

# Alitalia, ok del cda all'aumento di capitale

Voto unanime sul piano da 300 milioni - Poste Spa in campo - Altri 200 milioni di prestiti bancari

Gianni Dragoni  
ROMA

È stato approvato all'unanimità dal cda di Alitalia il piano di salvataggio che prevede l'intervento dello Stato con 75 milioni di euro, saranno versati dalle Poste nell'imminente aumento di capitale che vale 300 milioni complessivi. È previsto un consorzio bancario di garanzia per eventuali quote inopiate per ulteriori 100 milioni, composto da Intesa Sanpaolo e Unicredit. Il resto dovrebbe essere versato da Air France-Klm per la sua quota e da una parte degli attuali soci italiani, tra cui Atlantia dei Benetton, l'Immsi di Roberto Colaninno, Intesa Sanpaolo.

La manovra finanziaria complessiva salva-Alitalia è di 500 milioni, per evitare l'insolvenza che sarebbe potuta scattare oggi con la sospensione delle forniture di carburante dell'Eni. Il salvataggio avverrà con una ricapitalizzazione per 300 milioni più l'apertura di 200 milioni di nuove linee di credito delle banche e la conferma delle linee esistenti. Anche «i consiglieri di Air France-Klm hanno approvato questo piano di emergenza per consentire ad Alitalia di continuare a operare», puntualizza un comunicato emesso a Parigi dal socio più importante (si veda a pag. 5).

Dopodomani, 14 ottobre, l'assemblea dei soci si riunirà per approvare la ricapitalizzazione e nel pomeriggio, alle 14, tornerà a riunirsi il consiglio di amministrazione. Da affrontare anche la questione del vertice. Nella nota di Palazzo Chigi di due sere fa si parla di «discontinuità» e della necessità di «una profonda revisione del piano industriale e l'adozione nei tempi più rapidi del nuovo piano da parte dei nuovi organi societari». Per ora il presidente Roberto Colaninno e l'amministratore delegato Gabriele Del Torchio sono al loro posto, tuttavia il richiamo del premier Enrico Letta alla «discontinuità» e a «nuovi organi societari» lascia intendere che il governo si aspetta cambiamenti importanti.

Tra gli azionisti si ritiene che il

presidente cambierà, dunque Colaninno è dato in uscita, mentre non ci sarebbero ancora decisioni sulla posizione dell'ad Del Torchio, arrivato il 6 maggio. Del Torchio sta lavorando a modificare il piano industriale presentato il 3 luglio che prefigurava uno sviluppo nei voli intercontinentali e internazionali, rimasto bloccato per mancanza di soldi per gli investimenti.

Il voto favorevole nel cda di ieri non significa che tutti i soci aderiranno all'aumento di capitale. Tuttavia ci sono alcuni punti fermi in questa parziale rinazionalizzazione dell'Alitalia, dopo il fallimento

## I PROSSIMI PASSAGGI

Dopodomani si riunisce l'assemblea dei soci per approvare la ricapitalizzazione. Subito dopo nuovo cda

## IL VIA LIBERA DI PARIGI

«I consiglieri di Air France-Klm hanno approvato questo piano di emergenza per consentire ad Alitalia di continuare a operare»

della Cai, che in quattro anni e mezzo ha bruciato un miliardo e 252 milioni, di cui 294 milioni nel primo semestre 2013. E il bollettino delle perdite si aggraverà con i risultati di fine anno.

Secondo il comunicato di Alitalia-Cai, «è previsto che Poste Italiane Spa garantisca la sottoscrizione di complessivi 75 milioni di euro dell'aumento di capitale rimasti eventualmente inopati». Questa è solo una formula per descrivere quello che è acquisito come certezza negli accordi con le banche, l'ingresso delle Poste con 75 milioni. Secondo indiscrezioni le Poste otterrebbero il 15% del capitale, se così fosse significherebbe che, al termine della ricapitalizzazione, ad Alitalia viene dato un valore di 500

milioni, cioè 200 milioni in più della ricapitalizzazione che è di 300 milioni. Sarebbe come dire che Alitalia oggi ha un capitale netto residuo, prima dell'aumento, di 200 milioni. Se così fosse sarebbe una concessione generosa fatta dal governo (e da Poste) agli attuali azionisti, perché con le perdite al 30 giugno scorso il patrimonio netto consolidato è già negativo per quasi 100 milioni. Solo la Spa capogruppo dichiara ancora un patrimonio netto positivo, si stima intorno a 200 milioni (non ci sono dati pubblicati dalla società dopo il bilancio 2012), grazie a una manovra di cosmesi contabile meramente cartacea, la rivalutazione per 150 milioni e scorporo del programma Mille Miglia fatta a fine gennaio. È un punto che deve essere chiarito.

