

Da banche e azionisti 130 milioni per Alitalia

MILANO Poste Italiane fa un addendum esplicativo della lettera di garanzia dell'aumento di capitale, il cda di Atlantia lo considera sufficiente e, nel tardo pomeriggio di ieri, nella casse di Alitalia sono affluiti 130 milioni. Si è finalmente sbloccato il nodo della liquidità necessaria per alcuni pagamenti (260 milioni circa di scaduto), che rischiava di vanificare gli sforzi fatti dal governo, banche e azionisti di Cai per scongiurare che Cai andasse a picco. Intanto Hainan Airlin, compagnia cinese, avrebbe inviato a Rothschild una manifestazione di interesse.

La svolta sarebbe maturata nella tarda mattinata quando l'avv. Andrea Zoppini che assiste la società guidata da Massimo Sarmi, avrebbe trasmesso ad Atlantia, Intesa Sanpaolo, Immsi - i soci resisi disponibili ad anticipare 65 milioni dell'aumento da 300 -, Unicredit e Intesa (i due istituti che garantiranno l'operazione) altrettanti, il testo di una lettera interpretativa dell'impegno di coprire l'inoptato. Nell'addendum precisa il senso della due diligence su Cai e i casi con i quali tirarsi indietro.
LE POSTE FANNO CHIAREZZA

In più è esplicitata la richiesta di un obiettivo quantitativo di coprire la gran parte dei mezzi freschi da parte dei soci e subordina il tutto al via libera degli organi al nuovo statuto. Ad allungare i tempi era stata Atlantia che riteneva non vincolante, la lettera delle Poste.

Gli altri due soci si sono accodati e le banche, che hanno subordinato l'anticipo della garanzia all'intervento dei soci, si sono messe in stand by. Alle 18, invece, Giovanni Castellucci, ad della holding dei Benetton, ha comunicato il disco verde appena acceso dal suo cda. Di lì a poco sono arrivati i bonifici: Atlantia (26 milioni), Intesa (26) Immsi (13), più altri 65 in parti uguali dai due istituti. L'ad Gabriele Del Torchio ha tirato un sospiro di sollievo: l'Eni avanza 130 milioni, altri fornitori altrettanti. Tamponata l'emergenza, si punta a raccogliere 130 milioni tra i soci italiani che confidano nella presenza di Air France.

Tutt'altro che scontata perchè Parigi vorrebbe un piano industriale con 12-14 aerei a terra, riduzione del medio-lungo raggio e circa 3 mila esuberi. C'è tempo fino al 16 novembre, più altri 15 giorni per l'esercizio delle prelazioni sull'inoptato. I soci restano in trincea, presto potrebbero crearsi due gruppi organizzati in contrapposizione tra loro. I piccoli lamentano di non aver mai avuto voce in capitolo: G&C holding di Cosimo Carbonelli d'Angelo (3,1%), tramite l'avv. Roberto Cappelli, vorrebbe costruire un accordo parasociale fra 4-5 soci: Solido holding (2,7%), Gfmc di (1,8%), Macca (1,40%), Vitrociset (1,3%). Con l'obiettivo di radunare il 10-11%. Dall'altra parte però, Salvatore Mancuso di Equinox (3,8%), con il quale Carbonelli d'Angelo avrebbe una dialettica accesa, potrebbe creare un altro polo puntando su Solido holding, Gfcm, I2 Capital (0,9%), Marcegaglia (0,9%), Gavio (1,9%), Pirelli (1,8%). I giochi sono fluidi, il fine è quello di ipotecare la nuova governance post aumento. In tanti guardano ad Air France, Mancuso e altri soci vorrebbero esaminare le alternative, a cominciare dai cinesi di Hainan che si sono aggiunti a Etihad e Aeroflot.

La Ue in pressing. Lupi: nessun aiuto alla compagnia

ROMA Bruxelles intanto va in pressing sull'Italia per ricevere gli attesi chiarimenti sull'ingresso di Poste Italiane. Ad una settimana dall'annuncio dell'operazione, su cui pendono le accuse di aiuto di StatO del concorrente British Airways, infatti, da Roma non è ancora partita la notifica attesa in questi casi. Ma il ministro dei trasporti Maurizio Lupi rassicura: il Governo sta lavorando e chiarirà senza doversi

giustificare. «Presenteremo tutta la documentazione richiesta per permettere di verificare che non è un aiuto di Stato ma un grande progetto industriale», ha detto Lupi a proposito delle richieste ribadite oggi da Bruxelles. La Commissione Ue ha «chiesto informazioni all'Italia sulle misure» prese per Alitalia ed è «in contatto con le autorità», ha spiegato il portavoce del commissario alla concorrenza Joaquin Almunia, dopo che già nei giorni scorsi la Commissione aveva spiegato di non poter escludere che si tratti di aiuto di stato. La normativa europea, ha spiegato il vice presidente della Commissione Antonio Tajani, «non discrimina le società controllate dallo Stato, si deve però dimostrare che l'investimento avviene secondo una logica di mercato».

LE CRITICHE

L'operazione con Poste, però, continua a destare perplessità. Per Carlo De Benedetti è un esempio dei casi di «scambio di interesse con la politica che guarda solo al consenso immediato, e di imprese e banche che guardano solo al tornaconto immediato e personale». È critica anche la leader della Cgil Susanna Camusso, secondo la quale «Alitalia salvata così è una pezza dell'ultimo minuto»: la cosa peggiore «sarebbe stata la liquidazione. Ma era meglio avere un piano industriale qualche tempo fa senza aspettare la tragedia». Cresce intanto la preoccupazione dei sindacati di categoria che, pur apprezzando «gli sforzi fatti a tutti i livelli per salvare Alitalia», avvertono che se non segue un «rilancio strutturale di tutto il settore del trasporto aereo in Italia, sarà stato tutto inutile»: e per sottolineare la gravità della situazione annunciano di essere pronti alla mobilitazione nazionale del settore. Il ministro dello Sviluppo Zanonato è categorico: «Siamo favorevoli agli investimenti di altre compagnie estere, la nostra logica non è impedire gli investimenti stranieri ma, nell'interesse nazionale, vogliamo che questo avvenga senza soluzione di continuità per l'Alitalia».

