

**LAURA MATTEUCCI**  
lmatteucci@unita.it

Nonostante la manovra da 500 milioni approvata venerdì dal Cda, con una ricapitalizzazione da 300 milioni che l'assemblea dei soci è chiamata domani a ratificare, nella situazione di Alitalia resta molto da appianare. Di incognite ce ne sono parecchie, a partire da chi sottoscriverà effettivamente l'aumento di capitale, e per quale cifra. AirFrance-Klm, al momento primo azionista col 25%, e che quindi dovrebbe sottoscrivere per circa 75 milioni, è riluttante, perché - dicono fonti del gruppo franco-olandese - «il piano di emergenza proposto non è sufficiente» e «il valore della compagnia non è stato determinato». Ha approvato la manovra per evitare il fallimento della compagnia, ma adesso intende prendersi tutto il tempo necessario per decidere le prossime mosse. Del resto, il vettore sembra comunque interessato a salire al 50% di Alitalia, in modo da ottenere la gestione operativa e poter così attuare un piano di ristrutturazione vero e proprio. Improbabile, dunque, che diluisca la propria quota, ma di certo a Parigi restano in attesa di una soluzione dei problemi finanziari della compagnia di bandiera italiana. L'ingresso di Poste, poi, ha messo in allarme i francesi, che non gradirebbero l'apertura di nuove rotte intercontinentali da parte di Alitalia perché confliggerebbero con i propri interessi, sulle quali invece punterebbero le Poste. E AirFrance non sarebbe l'unico socio perplesso.

**UN MESE PER AVERE GARANZIE**

Domani, oltre all'assemblea dei soci, torna a riunirsi il Cda. Dopodiché ci saranno 30 giorni di tempo per la sottoscrizione, nel corso dei quali il gruppo d'oltralpe cercherà di ottenere garanzie innanzitutto sul nuovo piano industriale di Alitalia, sulla ristrutturazione (leggi tagli al personale) e sul cambio del management. Punto, quest'ultimo, sul quale si è già espresso il governo, che ha chiesto appunto discontinuità, e rilevante anche per le banche creditrici, coinvolte nella manovra finanziaria di salvataggio. Come dice Gian Maria Gros-Pietro, presidente del consiglio di gestione di Intesa Sanpaolo, uno degli istituti più esposti insieme ad Unicredit: «I risultati non sono buoni. Uno dei problemi della compagnia aerea è che non è gestita da professionisti, e ora questo va cambiato. Occorre trasparenza verso gli azionisti, non si può dire quindici giorni prima che non ci sono i soldi per pagare il carburante». Intesa metterà i soldi necessari perché «nel capitale della compagnia ci siamo e questo investimento lo vogliamo



Fiumicino, l'auto check-in Alitalia FOTO DI TONY GENTILE/REUTERS

# Alitalia, un piano di tagli con l'aumento di capitale

- Le condizioni di Air France per sottoscrivere la ricapitalizzazione
- Intesa SanPaolo: «La compagnia va gestita da professionisti»

mo salvaguardare, questo è l'obiettivo», ma avverte «non siamo azionisti di lungo termine», e le aspettative sono tutte per una soluzione al di fuori dei confini: «Per Alitalia è importante trovare un partner internazionale che la conduca verso una situazione di stabilità», riprende Gros-Pietro. Il nome non lo fa, ma immaginare un'alternativa ad AirFrance non è facile. Anche il premier Enrico Letta, in un colloquio con il Sole 24Ore, mette nero su bianco le richieste del governo: «L'intervento di Poste ha obbligato i privati a investire, per rendere possibile la continuità del servizio, scommettendo sul futuro. Quello che conta ora -

...  
**Domani nuovo Cda, oltre all'assemblea degli azionisti. Trenta giorni per la sottoscrizione**

**ANMIL**

**Oggi la giornata delle vittime sul lavoro**

L'ANMIL celebra oggi in tutte le province d'Italia, sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, la 63ª Giornata Nazionale per le Vittime degli Incidenti sul Lavoro. Il fenomeno degli infortuni sul lavoro e quello delle malattie professionali restano purtroppo relegati in poche righe nelle pagine delle cronache locali, eppure nel 2012 si sono ancora contati quasi 800 morti sul lavoro e sono stati denunciati 750.000 infortuni che hanno dato luogo a 40.000 invalidità permanenti; mentre, sempre nel 2012, a causa delle malattie professionali sono deceduti 396 lavoratori per malattie denunciate nello stesso anno (ai quali ne vanno aggiunti altri 1.187

