

Alitalia, ritorna lo Stato (più Delta&Easyjet)

A PAG. 8

Ferrovie e Tesoro, lo Stato torna nella nuova Alitalia

Si sbloccano le trattative da chiudere entro fine marzo: c'è il partner industriale, la cordata con Delta e EasyJet che si divideranno le tratte a lungo raggio e a breve

IL CASO

900 milioni pubblici
Conversione oppure
rimborso? Il nodo
del prestito ponte
che scade a giugno

» STEFANO FELTRI

L'obiettivo è chiudere l'accordo entro fine marzo, così da avere un successo da vendere in vista delle elezioni europee: ora c'è un partner industriale per l'Alitalia commissariata, cioè l'alleanza tra l'americana Delta Airlines e la britannica EasyJet che dovrebbero avere il 40 per cento del capitale. Il resto rimarrà italiano, anzi, pubblico: nel capitale ci saranno le Ferrovie dello Stato e, notizia di ieri, anche il governo.

Un vertice a Palazzo Chigi tra il premier Giuseppe Conte, il ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio e quello dell'Economia Giovanni Tria ha stabilito ieri che anche il ministero del Tesoro potrà entrare nel capitale "a condizione della sostenibilità del piano industriale e in conformità con la normativa europea". In caso contrario rischierebbe sanzioni dalla

Commissione europea. La presenza pubblica potrebbe non finire qui. Secondo le indiscrezioni di questi giorni, anche altre aziende pubbliche potrebbero fare uno sforzo finanziario ed entrare nell'azionariato: si parla di Leonardo, dell'Eni, ma anche di Poste Italiane.

LE FERROVIE, guidate dal nuovo ad Maurizio Battisti, avevano posto come condizione di un proprio coinvolgimento che ci fosse anche un partner industriale, cioè un'altra compagnia aerea capace di offrire una prospettiva di rilancio. A lungo Fs e governo hanno esplorato l'ipotesi di Air France, sarebbe stato un ritorno per i francesi, ma poi quella pista è stata abbandonata anche - ma non soltanto - per le tensioni diplomatiche tra governo gialloverde e l'Eliseo di Emmanuel Macron. Poi c'era l'ipotesi Lufthansa, altro eterno pretendente di Alitalia, ma il

gruppo tedesco non ha mai presentato un piano ufficiale pur minacciando almeno 3.000 esuberanti. Uno dei membri del cda, Harry Hohmeister, aveva profetizzato: "Se tutto questo tira e molla durerà ancora a lungo, dell'orgogliosa Alitalia presto non rimarrà nulla".

Ieri il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie si è riunito e ha votato per una strada diversa, cioè Delta ed EasyJet. Le due compagnie aeree si divideranno i compiti nel gestire il futuro di Alitalia: Delta sarà cruciale per il "lungo raggio", cioè le tratte sulle distanze maggiori che sono anche le più redditizie. EasyJet, invece, garantirà il servizio *point to point*, cioè dagli aeroporti italiani agli hub internazionali, tipo Londra o Francoforte. L'eterno dibattito sulla "italianità" di Alitalia si avvia a chiudersi con un esito paradossale: l'azienda resta così italiana da aver dentro lo Stato in varie declinazioni, ma a decidere le strategie industriali saranno gruppi internazionali che saranno assai più sensibili alle rispettive priorità strategiche che agli interessi del sistema Paese. Ma gli esuberanti e le riduzioni di perimetro azienda-

le, con questa situazione, dovrebbero essere minimi.

C'è poi la questione del prestito ponte: 900 milioni concessi dal governo Gentiloni ad Alitalia nel maggio 2017, al momento del commissariamento, per garantire la continuità aziendale. Quel prestito, dalla durata iniziale di sei mesi, deve essere rimborsato a giugno 2019, dopo ben 26 mesi. Incombe il giudizio della Commissione europea che, visti i tempi dilatati, potrebbe considerarlo aiuto di Stato. Una delle ipotesi è che il prestito venga convertito in azioni, ma la conversione deve avvenire a condizioni di mercato (cioè senza penalizzare lo Stato azionista) altrimenti, di nuovo, si configura l'aiuto di Stato.

CHE ALITALIA sia in condizione di restituirlo è assai dubbio, nonostante le rassicurazioni dei commissari: in cassa ci sono meno di 500 milioni e le fatture da pagare a due mesi ai fornitori ammontano a 500-550 milioni. Almeno 400-450 milioni di incassi, poi, sono dovuti a biglietti già pagati che devono essere trasferiti alla nuova società. La partita è lontana dalla conclusione ma almeno ora qualcosa si muove.