

## Alitalia, Lufthansa offre 300 milioni ma vuole garanzie su slot, rotte e regole

ROMA Lufthansa chiede garanzie al governo italiano. Congela, per il momento, il negoziato e aspetta segnali chiari da Roma. A Colonia in queste ore c'è un clima pesante sulla partita Alitalia. Il cda appare spaccato, incerto sul da farsi. Da una parte c'è l'ala dura che vorrebbe aspettare il nuovo governo per chiudere la partita, evitando brutte sorprese o dietrofront. Dall'altra c'è chi vuole fare in fretta, stringendo il cerchio prima delle elezioni, fidandosi in buona sostanza delle assicurazioni dei commissari guidati da Luigi Gubitosi e della volontà di Palazzo Chigi che preme per archiviare lo spinoso dossier senza ulteriori aggravati per i conti pubblici.

Nel mezzo c'è chi invita a lasciar perdere subito, portando ad esempio quanto già accaduto ai tempi di Air France nel 2008. Di certo a Joerg Eberard, capo negoziatore tedesco e braccio destro del ceo Carsten Spohr, sarebbe piaciuto portare a casa prima di Natale un risultato concreto: l'accordo per trattare in esclusiva, mettendo così il negoziato su un cammino più sicuro dell'attuale. Una richiesta respinta al mittente sin dal primo incontro di novembre. Ma che ora, secondo quanto risulta al Messaggero, potrebbe essere concessa già a gennaio. Al di là dei tatticismi, i ministri Graziano Delrio e Carlo Calenda sanno benissimo che non ci sono alternative serie al piano Lufthansa. Per la verità EasyJet starebbe sondando Norwegian per rientrare in corsa e, parallelamente, cerca il supporto di un fondo internazionale. Nessun segnale invece da Cerberus.

### IL CONFRONTO

In attesa di riavviare i contatti (in Alitalia si afferma che il dialogo prosegue), da Francoforte trapelano le condizioni poste per proseguire il confronto. In cima alla lista c'è la garanzia politica di non cambiare la carte in tavola una volta raggiunto l'accordo. Garanzie sugli slot di Milano, su Fiumicino che deve essere l'hub di riferimento, sulle rotte intercontinentali, sugli ultimi privilegi dei dipendenti da tagliare (l'esempio tipico è quello del personale di volo che abita a Roma ma che è di stanza a Milano o la navetta a spese dell'azienda). Un pacchetto che cancelli anche il pagamento del prestito ponte da 900 milioni di euro concesso dallo Stato, condizione già esclusa peraltro dai commissari. Difficile immaginare come Calenda, il più vicino alle posizioni tedesche, possa garantire tutto ciò a fronte di un'offerta di circa 300 milioni di euro per rilevare la parte volo di Alitalia. Offerta che potrebbe aumentare o diminuire proprio in ragione delle condizioni ottenute anche sul fronte della gestione degli esuberanti (circa 2 mila) e delle strategie. Il ministro dello Sviluppo comunque proverà a evitare la fuga dei tedeschi. Dalla sua ci sono il premier Paolo Gentiloni e il ministro dei Trasporti che vogliono sottrarre il caso dalla campagna elettorale. Del resto, il piano Lufthansa è il più convincente. Perché mette nero su bianco una serie di punti: dalla strategia di crescita alle rotte da implementare, dalle sinergie agli interventi per aumentare produttività, dal livello di load factor da raggiungere alle tratte da tagliare perché in rosso fisso. Francoforte immagina una New Alitalia risanata e con a regime non più di 6 mila dipendenti. Il che vuol dire almeno 2 mila esuberanti, escluso ovviamente il settore dell'handling che non rientra, come risaputo, nell'offerta. Gli aerei, sempre a regime, dovrebbero attestarsi a quota 90, anche se Lufthansa non esclude la possibilità di aumentare la flotta e, in prospettiva, i livelli occupazionali. Tra richiesta e offerta ballavano prima delle feste circa 900-1.000 posti di lavoro, un divario ampio che però le parti vorrebbero provare a colmare. Il governo, prima di dare l'esclusiva, vuole impegni nero su bianco e non si accontenta del fatto che le destinazioni servite da Alitalia possano passare dalle 18 attuali a 26. A loro volta i tedeschi non vogliono che il nuovo esecutivo ribalti le intese raggiunte. Sul tavolo negoziale Francoforte ha giocato la carta della manutenzione made in Italy, che sarebbe rafforzata, e dello sviluppo del lungo raggio da Fiumicino, mentre Milano servirebbe sempre più da ponte per collegare la parte più ricca e produttiva del Paese con Germania e resto del

mondo. La partita è aperta.

