

ALLEANZA NEI CIELI

Alla guida di Ita un tedesco di Verona Giorgetti: "Mai più aiuti di Stato"

Da Bruxelles arriva il via libera alla fusione con Lufthansa che sarà guidata dal manager ex capo di Air Dolomiti
I primi obiettivi: aumentare i dipendenti a 5mila entro fine anno, rilanciare Fiumicino e far crescere gli utili

Il presidente

Turicchi "Assumeremo tanti ex Alitalia"

Antonino Turicchi, presidente esecutivo di Ita. Ora che abbracciate Lufthansa, aumenterete le vostre assunzioni?

«L'azienda quest'anno dovrebbe arrivare a oltre 5mila dipendenti - risponde Turicchi ai giornalisti, al ministero dell'Economia - e certamente continueremo a fare assunzioni dal bacino della cassintegrazione di Alitalia. D'altra parte arriviamo alle nozze con Lufthansa indossando il vestito buono».

In che senso, presidente?
«In questo matrimonio faremo trovare la casa in ordine e noi ben vestiti. Abbiamo un tasso di riempimento degli aerei dell'80% e ben 400 milioni di euro in cassa».

L'Europa, però, pone condizioni alle nozze tra voi e Lufthansa.

«Ma queste condizioni non ostacolano certo la possibilità dell'azienda di essere produttiva. Le rotte in sovrapposizione, ad esempio, non rappresentano neanche l'1% del fatturato».

I passeggeri che scelgono Ita vivranno, con voi, il passaggio da una alleanza commerciale a un'altra.

«Abbiamo già negoziato sia la tempistica sia le condizioni economiche per l'uscita da SkyTeam. E questo si realizzerà con l'aumento di capitale da 325 milioni riservato a Lufthansa. Una volta usciti da SkyTeam, entreremo in Star Alliance, ma ci vorranno dai 12 ai 15 mesi».

Torniamo alle assunzioni. Lei sa che il governo, con una norma di interpretazione autentica, ha negato esista una continuità tra Alitalia e Ita. La mossa del governo ha impedito a molti ex dipendenti di Alitalia di trasferirsi in Ita, assunti. Adesso però il Tribunale di Roma chiede alla Corte costituzionale se la norma del governo sia compatibile con la nostra Carta.

«La nostra azienda opera in perfetta discontinuità rispetto ad Alitalia: lo ha affermato, per prima, la Commissione Ue. Per questo penso che l'operazione Ita andrà avanti e che niente possa fermarla. Se ci sarà una sentenza, ce ne faremo una ragione». - a.fon.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Aldo Fontanarosa

ROMA - Joerg Eberhart diventerà il primo comandante in capo di Ita, ora che Lufthansa ottiene il via libera della Ue per acquisirne il 41% e il controllo gestionale. Eberhart sarà l'amministratore delegato del vettore azzurro.

L'ad dell'intero Gruppo Lufthansa, Carsten Spohr, lo ha lasciato intendere chiaramente ieri, nella sede del ministero dell'Economia a Roma. Serve - ha spiegato Spohr - una figura che capisca le due culture, italiana e tedesca. Eberhart - capo delle strategie del Gruppo Lufthansa - è il più italiano tra i manager germanici perché vive a Verona ed è stato alla guida della "nostra" Air Dolomiti.

Ora che la Commissione Ue autorizza le nozze tra Ita e Lufthansa, Eberhart dovrà raggiungere tre obiettivi chiave: fare utili, fare utili e fare utili. Il governo - che conserva il 59% del capitale, ma potrà uscire da Ita entro il 2033 - è convinto che i tedeschi riusciranno nell'impresa. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti dichiara chiusa per sempre l'epoca degli aiuti di Stato ai vettori nazionali, perché «né Ita né Lufthansa ne avranno più bisogno». Il governo controllerà che la gestione di Ita sia corretta e non deprima gli interessi nazionali. Ma Giorgetti, nel giorno della festa, giura che la nostra politica si terrà lontana dalla stanza dei bottoni risparmiando interferenze ai tedeschi.

E nel giorno della festa tutto sem-

bra volare alto. Ita annuncia che porterà i dipendenti a quota 5mila (dai 4600 attuali) già entro l'anno. Uscito male dal fallimento di Alitalia, lo scalo di Roma Fiumicino potrà riprendere quota. Dall'aeroporto della Capitale, partiranno in quantità sempre maggiori i voli verso le Americhe, l'Africa e l'Asia. Milano Linate resterà una roccaforte di Ita e Lufthansa mentre Malpensa sarà la base per il traffico merci (segmento in cui Ita non ha brillato).

