

Alitalia, ora Lufthansa detta le condizioni ma spunta Air France. I tempi si allungano vendita dopo il voto

ROMA Da cenerentola dei cieli, Alitalia si è trasformata in un oggetto del desiderio. La compagnia italiana, a sorpresa, è finita in una contesa tra i tedeschi di Lufthansa e i francesi di Air France affiancati dagli americani di Delta. Il premio, in un mercato dove la massa critica è ormai considerata la principale leva competitiva, è il predominio nei cieli europei. Questa è la sintesi della caotica giornata di ieri, iniziata con una lettera di Lufthansa recapitata al ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda. I tedeschi, convinti ormai di essere soli in corsa per rilevare Alitalia, e quasi certi di riuscire ad ottenere il via libera del governo su una trattativa in esclusiva con i commissari della compagnia, hanno posto una sorta di ultimatum. La sintesi della lettera firmata dal numero uno di Lufthansa, Carsten Spohr, è semplice quanto brutale: siamo disposti a prendere la compagnia, ma solo dopo che i commissari l'avranno ristrutturata con tagli significativi al personale.

Insomma, i tedeschi s'impegnerebbero all'acquisto, ma il contratto dovrebbe essere firmato solo dopo la ristrutturazione dell'azienda. Lufthansa non ha mai fatto mistero dei suoi piani. La «Nuova Alitalia» dovrebbe avere al massimo 6 mila dipendenti, circa 2 mila in meno di quelli attuali, e 90 aerei. Senza considerare che Lufthansa non ha intenzione di rilevare le attività di terra.

LA MOSSA

Condizioni, insomma, molto dure. Anche considerando che il governo ha sempre chiesto ai tedeschi di rivedere i numeri sui tagli, magari dimezzandoli. Quello che però il numero uno di Lufthansa, Spohr, ignorava fino al giorno prima dell'invio della lettera a Calenda, è che intanto, sottotraccia e nel segreto più totale, Air France-Klm e gli americani di Delta, si erano rifatti avanti spedendo anche loro una missiva nella quale si sono detti pronti ad affiancare EasyJet, il vettore low cost già in corsa per rilevare la compagnia italiana. Una mossa che ha colto di sorpresa i tedeschi, che da un minuto all'altro si sono trovati dall'essere i pretendenti superfavoriti e in grado di dettare le condizioni, a dover competere nella corsa per Alitalia con il loro principale concorrente. Le ragioni industriali dietro la mossa di Air France le hanno spiegate alcuni osservatori transalpini. «Il mercato italiano - hanno sottolineato - è uno dei più appetibili e resta il terzo in Europa. È sicuramente interessante e sarebbe un peccato che Air France-Klm si lasciasse scappare questa opportunità». Anche considerando che Lufthansa si sta già accaparrando altri asset in giro per l'Europa, come le spoglie di AirBerlin. L'entrata in scena dei francesi, insomma, cambia le carte in tavola. Con quali conseguenze? La prima, più probabile, è che la vendita di Alitalia difficilmente si concluderà prima del voto di marzo. Il dossier sarà probabilmente uno dei primi che dovrà essere affrontato dal nuovo esecutivo. Oltre al buon senso, lo suggeriscono anche i precedenti. Nel 2008 Romano Prodi, al termine del suo governo, chiuse un accordo con Air France che saltò per due ragioni: la prima era la forte opposizione dei sindacati ai 2.100 tagli programmati; la seconda era la contrarietà del nuovo governo, guidato da Silvio Berlusconi, all'operazione. Chiudere la vendita senza sapere quale sarà il prossimo governo, e soprattutto cosa pensa, è un rischio troppo elevato. Ieri dall'esecutivo la prima voce che si è levata è stata quella del ministro Giuliano Poletti. «Credo - ha detto - che vadano esaminate tutte le proposte in campo su Alitalia, oltre a quella di Lufthansa. Bisogna guardarle tutte e nella valutazione bisognerà tener conto della natura di chi fa la proposta e la sua credibilità anche dal punto di vista dell'assetto occupazionale», ha sottolineato.

