

Ma il governo tiene duro «Non vogliamo svendere»

ROMA La corsa per l'Alitalia è aperta. Perché il governo non ha nessuna intenzione di svendere la compagnia, tanto più adesso che la cura dei commissari guidati da Luigi Gubitosi comincia a dare frutti. In cassa ci sono 850 milioni, il secondo semestre dell'anno si chiuderà con un'ebitda in sostanziale pareggio e a dicembre arriverà un piano industriale nuovo di zecca per cogliere tutte le potenzialità di mercato. Proprio il prestito ponte, fortemente voluto dall'esecutivo, consente di navigare con tranquillità per almeno un anno. Così la ricerca di un acquirente può essere meno affannosa.

I DUBBI

Di certo l'arrivo sulla scena degli americani di Cerberus ha fatto piacere sia all'esecutivo che ai commissari, ma non ha cambiato l'inerzia della gara. Perché i tedeschi di Lufthansa, al di là dei tatticismi di rito, sono considerati i più affidabili sotto il profilo industriale, anche se la prima offerta presentata - almeno secondo i rilievi del ministero dei Trasporti e di quello dello Sviluppo Economico - va sviluppata, implementata, corretta al rialzo. Come accade del resto all'inizio di ogni negoziato, chi si fa avanti cerca di spuntare il prezzo più basso, approfittando della congiuntura e della scarsa concorrenza. EasyJet, che sta andando molto bene sul mercato, non è infatti considerata all'altezza, a meno che non trovi un partner forte sul lungo raggio, magari anche extra europeo. Il Fondo Usa ha sparigliato le carte ma - nonostante l'offerta per tutti gli asset di Alitalia - non ha convinto fino in fondo, soprattutto non dà prospettive nel lungo termine, promettendo una sorta di «spezzatino» differito nel tempo. Anche all'interno dell'esecutivo ci sono posizioni diverse tra chi - ed è una frangia minoritaria, vorrebbe cedere in blocco, chiudendo in fretta il dossier, e chi invece punta ad una trattativa lunga per spuntare le condizioni migliori, sia sul fronte occupazionale che su quello dell'interesse generale del Paese.

I PALETTI

I sindacati, almeno per ora, stanno a guardare, rassicurati dal fatto che il governo vuole alzare l'asticella e punta a trovare la migliore offerta possibile. Da qui la scelta di adottare una procedura flessibile, per vedere se nuovi vettori si faranno avanti, magari attraverso aggregazioni o nuove alleanze. Insomma, l'obiettivo prioritario, a giudizio del ministro Graziano Delrio, resta quello di garantire l'integrità aziendale. Sulla base di queste premesse, la gara non esclude che chi non ha presentato un'offerta vincolante entro i termini previsti, non possa rientrare nella partita in un momento successivo. Più pragmatica la posizione di Carlo Calenda, ministro dello Sviluppo economico: «Tutti ovviamente non vogliono lo spacchettamento ma sono stati propri i sindacati ad avere bocciato un accordo che non prevedeva lo spezzatino. E se non siamo fermi sulla cultura della responsabilità pretesa da tutti i livelli istituzionali e sindacali e non ci confrontiamo con la realtà e se non facciamo con le parti sociali un grande lavoro su questo, quello che è stato fatto in questi anni, rischiamo di perderlo nei prossimi mesi». Come dire, che alla fine della trattativa, bisognerà mettersi intorno ad un tavolo e decidere sulla base delle offerte presentate. Evitando manovre al ribasso, ma anche di rimanere con il cerino in mano. Da un lato i commissari si aspettano che Cerberus formalizzi la sua proposta da 500 milioni, dall'altro hanno avviato contatti con i vertici di Lufthansa ed EasyJet per approfondire le soluzioni prospettate, sollecitare garanzie sul fronte occupazionale e su quello dello sviluppo.

Un negoziato che si annuncia complesso anche alla luce delle criticità di un settore, quello del trasporto aereo appunto, difficile e concorrenziale. Su un punto non ci sarà mediazione: verranno prese in considerazione solo le proposte con un contenuto industriale serio e credibile e non quelle speculative.