

Ma Di Maio assicura: "Gli investitori arriveranno, contatti importanti"

LUCIO CILLIS, ROMA

«La partnership tecnica tra Fs e Alitalia è il punto di partenza. Gli investitori arriveranno perché abbiamo dei contatti importantissimi. Che non vedo l'ora di rivelare». Luigi Di Maio, positivo sul futuro di Alitalia, ha in tasca una soluzione. Peccato non faccia ancora dei nomi, a una settimana dalla scadenza della procedura di vendita della ex compagnia di bandiera (a breve nuovamente nazionalizzata) e a 45 giorni dalla restituzione del prestito ponte da 900 milioni più interessi al 10% che svuoterà nei mesi invernali le casse di Alitalia.

E peccato che la stessa azienda ferroviaria ieri abbia tirato il freno a mano sull'operazione: «La nostra offerta – ha spiegato il presidente Gianluigi Castelli, raffreddando l'ottimismo del governo – non è impegnativa. E non c'è una percentuale di ingresso prefissata...». Una stonatura rispetto alla proposta di acquisto che dovrebbe portare con un pugno di milioni Alitalia sui binari di Ferrovie dello Stato per poi aprire le porte ai soci esteri a fine inverno. Il pacchetto per il salvataggio sarebbe comunque

pronto, insiste Di Maio, e gli attori sono Ferrovie dello Stato, con l'amministratore delegato Gianfranco Battisti fresco di nomina, convinto della bontà dell'operazione e gli investitori esteri disposti a rilanciare la società. Una missione che però rischia di essere quasi impossibile visto che servono come minimo 2 miliardi di euro solo per iniziare le attività, comprare o noleggiare una decina di aerei di lungo raggio mantenendo al loro posto circa 11mila dipendenti. Undicimila dipendenti sono, più o meno, lo stesso numero di persone che ogni giorno Ryanair impiega per far volare 130 milioni di passeggeri all'anno, contro i 22 milioni scarsi di Alitalia. I numeri, quindi, sono imprecisati e incrinano l'ottimismo di Di Maio. I "cavalieri bianchi" del vicepremier, disposti a sporcarsi le mani, e pronti ad agire sono Delta Airlines con China Eastern, entrambi partner in Sky Team, alleanza che vede tra i protagonisti anche Alitalia. Alla finestra sarebbe pronta a scendere in pista easyJet, compagnia concorrente di Ryanair che potrebbe farsi carico del medio e breve raggio di Alitalia nelle città dove l'alta velocità ferroviaria non

arriva.

Il network sarebbe incentrato sulle Frecce e sul federaggio (tecnicamente "alimentazione dei voli") di easyJet. Questa rete di collegamenti avrà Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa come centri nevralgici sui quali smistare i passeggeri diretti verso il Nord America o l'Asia. Il piano stilato da un gruppo di tecnici chiamati a raccolta dal governo sarebbe in sostanza questo al netto di sorprese che potrebbero arrivare dalla Germania dove Lufthansa scalpita per non lasciare ai concorrenti il mercato italiano forte di 180 milioni di passeggeri annui. Luigi Di Maio, a proposito dei "cavalieri bianchi", dice che ce ne sono e «sono tantissimi». Ma dietro all'ottimismo dispensato a piene mani sulla compagnia di bandiera – fallita già due volte e che in quasi 72 anni di vita è riuscita soltanto due volte a portare bilanci in attivo all'azionista Stato – si nasconde l'incertezza delle offerte che dovrebbero pervenire ai commissari per il 31 ottobre. Anche se Ferrovie dovesse confermarsi come socio unico nella prima fase, serviranno i soci industriali "veri", capaci di far volare, e stavolta non far fallire, la compagnia.