Si fa notare che Mauro Moretti, l'ad delle Fs, aveva posto tra le condizioni per trattare l'ingresso l'azzeramento totale del capitale di Alitalia. Anche per questo la proposta sarebbe stata respinta, perché alcuni azionisti di Alitalia e tra questi Intesa Sanpaolo, regista dell'operazione Cai nel 2008 e vicina a molti soci (anche con crediti e altre garanzie), vorrebbero farsi riconoscere ancora un valore alle azioni esistenti. Massimo Sarmi, ad di Poste, invece ha accolto l'invito di Letta a salvare Alitalia. La sua disponibilità potrebbe giovargli quando scadrà il suo incarico alle Poste in aprile-maggio, dopo quattro mandati.

Per assicurare immediata liquidità all'Alitalia le due banche del consorzio di garanzia concederanno un prestito di 100 milioni (detto «bridge to equity»), che verrà rimborsato con l'incasso della ricapitalizzazione. I versamenti dei soci dovrebbero avvenire già nei prossimi giorni, tuttavia il termine fissato per aderire alla ricapitalizzazione è il 31 dicembre 2013. Nella versione finale l'intervento pubblico è ridotto a 75 milioni, non più 150 come sembrava fino a ieri. L'ad dell'Eni Paolo Scaroni ha detto che «Alitalia torna a essere un importante cliente».



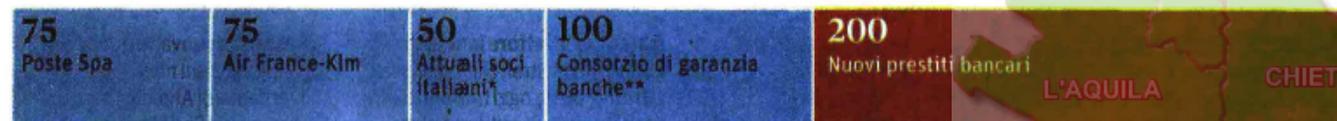
# La manovra e i conti

## LA MANOVRA FINANZIARIA PER IL SALVATAGGIO ALITALIA

Manovra

Aumento di capitale

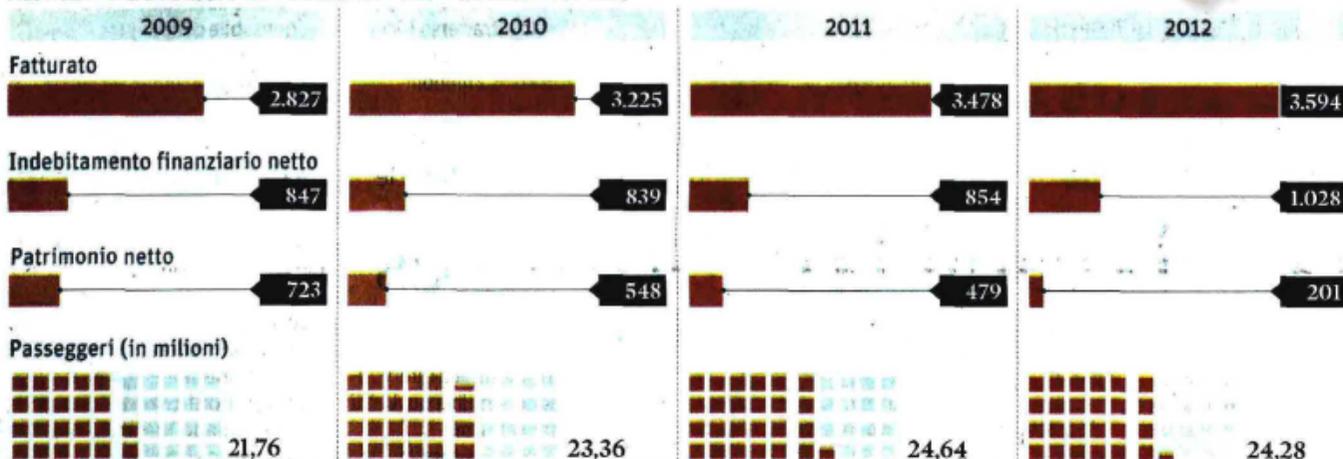
300 milioni



\*Benetton, Colaninno, Intesa Sanpaolo e altri - \*\*Per la parte eventualmente non sottoscritta dai soci italiani



