



LAURA MATTEUCCI
lmatteucci@unita.it

Una vicenda senza pace, quella di Alitalia. Così, mentre da più parti si inizia a tuonare contro l'ingresso di Poste Italiane ritenuto manifestamente «aiuto di Stato», all'assemblea dei soci è battaglia fino a notte sul valore della società e sulla manovra da 500 milioni per garantirne la sopravvivenza. Gli azionisti riuniti a Fiumicino, compresa AirFrance-Klm, erano chiamati a ratificare la decisione del Cda di venerdì scorso, e dare il via all'aumento di capitale da 300 milioni, unito all'accensione di nuove linee di credito bancario per 200 milioni. L'assemblea, che mentre scriviamo è ancora in corso, è stata preceduta da un breve Cda dedicato alla definizione di «aspetti tecnici»: sul tavolo la questione del valore societario, calcolabile tra zero e 150 milioni di euro. Cinque anni fa, nel momento del passaggio di Alitalia (più AirOne) alla cordata italiana, i soci di allora raccolsero 1.150 milioni. Nella ricapitalizzazione è già calcolato l'ingresso di Poste Italiane sull'inopato per 75 milioni e 100 milioni sono garantiti sempre sull'inopato dal consorzio formato da Unicredit e Intesa. Quanto alle linee di credito, anche qui 100 milioni sono garantiti da Intesa e Unicredit. Ma le incognite sul futuro restano tutte.

UN NUOVO PIANO DI ESUBERI

Partono da oggi i trenta giorni di tempo utili per sottoscrivere effettivamente l'aumento di capitale, ovvero per mettere mano al portafoglio. E il rischio è che bisognerà attendere la scadenza per capire fino in fondo le intenzioni di AirFrance-Klm. La compagnia franco-olandese, prima azionista col 25%, per sottoscrivere interamente la propria quota, con un esborso che si aggira sui 75 milioni, ha dettato condizioni molto rigide, insistendo su una ristrutturazione del debito (di oltre un miliardo) rimane un requisito indispensabile, e ritenendo il piano di emergenza «insufficiente». Il vettore d'oltralpe non naviga certo in acque tranquille (tra l'altro deve gestire 2.800 esuberanti in casa sua), e pochi mesi ha già dovuto sborsare per il socio italiano quasi 40 milioni per un prestito ponte, come s'è visto nemmeno risolutivo. In sostanza, la sua decisione è rinviata, in attesa di concordare con gli azionisti italiani un piano industriale che soddisfi i loro desideri. Un piano al quale in casa Alitalia-Cai si starebbe già lavorando, coinvolgendo anche il nuovo socio Poste Italiane (la cui quota sarà del 10-11%), e che non prefigura nulla di buono per la compagnia di bandiera, né in termini di sviluppo di business, né in termini occupazionali. I sindacati, infatti, stanno affilando le armi mentre attendono venga loro presentato un piano che, si presume, imporrà tagli massicci (si parla di almeno 2mila esuberanti, ma al momento si tratta di stime fatte alla cieca). Di certo, almeno per ora AirFrance sembra davvero

...
Il nodo della valutazione attuale della compagnia: la cifra oscilla tra zero e 150 milioni di euro

L'ultima battaglia per il salvataggio di Alitalia

● Lunga assemblea dei soci per l'aumento di capitale ● Air France chiede garanzie sul debito e la redditività ● Intanto infuria la polemica nell'Unione

poter condurre il gioco, e costringere Alitalia ad un piano gradito: che comprenda, quindi, la revisione delle rotte intercontinentali, redditizie ma in conflitto d'interessi con le proprie, e un massiccio taglio al personale. Perché, se nel corso del prossimo mese i francesi decidessero di restare alla finestra (cioè di diluire la propria quota fino all'11%), i soci italiani dovrebbero non solo compensare l'assenza con un ulteriore sforzo finanziario, ma anche cercare un altro partner per l'alleanza internazionale indispensabile per garantire un futuro alla compagnia. I francesi, peraltro, han-

no comunque il diritto di opzione su qualunque cessione a terzi. Ci sono poi anche altri soci, il cui reale apporto resta incerto: *in primis* quello della famiglia Riva, il cui 11% in Alitalia è stato sequestrato nell'ambito dell'indagine della magistratura che riguarda il gruppo. Intesa,

...
A fine ottobre scade l'accordo tra i patrioti della cordata, chi resterà ancora nel capitale?

