

Alitalia-Lufthansa, la trattativa avanza

ROMA Decolla il negoziato con Lufthansa. Sono partiti ieri mattina con il volo Alitalia delle 8 e 40 per Francoforte i tre commissari guidati da Luigi Gubitosi. Con l'obiettivo di stringere con i tedeschi. Una riunione fiume quella di ieri in Germania - come il primo incontro di giovedì 16 - che è servita a smussare le distanze e a studiare il business plan messo a punto dai tedeschi a cui sarebbe stata allegata, ma non ancora consegnata formalmente, anche la lettera che contiene, secondo quanto risulta al Messaggero, il range di prezzo che il colosso è disposto ad offrire per acquisire la ex compagnia di bandiera. Sul piatto ci sono fino a 250-300 milioni di euro, una cifra variabile che potrebbe aumentare a seconda delle condizioni che il governo e gli stessi commissari potranno individuare per gestire la fase di transizione.

I TEMPI

I tedeschi, per bocca del negoziatore Joerg Eberard, hanno ripetuto che c'è il massimo interesse a chiudere la trattativa in fretta, ovvero prima del voto in Italia. E hanno accolto con favore la presa di posizione del ministro dello Sviluppo Carlo Calenda, condivisa anche da parte del Pd, che ha espresso lo stesso concetto: «Parlo con i commissari, con i potenziali acquirenti, i tempi sono rapidi, puntiamo a chiudere prima delle prossime elezioni politiche ma non possiamo nemmeno farci prendere per il collo».

Del resto il ministro sa bene che temporeggiare può essere molto rischioso. Se da un lato Francoforte punta a chiudere il cerchio all'inizio del nuovo anno, dall'altro Calenda intende rispettare la promessa fatta agli italiani, ovvero vendere Alitalia senza pesare ulteriormente sulla tasche dei contribuenti. A settembre, come noto, la compagnia tricolore dovrà restituire il prestito ponte da 900 milioni. E chiedere altri sacrifici, nel caso Lufthansa lasciasse il campo, sarebbe davvero impopolare.

IL NODO

Il piano tedesco, l'unico con prospettive industriali, è una base di partenza su cui articolare il negoziato. Contiene l'analisi di tutte le rotte in perdita e la strategia per risollevare la compagnia tricolore che dovrebbe ripartire, a regime, ovvero dopo il taglio dei costi, con circa 6 mila dipendenti, una flotta di 90 aerei e una forte cura dimagrante del comparto amministrativo, mentre l'handling resterebbe fuori dal perimetro della New Alitalia. Ed è proprio sul nodo esuberanti che il braccio di ferro è più duro. Lufthansa immagina, come accennato, una compagnia con 6 mila dipendenti a regime, ovvero dopo un percorso di risanamento che prevede almeno 2 mila tagli, mentre per il governo quota 6 mila è la soglia minima da cui partire. Insomma, al momento, ballano tra richiesta e offerta circa 900-1.000 posti di lavoro. E poco importa che Lufthansa abbia promesso che dopo la cura i livelli occupazionali possano crescere, così come le destinazioni a lungo raggio (18 le attuali, 26 quelle immaginate dai tedeschi). Servono impegni neri su bianco.

Sul tavolo negoziale Francoforte ha giocato anche la carta della manutenzione made in Italy, che sarebbe potenziata, e assicurato che gli organici di piloti e hostess non verranno toccati. Anzi che le rotte a lungo raggio in partenza da Fiumicino aumenteranno. Milano si svilupperà, collegando meglio la parte più ricca del Paese con Germania e resto del mondo. Ieri i commissari hanno illustrato quanto fatto e delineato le prossime mosse sia per quanto riguarda i risparmi sia per quanto concerne lo sviluppo. Ribadendo che 2 mila esuberanti sono troppi. Respinta al mittente la richiesta, peraltro già avanzata nel precedente vertice, di avere una sorta di esclusiva. L'esclusiva potrebbe essere concessa solo a patto che Lufthansa riesca a garantire una serie di condizioni che sono oggetto di negoziato e che attengono al profilo occupazionale definitivo che dovrebbe avere Alitalia. Fino ad allora la partita resterà aperta anche se le due parti, italiani e tedeschi, non sono lontane.