

Alitalia, il piano di Banca Intesa. Via il Tesoro, oltre 4 mila esuberi. Prevista una newco con Air One e l'uscita totale dello stato dal capitale

MILANO - Poche ore e lo destino della compagnia di bandiera si compirà. Ma fonti vicine a Banca Intesa frenano gli entusiasmi. "Il piano Alitalia? Stiamo per chiudere. Ma non è detto che arriveremo a presentarlo. Allo stato attuale non siamo in grado di dire se la situazione è recuperabile o meno". Passano le settimane, il prezzo del petrolio macina un record al giorno e la strada per il salvataggio della compagnia di bandiera italiana si fa sempre più stretta.

"Il quadro finanziario interno di Alitalia è compromesso - confessano fonti vicine all'advisor impegnato a tempo pieno sul dossier - ma ora in sovrappiù si è aggiunto l'effetto del caro greggio, una bufera devastante per i concorrenti e che minaccia di trasformarsi nel colpo di grazia per la Magliana". Il rischio a questo punto è che nemmeno "Sant'Intesa" (copyright del ministro Claudio Scajola) riesca a fare il miracolo.

I segnali in effetti sono preoccupanti. La banca - cui Giulio Tremonti ha dato tempo fino a metà agosto per presentare un piano - aveva promesso di mettere a punto una fotografia dello stato di salute del gruppo da presentare prima dell'assemblea. Ma l'assemblea è passata e i risultati di questa due diligence (se già ci sono) restano riservati. "In questo momento non siamo ancora in grado di dire con precisione quanti soldi servono - spiegano le fonti vicine all'advisor - . Prima dobbiamo finire di dare gli ultimi ritocchi al progetto industriale. Che dovrà essere un piano concreto in grado di reggere nel tempo".

Lo schema è sempre il solito, in due fasi. Prima la nascita di una newco in cui far confluire un'Alitalia fortemente ridimensionata assieme ad Air One ("escludiamo un coinvolgimento di Meridiana"), in contemporanea ad una ricapitalizzazione che apra il capitale a soci industriali e finanziari. Poi, in un secondo tempo, la ricerca del partner internazionale. "Una cosa è certa - spiegano ancora le fonti - . Nell'ambito della nostra soluzione Stato e Tesoro dovrebbero uscire dalla compagnia". Niente Fintecna, Eni o Finmeccanica, insomma, nemmeno forse per le attività eventualmente da scorporare.

Disegnato lo schema, però, restano i problemi da risolvere. Il primo, non secondario, è trovare i soldi. Banca Intesa, davanti a un piano concreto, potrebbe mettere mano al portafoglio. Ma tra i privati negli ultimi giorni è aumentato lo scetticismo. Roberto Colaninno, candidato a un ruolo da regista nell'operazione, non pare disposto a scommettere un euro senza la presenza già da subito di un grande partner estero. Qualche quattrino potrebbero metterlo Ligresti, Gavio e Benetton (questi ultimi reduci da un favorevolissimo rinnovo delle concessioni autostradali da parte del Governo Berlusconi), Riva e i Fossati. Ma si tratterebbe di spiccioli rispetto alle esigenze di Alitalia.

Altro nodo sono gli esuberi. "Quattromila tagli? Visto come stanno le cose, rischia di essere una stima troppo prudentiale", dicono i tecnici di Banca Intesa. E per il sindacato sarebbe difficile far digerire ai suoi iscritti una cura lacrime e sangue di questo genere dopo aver detto no a un piano Air France che di esuberi ne prevedeva poco più della metà. I legali al lavoro su Alitalia ritengono quasi impraticabile anche il ricorso alla Legge Marzano: i creditori esteri, dicono, potrebbero pignorare gli aerei non appena posassero le ruote a terra oltreconfine. Tanto che negli ultimi giorni si sarebbero moltiplicati i contatti con il governo per studiare uno strumento legislativo ad hoc, una specie di salvagente d'emergenza che consenta di commissariare Alitalia senza metterne a rischio l'operatività.

Quanto tempo resta per trovare una soluzione? Non molto. Certo, i contribuenti italiani - sfumata Air France - hanno versato altri 300 milioni nelle casse della Magliana. E, in teoria, l'estate è l'unico periodo in cui la compagnia non mangierebbe soldi al ritmo di 2 milioni al giorno. Ma quest'anno le cose non vanno così: la crisi di credibilità ha penalizzato nei mesi scorsi le prenotazioni (calate circa del 20%) mentre il caro greggio sta facendo esplodere la bolletta del carburante. La spia della riserva finanziaria rischia così di riaccendersi molto prima del previsto. Non a caso in queste ore anche Banca Intesa avrebbe aumentato il suo pressing sull'esecutivo. Da una parte per ottenere un intervento in grado di rendere praticabile l'eventuale commissariamento, dall'altra per sondare a livello politico Parigi, Berlino e Mosca e accelerare i tempi della necessaria alleanza internazionale.

La patata bollente rischia così alla fine di tornare sul tavolo di Tremonti, che tra l'altro era stato uno dei pochissimi esponenti del centrodestra a fare qualche timida apertura ad Air France prima che Silvio Berlusconi iniziasse a cavalcare lo spot elettorale della cordata italiana. La Ue, che sul prestito ponte da 300 milioni ha già dato un bell'assist al Governo evitando di chiederne la restituzione immediata, non sembra disposta a garantire ulteriori sconti. Il puzzle Alitalia, insomma, è sempre più complesso. E qualcuno, alla Magliana ma non solo, ha iniziato a rimpiangere (purtroppo fuori tempo massimo) Jean Cyril Spinetta.

