

Air France: «Alitalia alla portata»Ma sul debito incognita Air One

ROMA - Il ministro dello Sviluppo Economico, Flavio Zanonato, nega che l'acquisto di Alitalia da parte di Air France-Klm sia alle viste: «Sono cose raccontate dai giornali - minimizza - e non c'è nulla di concreto». Ma intanto le indiscrezioni sulle modalità dell'operazione fioccano, in attesa che domani la compagnia italiana renda noti i conti della semestrale, che registrerà una perdita superiore ai 200 milioni preventivati.

Le maggiori indiscrezioni accreditano un'Air France-Klm non troppo turbata dall'eventuale prezzo di acquisto di Alitalia, obiettivo «alla portata» secondo una dichiarazione dell'ad Alexandre de Juniac, riportata da Les Echos . Il problema sarebbe l'indebitamento che supera il miliardo. In particolare, oltre a quello più o meno fisiologico con i fornitori, vi sarebbero circa 500 milioni di euro di debiti con le banche e oltre 600 per l'acquisto degli aerei dalla società che fa capo a Carlo Toto: l'Ap Fleet.

E proprio su questo ultimo capitolo si sarebbe appuntata l'attenzione dei francesi che starebbero pensando a una rinegoziazione degli accordi: restituire tra i 18 e i 22 aerei di medio raggio e bloccare l'arrivo di sei aerei di lungo raggio. Ma il capitolo aerei non si esaurisce con i leasing, a Alitalia sono state contestate in giugno violazioni tributarie per circa 33 milioni proprio per la gestione degli aerei di Toto, la cui compagnia, Air One, fu acquisita da Cai nel 2008.

L'addebito riguarderebbe un periodo precedente alla fusione, tra il 2002 e il 2008, e l'accusa sarebbe quella di aver registrato un buon numero di aerei in Irlanda per usufruire delle migliori condizioni fiscali. Toto ha sempre negato di aver agito in questo senso e ha rivendicato la propria correttezza. Ma il particolare che forse non è noto è che Alitalia, che si è riservata di far valere le proprie ragioni anche contrattuali nelle competenti sedi fiscali e giudiziarie, ha le mani legate. Il 28 dicembre del 2009, dunque quasi a un anno dal suo decollo, Alitalia si accollò tutte le pendenze anche fiscali relative agli aerei acquistati e ora che l'inchiesta sta arrivando a maturazione, rischia brutte sorprese.

L'altro capitolo, quello delle banche, non è meno spinoso: al luglio scorso l'esposizione complessiva era di 577 milioni, secondo il censimento della Centrale rischi di Bankitalia, di questi, 243 milioni sono a scadenza. Un giro tra le principali banche creditrici (Unicredit, per circa 180 milioni; Intesa con poco meno di 100 milioni; Popolare di Sondrio con 90 milioni, Mps con 70 milioni) sarebbe già stato fatto, dunque una prima trattativa è in corso.

Fin qui le indiscrezioni sono tutto sommato rassicuranti: c'è un'intenzione di acquisto e una linea di azione, che prevede la ristrutturazione dei debiti. Ma nella tarda serata di ieri le voci hanno preso una piega negativa, virando verso un parziale disimpegno di Air France-Klm. Che vuol dire? Che i franco-olandesi potrebbero anche decidere di non operare alcuna ristrutturazione e di non mettere soldi in un aumento di capitale che li porti a un passo dal 50%, decidendo invece di stare alla finestra e di acquisire Alitalia in tribunale, in sede di concordato, scaricata dai debiti. Il rischio? Di trovare altri acquirenti interessati. Va ricordato che fino a ottobre Air France-Klm invece gode della possibilità, offerta dal lock-up, di essere preferita a soggetti esterni alla compagine azionaria. Dunque il tempo stringe.

Intanto in Italia i sindacati fanno i conti di un'eventuale acquisizione: a rischio ci sarebbero 2 mila posti di lavoro tra piloti, assistenti di volo e personale di terra, almeno secondo le stime di Avia, l'associazione

degli assistenti di volo. Air France-Klm di esuberi ne ha già annunciati 2.800.

