

Ryanair prova lo sprint su Alitalia

ROMA Sprint a tre per Alitalia. A sfidarsi per la parte volo e rotte, perché su manutenzione e servizi di terra si giocherà una partita diversa, saranno con ogni probabilità Lufthansa e EasyJet, che ad oggi viaggiano a fari spenti, con Ryanair a fare da terzo incomodo. In attesa del 2 ottobre, quando dovranno essere presentate ai tre commissari guidati da Luigi Gubitosi le offerte vincolanti, è la compagnia low cost, pilotata dal vulcanico Michael O'Leary, a tornare all'attacco, annunciando da Bologna in conferenza stampa che scenderà in campo per avere il lungo raggio, ovvero la parte più appetibile tra gli asset in vendita, e garantire così un «futuro luminoso» all'ex vettore nazionale. Solo pochi giorni fa, era il 31 agosto, lo stesso O'Leary aveva spiegato di voler rilevare la flotta Alitalia (90 aerei sui 120 complessivi, compresi i piloti, la manutenzione, gli assistenti di volo e le rotte. Ieri è tornato sull'argomento, non solo per provare a spiazzare i concorrenti e lanciare frecciate («Con Lufthansa ci sarebbe solo il fallimento»), ma anche per cogliere l'occasione mediatica e far pubblicità al più agguerrito vettore a basso costo. Del resto il numero uno di Ryanair non ha nascosto che la cura per i dipendenti, in caso di vittoria, sarà lacrime e sangue: «Si dovranno cambiare molte cose, non tolleremmo scioperi frequenti, se vogliono stare in Alitalia con Ryanair dovranno lavorare duro». Poi, per rassicurare, ha giurato che lo sviluppo passerà non solo da Roma e Milano, ma anche da Napoli, che sarà protagonista della nuova fase. «Non ha senso pensare a rotte stupide come Dubai. Nessuno - ha aggiunto - vuole andare a Dubai ma tutti vogliono venire a Napoli».

GLI ALTRI IN LIZZA

Complessivamente sono nove i pretendenti ai vari asset della compagnia in amministrazione straordinaria. Sei si sono fatti avanti per la parte aviation (aerei, rotte, slot, piloti) e tre per l'handling, che è il complesso dei servizi per l'assistenza a terra agli aerei e ai passeggeri. Come accennato sul fronte aviation la battaglia è tra Ryanair, EasyJet, Lufthansa, il fondo hedge Elliott, il fondo di private equity Usa di turnaround Cerberus Capital e Greybull Capital, un altro fondo Usa che già possiede la compagnia low cost britannica Monarch Airlines. Proprio i tedeschi, nelle ultime ore, avrebbero fatto trapelare di essere interessati anche alla manutenzione oltre che alle rotte intercontinentali e ad una parte della flotta. Gli esuberanti anche qui sarebbero almeno 2 mila.

Per i servizi di assistenza a terra ad aerei e passeggeri si sono fatti avanti Airport Handling, acquirente qualche anno fa di Sea Handling; Airport Service e Alisud, gestore dei servizi di terra a Capodichino.

BENE LA STAGIONE ESTIVA

Ma al di là delle proposte, più o meno in fase di messa a punto, spetterà ai commissari valutare a fondo strategie industriali e idee di sviluppo. E, ovviamente, avviare la contrattazione per chiudere il cerchio entro fine anno. Perché Gubitosi, su diretta indicazione del governo, farà di tutto per evitare lo spezzatino, anche se non sarà facile tenere tutto insieme. L'obiettivo è dare il via libera a chi presenterà il piano con i costi sociali meno pesanti. Di certo in questi mesi Alitalia ha recuperato terreno e, secondo quanto risulta al Messaggero, chiuderà in crescita la stagione estiva. I sindacati stimano un aumento del 3-5% già acquisito rispetto allo scorso anno, anche se settembre ancora non è concluso. Oggi, tra l'altro, partirà la nuova campagna pubblicitaria sulle offerte per l'autunno.

Sempre ieri invece Ryanair, ha comunicato che dal primo novembre non si potranno più portare due bagagli a mano, come succedeva in passato: chi arriverà al gate di imbarco con due bagagli dovrà lasciare il più grande dei due, che verrà trasportato in stiva senza costi aggiuntivi. La nuova regola non si applicherà a chi acquisterà il cosiddetto imbarco prioritario, un'offerta che permette di saltare la fila al momento dell'imbarco.