricin - almeno sul mercato domestico, è possibile dire che il trasporto ferroviario ad alta velocità si sta rivelando vincente».