Certo, la strategia del nostro vettore dovrà fare i conti con i paletti che la Commissione Ue pone all'alleanza, a tutela della concorrenza e dei diritti dei passeggeri. Poche limitazioni, in verità, prenderanno corpo a Fiumicino. Invece a Milano Linate, Ita-Lufthansa dovrà ri-

nunciare a svariati atterraggi e decolli giornalieri (fino a 34) aprendo molte rotte a quantomeno un concorrente (easyJet è il favorito). Per tre anni, Ita-Lufthansa ridurranno anche la frequenza dei collegamenti da Linate e da Fiumicino verso Austria, Belgio, Germania, Svizzera. E il passo indietro andrà a favore sempre dei concorrenti, fino a due. Aiuti ai competitori anche lungo quattro rotte intercontinentali (per Chicago, Washington, San Francisco e Toronto). L'insieme di questi "rimedi" ha convinto Margrethe Vestager, commissaria Ue alla Concorrenza, ad autorizzare la fusione. E nel giorno della festa esulta anche il commissario Paolo Gentiloni, di fronte a «una buona notizia per l'Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



📷 L'incontro
L'annuncio del via libera Ue alla fusione Lufthansa Ita è arrivato ieri al ministero dell'Economia

Protagonisti

Vertice al ministero dell'Economia con il presidente di Ita Antonino Turicchi, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e Carsten Spohr, amministratore delegato di Lufthansa, la compagnia tedesca

ANSA/ARND BRONKHORST

Domande&risposte

Aumento delle tariffe ma anche nuove rotte per Asia e Africa

● **Volare con Ita nell'era Lufthansa potrà costare di più?**

Il rischio esiste. Il ricarico sulle tariffe prenderà corpo se il gruppo Lufthansa estenderà al vettore italiano la strategia che ha annunciato per sé il 25 giugno. Una settimana fa, i tedeschi hanno avvertito che i biglietti sarebbero presto aumentati da un minimo di 1 euro fino addirittura a 72. La mossa, su tutti i voli in partenza da Paesi dell'Ue, ma anche dalla Gran Bretagna, la Norvegia e la Svizzera. I ritocchi si sono già visti, su alcuni ticket, fin dal 26 giugno per le partenze da gennaio 2025.

● **Perché questi aumenti?**

A motivare la manovra tariffaria sono i costi che le normative ambientali scaricano sui vettori, anche per effetto del regolamento europeo EuEts. Ita potrà chiamarsi fuori da questi aumenti?

● **I conti di Ita sono solidi?**

I tedeschi hanno chiarito che i risultati finanziari della controllata italiana non sono sufficienti. È vero: Ita chiude il bilancio 2023 con un rosso limitato a soli 5 milioni. E il

vettore conta su una cassa copiosa, da 400 milioni. Ma l'ad del gruppo Lufthansa, Carsten Spohr, sa bene che una compagnia può investire a patto di generare utili importanti.

● **Quali investimenti servono?**

Nei piani dei tedeschi, ad esempio, Ita dovrà avere velivoli di ultima generazione per la quasi totalità della flotta entro due anni (contro la quota del 66% toccata a fine 2024).

● **Le altre compagnie controllate da Lufthansa sono in utile?**

I tedeschi sono abituati bene. Swiss, la compagnia controllata da Lufthansa dalla più alta redditività,

tocca un Ebit da 809 milioni nel 2023.

● **Roma Fiumicino sarà rilanciato nell'era Lufthansa?**

Absolutamente sì. Intanto Ita ha chiarito ieri che non dovrà cedere a concorrenti diritti di decollo dallo scalo della Capitale e di atterraggio. E neanche Lufthansa dovrà farlo perché la Commissione Ue non lo chiede.

● **Perché dunque Fiumicino avrà un ruolo centrale?**

Perché un vettore costruisce i suoi utili grazie ai voli intercontinentali, da sempre i più costosi. Voli che partono da Fiumicino. Già nel 2023 Ita ha centrato un buon risultato

portando i voli del lungo raggio all'utile.

● **Ci imbarcheremo da Roma Fiumicino, con quali destinazioni?**
Ieri il ministro Giorgetti ha indicato tre direttrici privilegiate: Nord America (il mercato più redditizio al mondo), Asia e Africa.

● **Perché anche Asia e Africa?**

L'Asia è un mercato che Lufthansa presidia da sempre anche grazie ai suoi storici alleati (Air China, Air India, Singapore). L'Africa è un "pianeta" che si rafforzerà grazie agli accordi di liberalizzazione dei cieli nel Continente. Lufthansa vuole contendere viaggiatori a Iberia e Air Portugal infine nei viaggi per l'America Latina.

● **Il passeggero comune quali vantaggi avrà dalla fusione tra Ita e Lufthansa.**

Il primo visibile vantaggio arriverà dagli accordi di Code sharing che subito Ita e Lufthansa firmeranno. Si aprirà davanti a lui un ventaglio di combinazioni di volo nell'ordine di un migliaio di soluzioni.
- a.fon.