

Alitalia, il piano Lufthansa: 500 milioni e 6.000 tagli

Oggi le offerte ai commissari per rilevare la compagnia

di **Leonard Berberi**

Un'offerta di circa 500 milioni di euro concentrata sulla sola parte *aviation* (la flotta, i piloti e gli assistenti di volo, gli *slot*), il dimezzamento del personale, la riduzione delle attività di corto e medio raggio — da anni in perdita per la concorrenza delle *low cost* — e un ruolo, ancora da definire, di Etihad, l'ex azionista di minoranza con il 49%. Eccole le intenzioni su Alitalia da parte del colosso dei cieli, il Gruppo Lufthansa, così come sintetizzato al *Corriere* da tre fonti alla vigilia della scadenza — per le 18 di oggi — dei termini per la presentazione delle proposte di acquisto di tutta o parte del vettore tricolore.

Le stesse fonti sottolineano come il governo sia orientato a respingere — «per qualche mese» — l'ipotesi tedesca, ritenendo i «sacrifici occupazionali intollerabili». L'obiettivo dell'esecutivo sarebbe quello di spostare il confronto a dopo il voto, previsto per il marzo prossimo, negoziando magari sulla riduzione dei dipendenti in cambio dell'ingresso di fon-

di come F2i o Cassa Depositi e Prestiti.

Niente «pacchetto intero», insomma. «Alitalia, così com'è, per noi non è interessante né da un punto di vista strategico né finanziario», ragionano ai piani alti di Lufthansa. Il personale di terra, per esempio, presenta numeri troppo elevati. E del resto con la concorrenza negli aeroporti l'*handling* si trasforma nella parte più sacrificabile. E questo comporta un'incognita sul futuro di circa seimila dipendenti su quasi 12 mila, tanti erano al 28 febbraio quelli dell'ex compagnia di bandiera.

«L'Italia è il nostro secondo mercato più importante dopo gli Stati Uniti», ha ripetuto Carsten Spohr, l'amministratore delegato del Gruppo Lufthansa, nelle diverse conversazioni avvenute nel corso dell'anno con questo giornale. «E come la Germania ha un sistema decentralizzato del traffico aereo». L'interesse c'è tutto. «Ma Alitalia deve essere un'altra cosa rispetto a oggi e con Roma stiamo cercando di capire se c'è margine per pensare a una compagnia nuova e più snella», fanno filtrare dal quartier generale a Colonia.

Ai tedeschi non basta con-

servare la quota di mercato nel nostro Paese: vorrebbero anzi incrementarla anche utilizzando la divisione a basso costo Eurowings sulla quale investirebbero 1,5 miliardi di euro. La sola integrazione con la parte di Air Berlin rilevata — 81 velivoli, tremila dipendenti — richiederebbe almeno un anno e per i tedeschi è il momento migliore per rispondere agli attacchi delle *low cost*: a partire da quella Ryanair che da sola — come calcola proprio Lufthansa in un report interno — «possiede il 13% del mercato europeo contro il nostro 9%», primato che si conferma anche in Italia.

Sul fronte Alitalia ora ci si prepara a un inverno difficile — come avviene sempre nell'aviazione — «dopo un'estate superiore alle attese». Del prestito-ponte di 600 milioni di euro sarebbero stati usati 80-90 milioni. Mentre i 300 milioni aggiunti pochi giorni fa servirebbero soprattutto come deposito presso la «camera di compensazione» della Iata, un fondo-garanzia usato per salvaguardare i voli e i passeggeri in caso di fallimento di una compagnia. Se fossero stati prelevati dai 510-520 milioni rimanenti del primo prestito avrebbe si-

gnificato lasciare il vettore tricolore con 210-220 milioni di euro per i sei mesi da novembre a marzo che sono quelli con guadagni molto bassi o quasi azzerati.