## ALITALIA-CAI BILANCIO CONSOLIDATO. Valori in milioni di euro



Fonte: Fonte: R&S (Mediobanca) e Alitalia



# La parabola Cai si chiude, persi 1,25 miliardi

di Gianni Dragoni

**A**litalia-Cai arriva al capolinea dopo aver perso un miliardo e 252 milioni di euro da dicembre 2008 al 30 giugno scorso. Se si fa un confronto con i circa 5 miliardi di perdite in 20 anni della vecchia Alitalia pubblica, messa in liquidazione dal governo Berlusconi il 28 agosto 2008, emerge che la gestione privata dei Capitani coraggiosi è stata un po' peggiore di quella pubblica. La Cai presieduta da Roberto Colaninno in 4 anni e sette mesi ha perso in media 22,76 milioni di euro al mese contro i 20,83 milioni dell'Alitalia pubblica in vent'anni, vale a dire 759mila euro al giorno rispetto a 694mila.

Questo malgrado le agevolazioni avute da Cai, il monopolio nazionale ricreato con l'unione con Air One e le condizioni favorevoli dell'acquisto della polpa di Alitalia, tra cui la svalutazione della flotta e il licenziamento di oltre 7mila dipendenti. Per contro, i Capitani coraggiosi sono stati indeboliti dalla guerra sanguinosa contro il treno ad alta velocità di Mauro Moretti.

Ben diverso il clima all'inizio del viaggio. «Siete dei patrioti. Vi ringrazio per aver risposto con il cuore e vedrete che sarà un buon investimento», disse il premier Silvio Berlusconi nella cena con gli imprenditori, il 5 dicembre 2008 a Villa Madama. Erano della partita 21 soci italiani tra cui Emilio Riva (ha versato 120 milioni, il primo italiano), i Benetton, Gavi, Colaninno, la Pirelli, Salvatore Ligresti, il gruppo Angelucci, Edoardo Crociani, l'allora presidente della Confindustria Emma Marcegaglia con l'azienda di famiglia, con 10 milioni, la quota più piccola. A bordo anche Carlo Toto, che fece un affare vendendo alla Cai Air One, per 1.054 milioni (compresi 600 milioni di debiti), un prezzo più alto - di 2 milioni - del

valore riconosciuto alla polpa di Alitalia, benché questa fosse sette volte più grande di Air One e avesse slot negli aeroporti di quasi tutto il mondo per un valore stimato di 800-900 milioni, ceduti gratis a Cai nonostante. Toto stipulò anche un contratto per cedere in locazione negli anni successivi alla Cai 71 jet Airbus, contratto poi ridimensionato a 14 aeroplani.

Regista dell'operazione voluta da Berlusconi per stoppare l'avanzata di Air France fu Intesa Sanpaolo, entrata nella Cai con 100 milioni e artefice del Progetto Fenice, con l'allora ad Corrado Passera e l'attuale dg Gaetano Micciché. Passera aveva detto nel dicembre 2007: «Dare l'Alitalia ai francesi significherebbe buttarla via. Con i francesi Alitalia non sarà più un'azienda indipendente, si continuerà a volare sui vecchi Md80, Malpensa perderà la possibilità di diventare un grande aeroporto». Gli Md80 sono rimasti nella flotta Alitalia fino agli ultimi mesi del 2012. La compagnia oggi dichiara una «flotta operativa» di 141 aerei: ne aveva 175 nell'estate 2008 e in più Air One ne aveva circa 60, altro che sviluppo.

I «patrioti» hanno versato 847 milioni di capitale alla partenza. Nel gennaio 2009 hanno scelto come partner industriale Air France-Klm che ha pagato 323 milioni per il 25% della Cai. «Grazie, Silvio» ha titolato Les Echos, sottolineando che Air France aveva risparmiato quasi tre miliardi rispetto all'offerta fatta nel marzo 2008 a Prodi.

Facendo l'operazione Cai sono rimasti a carico dello Stato più di tre miliardi tra debiti dell'Alitalia e altri oneri, compresi gli ammortizzatori sociali per 7mila esuberanti per sette anni.

