

Fs presenterà un'offerta per Alitalia Ma i potenziali partner si sfilano

Ieri sera l'ok del cda. Lufthansa dice di non voler investire in una compagnia partecipata dallo Stato
Fonti vicine a Leonardo negano un ruolo per il gruppo. E Guzzetti: «La Cdp non metterà un euro»

di CHIARA MERICO

■ Sono ore decisive per Alitalia: ieri sera infatti il cda di Fs ha approvato la presentazione dell'offerta vincolante per l'acquisto dei rami d'azienda delle società Alitalia-Società aerea italiana e Alitalia cityliner. Secondo quanto trapelato sul piano elaborato dalla società insieme con gli advisor (Mediobanca e lo studio legale Cleary Gottlieb), le condizioni dell'offerta dovrebbero prevedere, oltre a una congrua valutazione dell'impegno finanziario di partenza e al via libera dell'Ue alla conversione in capitale del prestito ponte da 900 milioni di euro, la presenza di un partner industriale che possa sostenere la strategia della compagnia aerea e il supporto finanziario di Cassa depositi e prestiti per l'acquisto di nuovi aerei. Fs dovrebbe controllare una quota di Fs fra il 51 e il 60%. Ma senza un partner l'offerta potrebbe decadere.

E proprio su questi due punti ieri si sono susseguite le dichiarazioni, quasi tutte di

*Anche Eni smentisce:
«Non siamo stati
coinvolti in alcuna
operazione»*

segno negativo. Leonardo, l'ex Finmeccanica, secondo quanto hanno riferito fonti vicine all'azienda ha smentito

di avere o di prevedere alcun ruolo sul dossier Alitalia: il nome dell'azienda era stato citato tra i possibili partner industriali.

Anche Eni - che è fornitore di carburante di Alitalia - ha precisato di non avere alcun ruolo nell'operazione che il governo ha avviato per il rilancio della compagnia, coinvolgendo Ferrovie dello Stato e investitori privati. «Non siamo stati coinvolti in alcuna operazione su Alitalia e l'ipotesi di un nostro ingresso nella compagnia è priva di fondamento», ha spiegato un portavoce del gruppo di San Donato Milanese. Ma, soprattutto, il presidente dell'Acri (l'Associazione delle fondazioni bancarie e delle casse di risparmio, che detiene il 15,93% del capitale di Cdp) **Giuseppe Guzzetti** ha detto un secco no al coinvolgimento di Cassa depositi e prestiti nell'operazione, che mira a portare la maggioranza del vettore in mano pubblica. «L'ho detto e lo ripeto, è diventato un ritornello e sul punto siamo rigidissimi: in Alitalia la Cdp non deve mettere un euro per nessuna ragione», ha affermato **Guzzetti**, precisando: «Siccome sono votazioni con maggioranze qualificate, il sistema delle fondazioni mi ha già dato mandato di dire che noi non voteremo investimenti in Alitalia».

A mettere i bastoni tra le ruote al governo è però stata soprattutto Lufthansa, che ha chiuso la porta alla possibilità di essere «co investitore» con l'esecutivo italiano nella ristrutturazione di Alitalia. La

posizione del colosso tedesco è stata esplicitata dall'amministratore delegato **Carsten Spohr** nel corso della presentazione agli analisti dei conti del terzo trimestre. «Sicuramente non saremo interessati a essere co investitori con il governo in una compagnia che ha bisogno di essere ristrutturata», ha detto **Spohr**, ribadendo la linea della compagnia tedesca: Lufthansa ha infatti sempre fatto sapere di essere interessata a una nuova compagnia ristrutturata. **Spohr** ha aggiunto che si possono studiare dei «partenariati commerciali», sulla falsariga degli accordi che Lufthansa intrattiene con altre compagnie aeree nell'ambito dell'organizzazione Star alliance.

C'è da chiedersi se le affermazioni dei vertici di Lufthansa siano da considerarsi un no definitivo: di certo sul nome del partner internazionale il ministro dello Sviluppo economico, **Luigi Di Maio**, aveva assicurato che le alternative in campo erano tante. Oltre a Lufthansa, infatti, il governo avrebbe avviato contatti con Delta e con la low cost Easyjet.

Tra le altre questioni aperte c'è l'ipotesi della conversione di parte del prestito ponte in equity, mossa che sancirebbe l'ingresso del ministero dell'Economia nel capitale della compagnia, così come previsto dal piano del governo e annunciato nei giorni scorsi dallo stesso **Di Maio**. Ma per il titolare del dicastero di via XX Settembre **Giovanni Tria**, che vuole procedere in

linea con le norme Ue, la priorità è la restituzione del prestito ponte (che complessivamente ammonta a 1 miliardo, compresi gli interessi), sul quale la stessa Ue ha aperto un'indagine per verificare che non si tratti di aiuto di Stato. Il prestito scade il 15 dicembre 2018 e al 30 settembre Alitalia avrebbe avuto in cassa, secondo quanto spiegato ufficialmente, 770 milioni.

C'è poi da sciogliere il nodo esuberanti: **Di Maio** ha garantito che non ce ne saranno, ma i sindacati sono tornati a chiedere al Mise di essere convocati come promesso nell'incontro del 12 ottobre scorso. «Dobbiamo avere le necessarie garanzie affinché il progetto di sviluppo della compagnia sia serio e senza esuberanti, ma con prospettive per nuova

*Il 15 dicembre
scade il prestito ponte
Il Mef potrebbe
entrare nel capitale*

occupazione», ha affermato la Uil trasporti. «In assenza di un chiaro segnale da parte del governo sul futuro di Alitalia», ha aggiunto la Filt Cgil, «non sarà semplice arrivare a un accordo» sulla cassa integrazione straordinaria. Per questo il confronto sul rinnovo della Cigs (che al 23 marzo 2018 riguardava 1.570 dipendenti) è stato rinviato a oggi, termine ultimo per trovare, anche in questo caso, un accordo.