per malattie professionali denunciate in anni precedenti) e sono stati riconosciuti oltre nuovi 17.000 casi, anche se va detto che negli anni l'INAIL ha registrato un trend decrescente. Al centro di tutte le celebrazioni sarà il confronto tra le massime istituzioni preposte, sulle iniziative più efficaci sia in materia di prevenzione che per la tutela a garantire in termini di risarcimenti e assistenza alle vittime del lavoro. La manifestazione principale si svolge nella capitale in Campidoglio. Alle ore 10.00 ci sarà una singolare performance del Maestro Scepti che «cancellerà» pubblicamente il Monumento equestre del Marco Aurelio

dice - è vigilare con grandissima attenzione sulla necessaria discontinuità rispetto a una gestione che ha portato a questa situazione. Asticella alta e tolleranza zero, dunque, verso ogni tentazione di ritorno indietro».

Il primo orizzonte, comunque, dopo l'assemblea di domani, è il mese di sottoscrizione aperto per l'aumento di capitale. Le mosse dei soci, come s'è visto, non sono scontate. Se AirFrance o altri soci non volessero sottoscrivere, secondo il piano finanziario dovrebbero intervenire Poste Italiane con 75 milioni e gli istituti di credito fino a 100 milioni. Il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi è tornato a chiedere un forte impegno da parte degli azionisti: «Il fatto che il Cda abbia deliberato, e io mi aspetto questo, che su 300 milioni di aumento di capitale 220 siano sottoscritti da soci privati, mi sembra un segnale importante - dice - Mi auguro che anche AirFrance partecipi».

Resta alta anche la preoccupazione dei sindacati, che dall'ennesima crisi Alitalia temono pesanti effetti occupazionali. I numeri circolati in questi giorni circa eventuali esuberanti, comunque, al momento sono tutte ipotesi senza nulla di concreto, basati sullo scenario di un'integrazione con AirFrance che ridurrebbe flotta e rotte. Dalla manifestazione a Roma in difesa della Costituzione parla il segretario della Fiom Cgil Maurizio Landini: «In Italia da anni manca una politica industriale e ora un insieme di settori sono a rischio: da Alitalia a Telecom, dagli elettrodomestici all'auto alla siderurgia», dice. «C'è bisogno di un intervento pubblico e di scelte strategiche».

## Confusi con le ali: piani di salvataggio e punti da chiarire

**L'ANALISI**

**MASSIMO MUCCHETTI**

SEGUE DALLA PRIMA

Nell'aumento di capitale della compagnia, entrano 300 milioni, ai quali si aggiungono 200 milioni di nuovi prestiti bancari. La mossa del governo serve a comprare tempo. Quattro o cinque mesi. Ma di per sé non basta ad assegnare un destino ad Alitalia. Vedremo che cosa saranno capaci di fare i soggetti forti, vecchi e nuovi (forti, si fa per dire...). Essi sono Poste, che cerca di aggiungere business a business, l'Adr che deve difendere il futuro dello scalo di Fiumicino e i suoi crediti verso Alitalia, Unicredit, prossimo azionista, Intesa Sanpaolo che ha la responsabilità di aver curato la privatizzazione patriottico-berlusconiana di Alitalia sulla base di un piano industriale sbagliato che faceva perno sull'acquisizione onerosissima di Air One e su un'alleanza capestro con Air France.

Partiamo dai numeri disponibili. Al 30 giugno 2013, Alitalia aveva un patrimonio netto negativo per 93 milioni e dava per buoni avviamenti per 363 milioni. È probabile che oggi il patrimonio netto sia ancor più negativo e che gli avviamenti, derivanti per lo più dall'acquisizione di Air One, non reggano un impairment test rigoroso. Di-

ciamo che servirebbero 500 milioni di capitale per avere un po' di mezzi propri, meno di quanto reclami la continuità aziendale, ma forse sufficienti per sedersi al tavolo. Forse. Perché c'è dell'altro. Alitalia genera perdite ingenti: 600 milioni negli ultimi due anni, il doppio lungo tutto l'arco della gestione privata. Come fa notare il Sole 24 Ore, l'attuale gestione privata ha bruciato su base annua più ricchezza di quella pubblica precedente. Il che è tutto dire, ove si consideri che questa Alitalia è partita senza i rami secchi, lasciati alla bad company in liquidazione con oneri per 3-4 miliardi a carico dello Stato. Generando perdite, Alitalia non solo ha bruciato il suo capitale, pari a 1,2 miliardi, ma ora ha anche debiti con banche e fornitori per 2,35 miliardi.