I tempi si allungano vendita dopo il voto

ROMA «Se oggi avessimo sul tavolo l'offerta di Air France la prenderemmo al volo». Un auspicio o più concretamente un invito. Rileggere oggi le parole che su Alitalia Paolo Gentiloni pronunciò il 28 dicembre, in occasione della conferenza stampa di fine anno, impressiona. Il ritorno in pista del vettore franco-olandese - dopo la fuga che gli fu imposta nel 2008 per l'arrivo dei capitani coraggiosi, rivelatasi poi un disastro - oltre a svelare l'attitudine profetica del presidente del Consiglio, cambia i parametri della possibile trattativa.

IL TAVOLO

L'ipotesi di un'offerta da parte di una cordata Air France, Klm, EasyJet e Delta viene guardata con molto interesse da palazzo Chigi. Se non altro perché allarga il perimetro della trattativa che si stava riducendo alla sola Lufthansa e migliora «le offerte sul tavolo» come auspicato a suo tempo dallo stesso Gentiloni.

Lunedì della prossima settimana il ministro Carlo Calenda incontrerà i tre commissari Luigi Gubitosi, Stefano Paleari ed Enrico Laghi, che hanno avviato le negoziazioni con i soggetti in campo. La novità che ieri riportava il Sole24Ore è l'interesse di Sky-team ad associarsi all'offerta di EasyJet, mentre resta l'interesse di Lufthansa e del fondo di private equity Usa, Cerberus. «Occorre analizzare attentamente tutte le proposte perché il diavolo è nei dettagli», sostiene cauto ministro Calenda il cui obiettivo era quello di chiudere la faccenda prima delle elezioni. Adesso quel proposito potrebbe slittare, magari a dopo le elezioni anche se Bruxelles preme e chiede chiarimenti sul prestito-ponte fatto dal governo ad Alitalia.

La novità di ieri non è tanto la lettera con la quale il vettore tedesco presenta un piano di esuberi condizionando a questo l'eventuale acquisto, quanto il ritorno sulla scena di AirFrance-Klm. In attesa di lunedì - quando si capirà meglio se i tre commissari riusciranno a fare entro il mese l'analisi delle offerte - il governo si gode «il positivo interesse» che suscita la nostra compagnia di bandiera. Nel risiko dei cieli dove combattono Parigi e Berlino, Alitalia è il boccone più appetibile perché detiene il quinto-sesto posto del mercato europeo.

«Ho letto che Calenda e Delrio ne parlavano come una questione da risolvere prima delle elezioni, quindi da quello che leggo vorrebbero chiuderla prima», ha sostenuto ieri Matteo Renzi. Ovviamente il segretario del Pd è tra i più interessati ad archiviare la faccenda senza le tensioni che ci furono nel 2008, quando il futuro di Alitalia e delle sue migliaia di dipendenti divenne argomento di campagna elettorale. Un rinvio della questione - viste anche le novità - potrebbe quindi convenire alla politica che già ieri ha usato come argomento polemico il piano-esuberi di Lufthansa.

IL GIORNO

«Vediamo tutte le proposte in campo». «E nel momento in cui si vedono le proposte, si tiene conto della loro natura, della sostenibilità del piano industriale e dell'effetto occupazionale», sostiene il ministro del Lavoro, Giuliano Poletti. L'arrivo di Air France-Klm spariglia le carte di una partita che sembrava ormai a favore di Lufthansa, e ciò accade nel giorno in cui si apprende che il ceo del vettore tedesco, Carsten Spohr, ha inviato una lettera al ministro Calenda nella quale ribadisce condizioni non certo facili sotto il profilo occupazionale. A questo punto, un rinvio della trattativa a dopo il voto sembra non solo nelle cose, ma potrebbe convenire a tutti. Politica in testa.