Il primo volo della Cai decolla il 13 gennaio 2009, aerei semivuoti per due-tre mesi, poi ritardi e disservizi senza precedenti da aprile a luglio, dovuti a una sotto-stima del personale in aeroporto

nel piano industriale elaborato da Boston consulting. Il 19 marzo 2009 Colaninno dice: sugli aerei Alitalia «non ci sono più posti vuoti, scrivetele» in questo «paese di gufi» la nuova Alitalia «sta andando bene». Il 7 luglio 2009 Passera afferma che «non si recuperano in sei mesi i problemi di 30 anni». Berlusconi il 29 luglio: «le cose vanno bene, (...) due voli su tre sono in orario».

Il primo semestre 2009 si chiude con una perdita operativa di 273 milioni. Passera parla di «risultato straordinario» in «un semestre orribile». «Siamo riusciti a far restare l'Alitalia nelle nostre mani. La sfida sta per essere vinta, ho visto i risultati di Alitalia a ottobre e ci stiamo avviando verso una gestione positiva, che conferma la giustezza del progetto e premia il coraggio degli imprenditori che hanno saputo rischiare» dichiara Berlusconi il 14 ottobre 2009, confermando che «ci sono stati 15-16 coraggiosissimi imprenditori» che hanno salvato Alitalia.

Il primo bilancio (2009) presenta una perdita netta di 327 milioni, superiore alle previsioni, su un fatturato di 3.225 milioni. Nella scheda di R&S (Mediobanca) si ricorda che nel 2007 il fatturato netto consolidato dell'Alitalia pubblica era stato pari a 4.487 milioni. In rosso anche il 2010, per 168 milioni. Nel terzo anno, il 2011, le perdite scendono a 69 milioni. Ma la riduzione avviene in gran parte con proventi irripetibili, per 139 milioni, si tratta di pagamenti una tantum imposti dall'ad Rocco Sabelli ai fornitori al rinnovo dei contratti pluriennali, che però riducono i ricavi futuri. Nel maggio 2011 uno dei Capitani coraggiosi se ne va, la famiglia Frattini di Firenze vende le sue azioni a banca Intesa che le paga al prezzo iniziale, 15 milioni per l'1,15 per cento. Passera aveva garantito un paracadute ai Frattini?

Negli ultimissimi del 2011 Sabelli, Colaninno e Micciché trattano

per vendere le quote dei venti soci italiani (il 75% di Alitalia) ad Air France, che pagherebbe dando in cambio proprie azioni. L'accordo salta perché gli italiani pretendono un miliardo, troppo rispetto al valore di Borsa di Air France, crollato a 1,1 miliardi. Nel marzo 2012 Sabelli lascia, si racconta con un premio milionario (lo stipendio annuo era di 800mila euro lordi, quello di Colaninno

300mila). Il commissario della vecchia Alitalia, Augusto Fantozzi, che ha pilotato la cessione alla Cai a prezzi da saldo, dichiara nel 2011 di aver ricevuto come compensi due acconti per sei milioni complessivi, smentisce che fosse previsto un compenso di 14 milioni. A luglio si dimette e arrivano tre nuovi commissari.

All'Alitalia arriva come ad Andrea Ragnetti, un ex dirigente di Telecom e Philips, che ha lasciato traccia nelle cronache per aver lanciato alla Philips una linea di vibrator per il «piacere solitario», pensati «per lui e per lei». I conti vanno male, Alitalia mette dei dipendenti in cassa integrazione. «Abbiamo illustrato la situazione di Alitalia che è buona», dice Colaninno l'11 luglio 2012 alla Camera. «L'andamento dei nostri risultati negli ultimi due trimestri è in continuo miglioramento», sostiene Ragnetti il 10 gennaio 2013. Ma la perdita si aggrava a 280 milioni nel bilancio 2012, Ragnetti viene licenziato il 25 febbraio 2013 con quasi un milione di buonuscita.

Dal 6 maggio scorso il nuovo ad è Gabriele Del Torchio, che lascia la Ducati ormai tedesca. Il 3 luglio Del Torchio presenta un piano industriale che inverte la rotta rispetto al progetto Fenice, troppo concentrato sul mercato italiano, annuncia nuove rotte intercontinentali e l'arrivo di aerei a lungo raggio, ma il piano si blocca per mancanza di soldi. La Cai è al capolinea e, insieme alle banche, chiede il salvataggio allo Stato.