

«Alitalia, no a offerte speculative ok solo alle proposte industriali»

ROMA Si può fare di più. Molto di più. Le offerte per rilevare Alitalia vanno migliorate, approfondite, sviluppate. Con calma e senza pistole puntate alla tempia. E' netto il giudizio del ministero dei Trasporti. Sul tavolo di Graziano Delrio è arrivato il dossier tecnico dei commissari straordinari guidati da Luigi Gubitosi sulla trattativa in corso, con le proposte vincolanti di Lufthansa e EasyJet considerate deludenti. Del resto, al di là dei tatticismi e del fatto che ancora nessuno ha scoperto tutte le carte, in pochi si aspettavano un negoziato in discesa. Tanto meno di chiudere una partita così complessa in pochi mesi. Soprattutto alla luce di un contesto non certo favorevole per il settore aereo dopo il fallimento di Air Berlin, Monarch Airlines e l'uscita di scena di Ryanair.

GARANZIE OCCUPAZIONALI

Sia il ministro Delrio che il suo collega Carlo Calenda non sono rimasti sorpresi dalle pagelle stilate dai commissari che, in questi giorni, hanno analizzato a fondo le proposte vincolanti arrivate il 17 ottobre e avviato contatti diretti con le due compagnie in ballo, per sondare e capire quali potrebbero essere le prossime mosse.

Dal Mit è arrivato quindi l'invito a Gubitosi & Co ad andare avanti con il negoziato. E a farlo solo nel solco individuato dal governo. Ovvero lavorando in tre direzioni e con la consapevolezza che c'è ancora tanto tempo a disposizione. La mission numero uno resta quella di «vendere e non svendere» l'ex vettore tricolore senza spezzatino. Limitando al massimo l'impatto sociale sul fronte occupazionale e, nello stesso tempo, assicurando un futuro industriale sostenibile con un nuovo socio credibile e solido. Insomma, i paletti attorno ai quali devono girare le trattative sono chiari: salvaguardia dei posti di lavoro, una strategia a medio lungo termine per la valorizzazione di un asset non marginale per il Paese.

Questo significa che l'ingresso in campo di Cerberus, anche se fuori tempo massimo, viene visto dal ministero con una certa diffidenza. Se da un lato il fondo Usa ha fatto capire di essere interessato a rilevare tutta la compagnia, d'altro lato si sa bene che non essendo un operatore del settore, l'unico scopo è quello di spaccettare e vendere a pezzi il gruppo, ovviamente guadagnandoci. Meglio dunque, almeno teoricamente, trattare con Lufthansa, considerata la sponda più affidabile dove far approdare Alitalia.

Magari in attesa che EasyJet possa rafforzarsi dopo aver stretto una alleanza con un operatore di lungo raggio.

I PALETTI

Quello che Delrio ha ribadito con forza è che «non bisogna compiere scelte al ribasso». Visto che con i 900 milioni messi in campo dal governo con il prestito ponte c'è carburante finanziario per oltre un anno. C'è da dire che le due compagnie in lizza hanno avanzato proposte che sono solo una base di partenza. E che non si possono escludere aggregazioni ulteriori. Si parte dunque dal piano di Francoforte che prevede una sforbiciata di 5 mila unità, tutti ovviamente nell'area volo (che conta 8.400 mila dipendenti) con la flotta ridotta a non più di 80 aerei su 123. Tutto da scrivere invece il destino del settore di terra e manutenzione che, con ogni probabilità, finiranno ad un altro operatore specializzati. Da Francoforte ovviamente non danno numeri né confermano l'ipotesi. Di certo sia i tedeschi che i britannici di EasyJet hanno prospettato ai commissari una dura cura dimagrante sugli stipendi di piloti e hostess, scindendo il lungo raggio dal medio e corto, a cui dovrebbero essere applicati i contratti delle compagnie low cost. Insomma, la trattativa sarà lunga e complessa. Difficile infatti che Air France ed Etihad possano ritornare in gioco nonostante il grande lavoro dei commissari guidati da Gubitosi che, come evidente, ha riportato i conti in equilibrio e tagliato i costi in maniera selettiva.