

Su Alitalia venti di nazionalizzazione

ROMA Soffia forte su Alitalia il vento della nazionalizzazione. O quanto meno del mantenimento di una quota pubblica nella compagnia aerea. Dalla Lega al Movimento 5 Stelle, usciti vincitori dalle urne, arrivano segnali espliciti in questa direzione che, va detto, dovranno essere confermati una volta delineato l'assetto del nuovo esecutivo, sempre che si trovi rapidamente una quadra. Di certo al momento, di là delle dichiarazioni di Matteo Salvini e Luigi Di Maio, contrari a vendere a compagnie straniere, c'è solo la scadenza del 30 aprile, data indicata dai commissari straordinari guidati da Luigi Gubitosi per presentare le offerte definitive. Proposte con i relativi piani industriali che - così prevede la procedura - verranno girate all'esecutivo che a sua volta valuterà quale accettare. C'è da dire che se a Salvini e Di Maio si aggiunge anche la posizione di Forza Italia, Silvio Berlusconi in primis, il fronte tricolore diventa davvero imponente, tanto da far ripartire da zero, almeno in teoria, la gara per la cessione del vettore nazionale. In questi giorni però, come risulta al Messaggero, gli incontri e i contatti con le due cordate in lizza (da un lato Air France, insieme a Delta, EasyJet e il fondo Usa Cerberus; dall'altro Lufthansa), non si sono affatto interrotti.

SOTTO TRACCIASotto traccia i commissari hanno continuato a negoziare per arrivare alla scadenza di aprile con due progetti articolati e credibili da portare a Palazzo Chigi. Non sono mancate anche le stoccate. Con i tedeschi che hanno messo in luce, in più di una occasione, che il piano dei concorrenti non è altro che una sorta di progetto-spezziatino differito, con le diverse compagnie in campo interessate solo a questa o a quella rotta, per massimizzare gli utili e azzerare i rischi. La preoccupazione di Lufthansa è stata ovviamente accolta dai commissari che hanno chiesto, proprio per evitare la disarticolazione di Alitalia e una cessione a pezzi, assicurazioni e dettagli sulla strategia di sviluppo e sul destino degli asset, dall'handling alle rotte, dai piloti al personale di terra, oltre naturalmente al prezzo di acquisizione. Trattamento analogo è stato riservato all'altra cordata che, almeno nella prima versione del piano, aveva delineato uno scenario diverso rispetto ai concorrenti, con il mantenimento di Fiumicino come hub centrale e la valorizzazione dei piloti. Sul fronte esuberanti le proposte sarebbero invece pressoché analoghe.

IL DESTINOL'offerta più congrua, quella cioè che meno impatterà sugli organici e che garantirà la massima connettività, collegando il maggior numero degli scali del Paese, avrà la meglio. Ma non si può escludere che, proprio alla luce dei risultati elettorali, possano essere individuate altre soluzioni creative, magari coinvolgendo la Cdp, braccio armato del Tesoro, o altri soggetti pubblici o privati. Il tempo non manca visto che il prestito ponte del governo da 900 milioni non è ancora stata intaccato, mentre prosegue la cura Gubitosi, apprezzata da ogni parte politica, per ridurre i costi, aumentare la redditività, proseguire sul cammino del risanamento. Per questo le linee in perdita sono state tagliate, l'ultima in ordine di tempo è quella per il Kenya, mentre si cerca di implementare quelle in utile (Sud Africa). Sia ai 5Stelle che alla Lega, per non parlare di Forza Italia, non sfuggono comunque due dati, più volte sottolineati dai commissari. E cioè che da un lato servono uno o più partner industriali per poter far volare ancora Alitalia. Dall'altro, per dare un futuro di lungo termine e fronteggiare la competizione delle low cost, sono altrettanto necessari massicci investimenti nella flotta e nella strategia commerciale. Non meno di 1 miliardo, dicono gli esperti, per assicurare la svolta e avviare la riscossa.