

## Alitalia, Lufthansa medita la ritirata

ROMA Restare in corsa o lasciare il campo a Delta e ad Air France? Mai come oggi il cda di Lufthansa è spaccato sul da farsi. Con una buona fetta dei consiglieri che dopo essersi congratulati per la lettera al vetriolo scritta dall'ad Carsten Spohr agli italiani («Prima tagliate gli organici e poi subentreremo»), ora spinge per mettere in archivio il dossier. O quanto meno a temporeggiare fino a dopo le elezioni. L'ala dura, che pensava di aver già in mano il vettore tricolore, si è sentita tradita dalle manovre di questi giorni anche se per la verità i commissari avevano accuratamente evitato di concedere l'esclusiva, facendo solo capire che la strada di Francoforte era senza dubbio la più affidabile e percorribile. Se non altro per mancanza di rivali. Poi, grazie al lavoro di Luigi Gubitosi, che non ha voluto cedere alla prima offerta «made in Germany», sono spuntati in extremis gli americani di Delta, corteggiati in silenzio da mesi, e Air France, promesso sposo deluso ritiratosi dall'altare una decina di anni fa, in partnership con EasyJet. Forse anche per tattica, ieri da Parigi è arrivata comunque una precisazione: al momento non è stata fatta nessuna offerta, il cda non è stato informato. Non sorprende: è il tipico modo di trattare gli affari dei francesi.

I tedeschi, che vedranno mercoledì 17 a Francoforte i commissari per un incontro forse decisivo, pagano un po' la tracotanza dimostrata durante le trattative e un piano industriale rigido con l'asticella dei 2 mila esuberanti considerata troppo alta da Palazzo Chigi. Di certo sono però gli unici, al momento, ad aver messo nero su bianco strategie e obiettivi da raggiungere, con tanto di rotte da tagliare, sinergie da attivare, scali, Fiumicino in primis, da valorizzare. Sia Delta che Air France sono al punto zero. Gli americani, incontrati da Gubitosi ad Atlanta, hanno ascoltato con interesse e stanno riflettendo sulle potenzialità della compagnia tricolore. Cominceranno però a studiare le carte in questi giorni. La stessa cosa dovranno fare i francesi, sempre che il cda dia il via libera. Insomma, i tempi sono destinati ad allungarsi ben oltre gli steccati immaginati dal governo. Con l'incognita voto che potrebbe rimescolare ulteriormente le carte.

### IN CAMPO

Ma al di là del rebus elezioni, a Francoforte c'è chi pensa che l'entrata in campo di Air France e quella di Delta sia in fondo solo di carattere tattico. Un affondo per misurare quanto sia forte l'interesse di Lufthansa, leader dei cieli del nord Europa e desiderosa dal mettere la bandierina anche sul mercato italiano per confermare la sua leadership. Del resto i contatti tra francesi e inglesi, come accennato, sono davvero ai preliminari, anche se il tandem ha come punto di forza l'alleanza di Air France con Delta e la stessa Alitalia in Sky-Team. Una joint venture che - va detto - ha però fortemente penalizzato lo sviluppo di Alitalia proprio sul fronte delle ricche rotte del Nord America, a vantaggio di americani e francesi. «Sia come sia - è il ragionamento che fa un commissario - se cresce la competizione a guadagnarci sarà solo Alitalia. Chi offrirà di più e darà le maggiori garanzie sul fronte occupazionale e su quello industriale si aggiudicherà la gara». Lunedì i commissari faranno il punto con il ministro dello Sviluppo Carlo Calenda. Ma se l'offerta tedesca è nota e di fatto sul tavolo, Air-France-EasyJet e Delta dovranno accelerare i tempi per delineare il futuro che immaginano per Alitalia. Dalle parole devono passare ai fatti. Con tutti i contendenti chiamati a giocare a carte scoperte. Proprio quello che in fondo si augurano pragmaticamente i tedeschi.