«Mi sorprende l'interesse di Lufthansa, con tutto quello che hanno da fare a casa», spiega l'analista John Strickland, direttore di JLS Consulting. Ma se l'offerta arriverà «punterà alle attività profittevoli, come il lungo raggio. I treni ad alta velocità e le *low cost* causano perdite sui voli domestici ed europei». Non è un caso, forse, se nelle prossime settimane sei Airbus A320, presi in leasing da Air One e quindi ereditati al momento dell'acquisto, verranno restituiti. L'obiettivo è risparmiare 18-19 milioni di euro l'anno anche per «compensare» il noleggio del Boeing 777-300ER (preso da AerCap) che costa da 6,6 a 13,8 milioni.

Sui voli intercontinentali Alitalia è molto attiva: a fine mese partono i collegamenti con Nuova Delhi e Malè (Maldive), si investe di più su Los Angeles e San Paolo, vengono confermati Seul, Santiago del Cile, Città del Messico, Pechino, L'Avana. E si punta a Johannesburg, Sudafrica.

lberberi@corriere.it



Nuovi soci

In alto, Luigi Gubitosi, commissario di Alitalia assieme a Enrico Laghi e Stefano Paleari. Gestiscono la cessione della compagnia. Sotto, il ceo di Lufthansa, Carsten Spohr, che valuta l'operazione

La vicenda

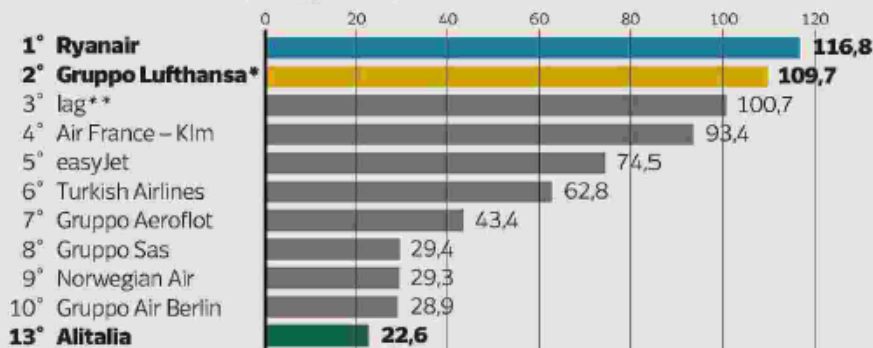
● Al 28 febbraio scorso Alitalia aveva 11.893 dipendenti. Di questi circa 6.000 sono addetti alle attività di terra.

● La parte di Air Berlin rilevata da Lufthansa comprende 81 velivoli e 3.000 dipendenti. L'integrazione richiederà circa un anno.

● Il termine per la vendita di Alitalia è stato allungato all'aprile del 2018.

Passeggeri: le prime 10 compagnie in Europa...

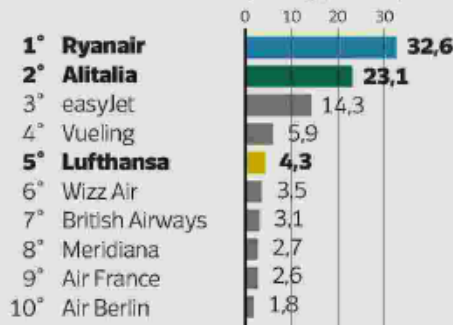
(anno 2016 - milioni di passeggeri trasportati)



*Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Eurowings **British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling

...e le prime 10 in Italia

(anno 2016 - milioni di passeggeri trasportati)



| | Alitalia | Gruppo Lufthansa |
|--|-----------|-----------------------|
| Dipendenti (al 31 dicembre 2016) | ↑ 12.119 | ↑ 123.287 |
| Flotta | ● 123 | ● 598 (escluso cargo) |
| Tasso di riempimento velivoli (in %) | ● 76,2 | ● 79,1 |
| Costo del personale (in milioni di euro) | ■ 613 | ■ 7.354 |
| Ricavi (in milioni di euro) | ■ 3.312,4 | ■ 31.660 |
| Utili (in milioni di euro) | ■ -199,1 | ■ +1.776 |