

Alitalia-Lufthansa, trattativa in esclusiva

ROMA Sarà la settimana chiave per Alitalia. Con il salvataggio che dovrebbe subire in queste ore una accelerazione, almeno stando alle parole forse fin troppo ottimistiche di Carlo Calenda. Da un lato il ministro dello Sviluppo, favorevole all'arrivo di Lufthansa, ha ripetuto che il tempo delle scelte è vicino, al massimo una decina di giorni. Dall'altra ci sono i dubbi dei tedeschi che, divisi al proprio interno tra chi vuole aspettare il nuovo esecutivo e chi intende chiudere subito, hanno chiesto al governo garanzie prima di impegnarsi nel rush finale. Oggi saranno i commissari guidati da Luigi Gubitosi a sentirne il polso in un faccia a faccia con il ceo Carsten Spohr che si preannuncia importante. I commissari voleranno infatti a Francoforte, salvo ripensamenti dell'ultima ora, per provare ad avviare quella che Calenda immagina come la stretta finale, ovvero la concessione ai tedeschi della trattativa in esclusiva, una sorta di percorso privilegiato per arrivare alle nozze, anzi all'incorporazione della parte volo di Alitalia. C'è da aggiungere però che avviare una trattativa in esclusiva non significa necessariamente chiudere.

IL PERCORSO

Calenda vuole però sottrarre il caso Alitalia - già costato alle casse dello Stato circa 9 miliardi - alla campagna elettorale, mettendo sui binari del negoziato esclusivo il dossier. I tedeschi sono tentati a tirare un po' sui tempi, soprattutto non intendono recedere da alcune posizioni. Ieri hanno annunciato un piano di 8 mila assunzioni e proprio il nodo esuberanti in Alitalia sarà al centro dell'incontro di oggi in Germania. I commissari, spinti da Calenda e Delrio, hanno una mission precisa: minimizzare i costi sociale dell'operazione e assicurare un futuro alla ex compagnia di bandiera. Il piano di Lufthansa prevede a regime non più di 6 mila dipendenti con circa 90 aerei per la New Alitalia. Il che significa almeno 2 mila esuberanti, escluso il settore dell'handling che non rientra nell'offerta. Se questo numero si dovesse dimezzare, come spera il governo, il confronto si chiuderà davvero in tempi brevi. Altrimenti bisognerà tornare al tavolo per capire le mosse di EasyJet e Fondo Cerberus, fino ad ora ancora nella nebbia fitta, ma pronte ad approfittare delle defaillance tedesche.

«Oggi abbiamo sul piatto 3 offerte - ha spiegato Calenda ieri in una intervista radiofonica - e quello che faranno i commissari, immagino alla fine di questa settimana o all'inizio della prossima, è dire quale di queste offerte è la migliore, quindi con chi si può iniziare a fare la negoziazione in esclusiva». Come dire che le parti, ovvero i negoziati con i tedeschi, non sono poi così lontane e che presto Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari termineranno la valutazione delle proposte per poi indicare al ministero dello Sviluppo con chi trattare in esclusiva.

Nel cda di Lufthansa in molti fanno però notare che non sarà facile ottenere garanzie (Fiumicino hub, più slot a Milano, taglio tratte improduttive, aiuti per gli esuberanti) da un governo in uscita e che c'è il nodo del prestito ponte da 900 milioni da sciogliere. Sul punto Calenda avrebbe già tranquillizzato: non sarà pagato dal nuovo acquirente, semmai scomputato dalla cifra complessiva offerta che, per i tedeschi, può arrivare fino a 300 milioni.