

Alitalia, duello tra Lufthansa e Delta

ROMA Ferrovie dello Stato stringe i tempi per far decollare il progetto di rilancio per Alitalia. La società ferroviaria, come anticipato dal Messaggero, acquisirà il 100% della compagnia tricolore. Lo farà con una offerta vincolante che arriverà, come chiesto da Palazzo Chigi, nei prossimi nove giorni, cioè entro il 31 ottobre. Poi, in un secondo tempo, provvederà a spacchettare la quota, distribuendola tra una delle compagnie estere in lizza per diventare il partner industriale nei cieli e, forse, una società pubblica come Cdp. Uno schema, quello delineato, messo a punto dai consulenti delle Ferrovie che dovrà avere la bollinatura del Mef. Al momento dal Tesoro non sono ancora arrivate indicazioni precise, così come dal Mise sono partiti solo inviti ad andare avanti alla massima velocità nella redazione del piano.

GLI INCONTRI

Questa settimana sarà probabilmente decisiva per la scelta del vettore internazionale che dovrà affiancare Fs. Perché, anche se in forma non ufficiale, arriveranno a Roma per incontrare i vertici Fs ed esponenti del governo sia gli emissari di Lufthansa che quelli di Delta Airlines. Per la verità i tedeschi, che domani saranno nella Capitale, non avevano mai interrotto i rapporti durante questi lunghi mesi d'impasse, ribadendo al vice premier Luigi Di Maio in una lettera e in maniera non formale, la disponibilità ad essere azionisti di Alitalia con una quota ben inferiore al 50%, fermo restando la possibilità di avere voce capitolo nella gestione. Anche gli americani di Delta si accontenterebbero di una quota di minoranza. Non essendo un vettore europeo non potrebbero tra l'altro aspirare ad avere la maggioranza.

Si muove sotto traccia pure EasyJet. Nel piano della low cost inglese c'è un punto che piace molto alle Fs. La possibilità, in caso di alleanza, di far sviluppare Alitalia sulle tratte intercontinentali e di lungo raggio per sfruttare al meglio le sinergie sul medio e piccolo raggio che offre la compagnia britannica. Delta offre invece una partnership di livello internazionale e la garanzia di rimanere in Skyteam, mentre Lufthansa consentirebbe una integrazione a livello europeo molto forte.

L'OCCUPAZIONE

Di certo il piano che ha in mente Luigi Di Maio non prevede esuberi. L'obiettivo del governo è, almeno in teoria, quello di salvaguardare tutti i dipendenti, magari inserendo in Fs eventuali eccedenze. Una peculiarità che piace parecchio ai tre vettori esteri in lizza, meno al ministro dell'Economia Giovanni Tria che non ha fatto mistero dei suoi timori. C'è da risolvere in primis la questione del prestito ponte da 900 milioni da restituire allo Stato che è entrato nel mirino della Commissione europea. In queste ore Gianfranco Battisti, ad Fs, sta studiando i conti e si prepara al rush finale, garantendo così la soluzione «nazionale» tanto cara all'esecutivo. Probabile che l'esborso alla fine sia solo simbolico visti i debiti da coprire e, come detto, il nodo del prestito ponte da sciogliere. I tecnici, ma è solo una ipotesi, hanno anche pensato ad una conversione del prestito-ponte in capitale. Una soluzione tortuosa. Di certo invece Cdp sarà in campo per acquistare nuovi aerei e rafforzare la flotta. Sempre in settimana Battisti andrà al Mef e al Mise per definire nei dettagli l'operazione. Alitalia per decollare davvero, oltre ad un partner industriale, ha bisogno di almeno 1,5 miliardi di carburante finanziario.