



Vendita di Alitalia al rush finale Calenda conferma: «Gara a tre»

Il ministro prevede la scelta a breve. «Si farà sui numeri»

Elena Comelli
MILANO

PER ALITALIA è iniziata la settimana decisiva. «Oggi abbiamo sul piatto tre offerte. Quello che faranno i commissari, immagino alla fine di questa settimana o all'inizio della prossima, è dire quale di queste offerte è la migliore, quindi con chi si può iniziare a fare la negoziazione in esclusiva», ha annunciato ieri il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda. La valutazione - ha precisato - «si farà sui numeri. Il negoziato in esclusiva riguarderà esuberi, costi per lo Stato e ovviamente la validità di un progetto industriale dal punto di vista delle connessioni aeree». L'offerta di Lufthansa appare in netto vantaggio rispetto alle altre due - quella della low cost britannica EasyJet e quella del fondo americano Cerberus - tanto che l'agenzia di stampa specializzata Avionews indica già il probabile amministratore delegato della nuova Alitalia: Michael Kraus, ex ad di Lufthansa Italia, «molto stimato dal capo negoziatore della compagnia tedesca, Joerg Eberhart».

LUFTHANSA è la soluzione che sembra dare migliori garanzie ai tre commissari **Enrico Laghi**, **Luigi Gubitosi** e Stefano Paleari, in termini di solidità finanziaria. E anche migliori prospettive per uno sviluppo industriale di medio periodo. Se l'affare dovesse andare in porto, la compagnia tedesca punterebbe soprattutto su Fiumicino, come hub dell'Europa meridionale. Al di là delle scelte industriali, però, il vero nodo è quello degli esuberi. L'offerta di Lufthansa riguarda solo il settore volo di Alitalia, che in questo momento conta circa 8mila dipendenti e la

compagnia tedesca ne vorrebbe tagliare circa 2mila, il 25%. Troppi secondo i commissari e il governo, che hanno chiesto di dimezzarli. L'altra incognita riguarda il prezzo di vendita. L'offerta iniziale di Lufthansa era di 300 milioni di euro ed è stata respinta dal governo, che vorrebbe almeno 500 milioni. Dall'offerta di Lufthansa resta fuori, comunque, tutta la parte dei servizi a terra con altri 3.500 dipendenti.

ANCHE l'Associazione nazionale piloti tifa per Lufthansa che considera «l'unica soluzione valida». Ma sarebbe un azzardo, secondo i piloti, vendere l'intera azienda. «Il nostro Paese, con il suo enorme potenziale turistico, non può permettersi di perdere completamente il controllo della compagnia», sottolinea Marco Veneziani, fondatore di Anp. Resiste, invece, Claudio Tarlazzi di UilTrasporti, che critica «l'accelerazione del processo di vendita di Alitalia, senza che si sia svolto alcun confronto preventivo con le organizzazioni sindacali». «Serve un progetto industriale sostenibile per il Paese», gli fa eco Fabrizio Cuscito, della Filt Cgil, che chiede «il mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi in Alitalia e nell'indotto aeroportuale».

L'obiettivo del governo è partire con la trattativa il prima possibile e perfezionare la cessione entro il mese o i primi di febbraio, per evitare che la decisione venga gestita da chi verrà dopo il voto. Si teme il ripetersi del precedente del 2008, quando il governo Berlusconi, appena insediato, fece saltare l'intesa raggiunta pochi mesi prima dal governo Prodi con Air France e Klm. E fece salire a bordo quella cordata tutta italiana dei capitani coraggiosi, durata lo spazio d'un mattino.

