

Nuova gara per Alitalia Stato al 51% e più aerei

ROMA La road map è pronta. E prevede procedura di gara nuova di zecca per Alitalia. Con nuovi paletti, tempi e procedure per trovare un partner industriale alla compagnia di bandiera. Non ci sarà il temuto spezzatino, previsto dalla vecchia impostazione, nè, soprattutto, la perdita del controllo da parte dello Stato italiano che avrà, dato irrinunciabile, una quota del capitale superiore al 50%. Il bando di gara, che prenderà corpo a settembre, fisserà obiettivi e richieste specifiche, indicando la strada da seguire alle compagnie che vorranno farsi avanti e mettendo al primo posto le garanzie sul fronte occupazionale e dello sviluppo di rete e flotta. «La rotta per Alitalia è stata tracciata - spiega al Messaggero Armando Siri, sottosegretario alle Infrastrutture che segue da vicino il dossier per conto di Salvini - perché ormai abbiamo raccolto quasi tutti i dati sullo stato di salute della compagnia. Degli errori del passato e della precedente gestione se ne occuperà, come noto, la magistratura perché questo esula dalle nostre competenze». Di certo, aggiunge, stiamo preparando una procedura diversa che scatterà a settembre visto che fino ad oggi, al di là di tanti rumors e indiscrezioni, le manifestazioni di interesse arrivate non sono mai state approfondite. In lizza, almeno secondo le informazioni, ci sono Lufthansa, Air-France-Delta e la low cost EasyJet. I tedeschi sono gli unici poi ad aver inviato al Mise, ovvero al vicepremier Luigi Di Maio, una lettera ufficiale per formalizzare il proprio interesse ad essere della partita, facendo trapelare, anche per motivi tattici, di essere disponibili anche ad avere una quota di minoranza. Silenzio assoluto invece in questi mesi dai francesi e dalla low cost.

IL PERCORSO

«Deve essere chiaro - spiega Siri - che con questo esecutivo cambia completamente l'impostazione generale. Non ci sarà nessuna svendita, né tanto meno un depauperamento dell'azienda, ma un rilancio per integrare sempre di più nella filiera del turismo la compagnia. Per fare questo sarà necessario investire sulla flotta, aumentando i voli di lungo raggio, il business più redditizio». Investimenti che dovrebbero essere a carico della mano pubblica e, in parte, del socio privato. Sul punto un ruolo attivo lo svolgerà Cassa Depositi e prestiti. Non solo nella costruzione dell'architettura azionaria che controllerà Alitalia, ma anche nell'individuazione delle risorse finanziarie. Il tutto senza violare le regole europee sugli aiuti di Stato. Siri è consapevole, come lo è lo stesso esecutivo, che non sarà un impegno da poco, visto che i commissari straordinari guidati da Luigi Gubitosi, hanno parlato della necessità di avere circa 3 miliardi per acquistare nuovi aerei, dare maggiore forza sul mercato al vettore e ridisegnare il profilo competitivo dell'azienda.

PUNTEGGIO

Ma chi vuole allearsi con Alitalia cosa dovrà proporre? Siri risponde secco: «Dipenderà dal piano industriale che ci verrà presentato. Insieme alle manifestazioni d'interesse chiederemo nel nuovo bando di presentare un piano articolato, con l'indicazione dell'hub di riferimento, dei livelli occupazionali, dei sistemi di prenotazione, della rete nazionale e internazionale su cui si vuole puntare per crescere». Insomma, un chiaro invito a Lufthansa e company a riscrivere i business plan in fretta. E a considerare il fatto che tagli draconiani al personale di terra e di volo non saranno accettati (Lufthansa chiedeva circa 4.000 esuberanti). «Dopo i tanti soldi spesi dagli italiani per salvare Alitalia, quasi 10 miliardi dal 2008 ad oggi, non possiamo accettare macelleria sociale o, peggio, un fallimento», sottolinea il sottosegretario.

GEOMETRIA VARIABILE

Non è chiaro se saranno gli attuali commissari a gestire questa nuova fase negoziale, così come è aperta la partita delle partnership pubbliche, da Fs a Poste, alla Cdp a supporto di Alitalia. «A seconda delle esigenze studieremo le situazioni - dice sempre Siri - con aziende che si occupano di trasporti e di

mobilità. Puntiamo decisamente al rafforzamento patrimoniale e alla credibilità dell'azionariato. Soprattutto vogliamo superare definitivamente il gap che ha frenato fino ad oggi lo sviluppo, cioè la flotta troppo piccola e debole sul lungo raggio. Mentre le potenzialità di crescita sono enormi».

Come sanno bene i commissari - conclude - il vero problema di Alitalia oggi non sono tanto i costi, che sono stati ridotti all'osso, ma i ricavi, la prospettiva di sviluppo. E noi intendiamo cambiare davvero pagina».