In queste condizioni, la società dovrebbe azzerare il capitale e ricostituirlo a spese dei soci attuali o di nuovi, fra i quali, in teoria, le banche creditrici che potrebbero all'uopo convertire in azioni i loro crediti. Non riuscendo in questa ricapitalizzazione, un'impresa privata porta i libri in tribunale ovvero, se di rilevanza nazionale, viene commissariata dal governo in base alla legge Marzano. La società privata Alitalia, invece, ha chiesto il patronage della politica. E il governo ha imboccato questa terza via convincendo le banche a un ulteriore impegno e concedendo un'iniezione di capitale da parte di un soggetto interamente statale

qual è Poste. Che si debba a questo punto parlare di rinazionalizzazione dell'Alitalia o di un intervento pubblico per stimolare un ulteriore versamento di denaro privato ha poco senso pratico. Senza il governo, Alitalia non ci sarebbe più. Ma con questo intervento per quanto tempo l'avremo ancora? E a quali prezzi per il contribuente e con quali prospettive per l'economia nazionale? Questi sono i punti cruciali.

Le informazioni attuali, purtroppo, non consentono risposte attendibili. Devo immaginare che ne sapremo di più quando il governo riferisse in Parlamento. Le cronache raccontano di due posizioni all'interno del sistema pubblico verso Alitalia. La prima è rappresentata dalle Fs, che hanno chiesto come precondizione per un loro intervento l'applicazione della legge Marzano ad Alitalia. In tal modo verrebbero congelati azionisti ormai non più in grado di ricostituire il capitale, e così svanirebbe il diritto di veto di Air France nelle assemblee straordinarie. La compagnia sarebbe dunque in condizione di trattare con i francesi o con altre compagnie, oggi subordinate al placet di Parigi. La legge Marzano congelerebbe anche i debiti di Alitalia con banche e fornitori, che potrebbero tuttavia proseguire a lavorare con la compagnia posto che il commissario godrebbe della garanzia del Tesoro sui nuovi impegni. Si parla di garantire circa 500 milioni. Il commissario

averebbe un piano industriale radicalmente diverso dall'attuale d'intesa con le Fs basato sulla costituzione di due compagnie, una low cost per i collegamenti point to point in Italia ed Europa e una più tradizionale per i collegamenti intercontinentali mettendo in competizione Air France-Klm con altre compagnie come Ethiad, Aeroflot o qualche cinese ed evitando il destino di limitarsi a portare passeggeri a Parigi perché da qui partano alla volta di Shanghai.

La posizione di Poste non appare così drastica. Alcuni soci privati, sostenitori di questa soluzione, pensano di rinegoziare i crediti con banche e fornitori. E di raggiungere con i sindacati un accordo per la riduzione degli organici. Ma non ci sono conferme ufficiali. Anzi, si sente dire che i denari dell'aumento di capitale e dei nuovi affidamenti saranno usati per far fronte allo scaduto. Se poi i francesi copriranno la loro quota di aumento di capitale, conserveranno il diritto di veto e Alitalia rinuncerà alla possibilità di trattare anche con altri vettori. Si legge che Poste propone come low cost la propria compagnia area, la Mistral, ma, date le ridotte dimensioni di questa compagnia che fu di Bud Spencer, resta da capire l'effetto che avrebbe sulla flotta e l'organizzazione di Alitalia. Ma soprattutto resta da capire che cosa diranno i francesi, il cui interesse sembra essere quello di portare passeggeri a Parigi e a Schiphol. La solu-

zione Poste ha tuttavia tre pregi politici: a) consente a quanti hanno avuto responsabilità nella privatizzazione berlusconiana del 2008 di evitare l'onta del fallimento; b) promette ai creditori di Alitalia un trattamento non così duro come quello della legge Marzano; c) riduce il rischio per il Tesoro ai 75 milioni messi dalla Poste invece delle garanzie per i 500 necessari con la Marzano.

Questi pregi, tuttavia, andrebbero valutati in un confronto informato. I creditori dovrebbero considerare quanto sicuro sarà il rimborso dei crediti vecchi e nuovi. Nel momento in cui l'Eni chiude i rubinetti del cherosene, il messaggio è chiaro. Quanta discontinuità c'è in Massimo Sarmi, il capo delle Poste, e quanta in Mauro Moretti, il capo delle Fs? Esiste una possibilità che più avanti le Fs rientrano in gioco? E la maggioranza delle larghe intese dovrebbe domandarsi se il rapporto con Air France Klm - un rapporto che verrebbe confermato con questo aumento di capitale - garantisca la politica del trasporto aereo che serve al Paese e se la mano pietosa con i creditori oggi non rischi di fare domani più purulenta una piaga che già è tale elevando quelli che saranno gli oneri per lo Stato di un fiasco definitivo. Il governo Letta non ha responsabilità su come e perché Alitalia sia arrivata a questo punto, ma la responsabilità di scegliere una strada o un'altra per uscire da questa crisi è tutta sua.