

«Alitalia, prima i tagli poi la fusione»

De Juniac (Air France): ecco le condizioni per partecipare all'aumento

MILANO — Ruolo importante per Alitalia all'interno di un'integrazione con Air France-Klm e mantenimento dell'hub di Fiumicino accanto a Charles De Gaulle e Schipol, ma solo se accetterà una riorganizzazione più severa e una ristrutturazione del debito. Dopo il via libera all'aumento di capitale da 300 milioni di Alitalia, Alexandre de Juniac, numero uno del gruppo franco-olandese, apre alla compagnia italiana. E per la prima volta chiarisce quali sono le «dure condizioni» per partecipare alla ricapitalizzazione e, probabilmente, aumentare la sua quota, ora al 25%.

«L'integrazione di Alitalia consentirebbe ad Alitalia di avere il ruolo dovuto, come Air France-Klm, ma questo può avvenire solo a certe condizioni», ha dichiarato ieri de Juniac in un'intervista alla televisione francese Lci. «Siamo

pronti a sostenere la ripresa di Alitalia, che sia durevole». Ma «al momento questo non è garantito», ha detto de Juniac, insistendo sulla necessità di una ristrutturazione «più vigorosa di quella proposta qualche settimana fa», e chiedendo inoltre «una ristrutturazione finanziaria importante».

E' la sconfessione del piano industriale presentato dall'amministratore delegato Gabriele del Torchio (e approvato in consiglio anche dai francesi), ma esplicita anche il braccio di ferro in atto con le banche, esposte per circa 400 milioni con Alitalia, a cui vanno aggiunti circa 600 milioni di debiti per il leasing degli aeroplani, per un indebitamento netto complessivo di circa un miliardo. A questa cifra si aggiungono poi i crediti dovuti a fornitori, gli anticipi, le poste di bilancio per un totale di

oltre 2 miliardi.

Le parole di de Juniac segnalano il grande interesse francese per un'Alitalia risanata. Ma Air France-Klm, già appesantita da circa 6,5 miliardi di debiti propri, non ha intenzione di consolidare anche quelli di Alitalia. D'altra parte de Juniac sa che se Air France-Klm non aderisce alla ricapitalizzazione, diluisce la sua quota, perde i diritti di veto sulle strategie di Alitalia e lascia spazio agli altri partner potenziali, come Etihad e Aeroflot, con cui l'advisor Rothschild continua a negoziare per preparare un piano B, nel caso il gruppo franco-olandese si tiri indietro all'ultimo momento. E anche l'ingresso di Poste Italiane, pronte a investire fino a 75 milioni in Alitalia, serve a rafforzare la compagnia prima di un'alleanza internazionale.

In un quadro di grande incer-

tezza, almeno su un punto, però, pare ci sia accordo: la governance va cambiata. I vecchi azionisti, che includono i «capitani coraggiosi» che «hanno fatto un disastro, costato al Paese più di 5 miliardi e il problema non è ancora risolto», come ha sostenuto ieri Romano Prodi, e i nuovi soci pronti a entrare (Poste italiane) sono tutti d'accordo che la governance di Alitalia deve essere snella, con al massimo 7-9 consiglieri. Per capire chi siederà nel board bisogna aspettare la fine dell'aumento (ieri Davide Maccagnani ha annunciato che sottoscriverà la propria quota del 2,01% per un ammontare di circa 6 milioni). E l'ad di Poste Italiane è già pronto ad entrare nel nuovo board per fare la sua parte, Unione Europea permettendo.

Giuliana Ferraino

 @16febbraio