Atlantia e Immsi hanno lanciato segnali di disponibilità. Ma uno dei punti controversi rimane il prestito convertibile da 150 milioni approvato dai soci ma versato solo per 95 milioni, che potrebbe essere restituito già in febbraio con interessi all'8%.

E per acquisire Alitalia non sembra esserci la fila. Ieri sono arrivate ben tre manifestazioni di disinteresse, da Lufthansa, da British Airways (che in realtà non è mai stata in lizza) e da Aeroflot: «Al momento non stiamo studiando nessun possibile acquisto di quote azionarie di Alitalia», dichiara un portavoce della

compagnia russa. Da Berlino parole simili: «Lufthansa è impegnata in sfide interne, soprattutto con il programma per garantire una maggiore efficienza», fanno sapere. Anche il tentativo di coinvolgere Etihad Airways, il vettore degli Emirati Arabi, finora non ha portato risultati. È pur vero, comunque, che in attesa di scoprire le mosse di AirFrance e in assenza del piano industriale definitivo, è impensabile che, almeno ufficialmente, altre compagnie dichiarino di volersi far avanti.

Il segretario della Cisl, Raffaele Bonanni, è dichiaratamente contrario ai francesi: «Loro vogliono solo il loro hub - spiega - tant'è che hanno detto che aderirebbero all'aumento di capitale alla sola condizione che Alitalia non apra nuove tratte internazionali e non acquisti nuovi veicoli. Anzi: hanno fatto di tutto perché noi fossimo bloccati nell'acquisizione di nuove tratte che rappresentano le occasioni più remunerative per un'azienda». E il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi aveva già risposto alle riluttanze francesi, ricordando che in caso di mancata sottoscrizione dell'aumento da parte di AirFrance «verrà meno ogni vincolo per la ricerca di nuovi partner».

L'attacco inglese: questi sono aiuti di Stato

S'ingrossano le fila dei contrari al salvataggio di Alitalia tramite Posteitaliane. È un vento che si alza dai concorrenti stranieri dell'ex compagnia di bandiera italiana e che punta a scuotere l'Unione Europea, sollecitando un intervento per stoppare la mano tesa dal governo.

ANGLO-SPAGNOLI ALL'ATTACCO

Il portavoce di Iag, la società capogruppo di British Airways, Iberia e Vueling, taglia corto: «Siamo sempre stati contrari agli aiuti di Stato. È protezionismo, mina la concorrenza e favorisce le compagnie aeree che non sono riuscite a far fronte alla realtà economica». Di qui, l'appello ai vertici dell'Unione europea: «Esortiamo la Commissione a prendere misure per interrompere questo aiuto chiaramente illegale». I problemi delle fusioni, del resto, agli inglesi sono ben chiari. Il matrimonio tra British e Iberia, avvenuto nel 2011, è da mesi in una fase delicata: lo scorso Natale sono stati annunciati oltre 4 mila licenziamenti di personale spagnolo. Forse anche per questo l'amministratore delegato di Iag, Willie Walsh, ha fatto capire di non essere interessato ad acquistare altro in Europa.

Nessuna spinta a entrare in Alitalia neanche da parte dei russi di Aeroflot: «Al momento non stiamo studiando alcun possibile acquisto di quote azionarie della compagnia tricolore», ha confermato un portavoce. Stessa musica da parte di Martin Riecken, portavoce di Lufthansa: «Non abbiamo interesse a guardare ad altre compagnie, siamo concentrati su sfide interne». L'unico partner concreto resta Air France-Klm, che possiede già il 25% di Alitalia: uno

IL CASO

ANDREA BONZI
twitter@andreabonzi74

Levata di scudi in Europa. British Airways chiede alla Ue di bloccare l'accordo Alitalia-Poste. Ft critica il protezionismo di Letta. Il no di Lufthansa e Aeroflot

studio pubblicato da Credit Suisse spiega che i franco-olandesi potrebbero investire ancora, ma servono certezze sulla «redditività» della società. Certezze che il governo concentrato nel proteggere l'occupazione, sottolineano gli analisti svizzeri, al momento non sembra in grado di dare. A invocare l'intervento dell'Unione Europea anche il Codacoms, con un esposto in cui l'associazione dei consumatori denuncia il coinvolgimento di Posteitaliane come un illegittimo aiuto di Stato.

IL FINANCIAL TIMES E LA POLITICA

A infiammare una giornata cruciale per le sorti di Alitalia è stato in mattinata il *Financial Times*. Il quotidiano della City ha criticato duramente il soccorso parastatale, con un pezzo dall'incipit inequi-

vocabile: «Il protezionismo è tornato di moda in Italia, e non è un bel vedere».

Il governo Letta «sta ripetendo gli errori» di 6 anni fa, quando Berlusconi chiamò a raccolta un drappello di patrioti «senza nessuna esperienza di aviazione» per affossare la vendita ad Air France imposta dall'esecutivo Prodi (a cifre enormemente più vantaggiose, ndr). Secondo il *Financial Times* «il risorgere del nazionalismo nell'ambito degli affari è contraddittorio» rispetto alle dichiarazioni di Letta «che ha più volte ripetuto di voler attrarre gli investimenti esteri». Accuse che Palazzo Chigi respinge al mittente, chiarendo che l'intervento di Posteitaliane serve ad «accompagnare al meglio Alitalia verso l'integrazione con un partner straniero. È l'esatto contrario del protezionismo».

Anche all'interno della maggioranza, però, non tutti sono d'accordo con l'operazione. L'ex premier Mario Monti trova «curioso» l'intervento con capitale pubblico. Dopo la critica a quanto fatto da Berlusconi («Non furono scelte positive») l'avvertimento: «Bisogna fare tesoro degli errori commessi in passato. L'esposizione para-calcistica di questioni che attengono la nazionalità è sempre molto forte: si cacci lo straniero, si resti italiani. Ma se si vuole essere colbertisti, lo si faccia con intelligenza. Il colbertismo *de noantri* non è la cosa che ci rafforza nei mercati internazionali». Infine, l'opposizione. Il leghista Flavio Tosi, sindaco di Verona, giudica «sbagliato» l'intervento del governo, pur auspicando che si faccia avanti un gestore italiano. Ancora più netti i M5S, secondo cui l'entrata di Posteitaliane è l'ennesima «presa in giro» dei cittadini.

TELECOM ITALIA

Consob vigila sul passaggio di quote

Aumenta la quota del capitale di Telecom Italia in mano a soci forti diversi da Telco, la holding azionista con il 22,4% del gruppo tlc e il titolo guadagna il 5,5% in poche sedute. Consob, dal canto suo, vigila sugli scambi sia sul mercato sia fuori mercato, considerando che da settembre è passato di mano oltre il 50% del capitale (oggi più dell'1%). La notizia di ieri è che Marco Fossati, attraverso Findim group, ha arrotondato la partecipazione nella società tlc dal 4,999%, posseduto il 6 novembre 2009, al 5,004%, con

un'operazione datata 11 ottobre (il prossimo obbligo di comunicazione scatta nel caso di superamento del 10%). Calcolando il 5% di Fossati, il 5,132% di Blackrock annunciato l'1 ottobre e il 2,068% di Ubs datato 12 settembre, si arriva a una quota comunicata ufficialmente al mercato pari al 12,204%. Senza dimenticare la posizione short del magnate egiziano Naguib Sawiris (1,2%). Alla data dell'assemblea di bilancio, ad aprile 2013, nessun fondo straniero o italiano risultava possedere invece una partecipazione superiore al 2%.