

Alitalia, sì del Carroccio all'ingresso di Atlantia I soci coperti di Di Maio. Il dilemma dei Cinquestelle: Benetton oppure Lufthansa

MILANO La Lega rompe gli indugi su Alitalia ed apre ad Atlantia. Si profila così un nuovo scenario politico più favorevole all'intervento del gruppo autostradale. Che però, dal canto suo, ieri ha ribadito la posizione già espressa durante l'ultima assemblea di «non voler aprire un altro fronte dopo i tanti già aperti». Molti però pensano che si tratti di una mossa tattica. Tutto accade mentre filtra l'ipotesi che i commissari siano stati autorizzati dal Mise ad allungare al 15 (o al 31 maggio) il termine concesso alle Ferrovie per fare l'offerta. A complicare tutto ci ha pensato poi Luigi Di Maio che, intervistato su La7, ha delineato un nuovo scenario: «Ci sono Fs, Delta e ci sarà il Mef, ci sono tre soggetti, ne manca uno, ma non manca il 40%, bensì il 15%». Parole che hanno lasciato di stucco tutti i soggetti coinvolti. Siccome Mef e Delta hanno già deciso di rilevare un 15% a testa, l'unica chiave di lettura possibile è che Di Maio pensi a un portage di Fs o Tesoro: aumentare le loro quote salvo trovare un altro partner in seguito. Una fonte ministeriale autorevole, interpellata dopo le parole di Di Maio, spiega: «Siamo ancora in una fase interlocutoria».

IL BUIO SULLE MOSSE

I commissari sono all'oscuro di tutto, compresa la nuova proroga, e questo contribuisce da un lato ad alimentare la tensione specie da parte sindacale per il timore possa rifarsi avanti Lufthansa, e dall'altra suona come ulteriore insipienza politica perché al di là delle enunciazioni, mancano i fatti concreti, benché Giuseppe Conte due settimane fa, avesse promesso l'apertura di un tavolo a Palazzo Chigi. Non se ne è saputo più nulla. Chi invece è venuto allo scoperto, come detto, è stato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, il leghista Giancarlo Giorgetti. «Atlantia», ha detto il primo maggio, «in quanto concessionario autostradale secondo me non dovrebbe entrare in Alitalia, ma Atlantia come proprietaria di Aeroporti di Roma ha un interesse concreto di tipo industriale».

Giorgetti ha rimarcato come, sulle vicende di Atlantia, anche dopo la tragedia di Genova, la Lega abbia sempre avuto un atteggiamento «presente e razionale», differenziandosi da M5S che invece ha preso di punta la società autostradale con una polemica che alla fine si sta rivelando deleteria anche per il rilancio della compagnia. L'esponente di governo ha ricordato che chi entra in Alitalia lo deve fare «con un obiettivo preciso non per barcamenarsi o permettere ad Alitalia di proseguire due anni soltanto. Deve dare prospettive a lungo termine e una linea di galleggiamento per quanto riguarda reddito e utili e non perdite». E poi: «Dobbiamo essere ottimisti. Il lavoro va avanti, anche se parliamo di un business complicato - ha proseguito Giorgetti - Non credo che quello delle compagnie aeree sia un mondo dove si facciano utili. Ci sono tante difficoltà che influiscono sulla tipologia di business. L'Italia è un Paese che per il turismo, una sua compagnia aerea dovrebbe essere in grado di mantenerla». Fin qui una parte della politica che con maggiore senso di realtà prova ad accelerare i tempi per il rilancio. Finora lo schema di lavoro prevede che Fs, Delta e Mef sottoscrivano fino al 60-65% della Newco, manca la quota residua ma non è facile trovare un soggetto idoneo. E Atlantia, che sarebbe pronta, deve tenere il punto anche rispetto alla legittimazione incassata dalla Lega. «Abbiamo tanti fronti aperti al momento che non possiamo pensare di impegnarci su un altro fronte così complesso come Alitalia», ha sottolineato sempre ieri l'ad Giovanni Castellucci. Il manager ha anche sottolineato che «Adr ha un appeal a livello globale e quindi il suo futuro non è così determinato dalle vicende di Alitalia». Eppure continuano i contatti tra Atlantia, Fs e Mediobanca per rientrare nella gara regolata da una procedura tecnicamente interrotta martedì 30 aprile. Dal Mise ieri sera sarebbe trapelata l'indicazione di spostare i termini a metà o anche a fine maggio. Sembra che lo studio Laghi abbia predisposto la bozza di lettera da inviare a Fs con la quarta proroga. Prima però va sottoposta a

Di Maio: due pagine in cui si dice è stato raggiunto l'accordo con Delta e sono in corso colloqui con investitori. Fs comunque continua a lavorare al progetto: ieri pomeriggio a Roma vertice con gli emissari legali di Delta arrivati da Atlanta, Mediobanca, Credit Suisse, EY, Kpmg, studi Cleary Gottlieb, BonelliErede.

Il dilemma dei Cinquestelle: Benetton oppure Lufthansa

ROMA A prima vista Atlantia ha scandito per l'ennesima volta un no. Ma la dichiarazione rilasciata ieri dall'amministratore delegato Giovanni Castellucci va letta e interpretata. Secondo fonti legali vicine alla società del gruppo Benetton, la mossa di Atlantia è tattica e frutto di una strategia attendista: nel caso in cui Luigi Di Maio o il premier Giuseppe Conte dovessero avanzare una richiesta ufficiale a entrare nella newco, la società potrebbe ribaltare il presunto no, in un sì. A condizione, naturalmente, di avere di fronte un progetto industriale serio e credibile. Nei giorni scorsi nel quartier generale di Atlantia non è passata inosservata una dichiarazione della senatrice 5Stelle Giulia Lupo. Un lungo post su Fb per perorare «la necessità» di «andare avanti con Fs, Delta, Tesoro e Atlantia». Perché «non si può prescindere da una stretta condivisione di obiettivi con l'Aeroporto di Roma» di cui la società di Benetton è socio. E perché «è imprescindibile una nuova centralità per l'hub di Fiumicino» per creare «una compagnia solida».

LA MOSSA

Parole e concetti ripetuti più o meno uguali il primo maggio da Giancarlo Giorgetti. Il potente sottosegretario leghista, che al contrario di Di Maio non ha il problema di aprire le porte ad Atlantia in quanto non l'ha accusata di essere il male assoluto dopo il crollo del Ponte Morandi a Genova e non ha promesso di toglierle per ritorsione le concessioni autostradali, l'altro ieri ha messo a verbale: «Atlantia come proprietaria degli Aeroporti di Roma ha un interesse concreto di tipo industriale» e il suo ingresso in Alitalia «avrebbe una coerenza industriale che è una cosa fondamentale». Il problema è che ad Atlantia l'apertura di Giorgetti e quella della senatrice Lupo, con un passato in Alitalia, non basta. Vuole, appunto, che sia Di Maio in persona in qualità di ministro allo Sviluppo economico e di leader dei 5Stelle a lanciarle un invito ufficiale a entrare in partita. Oppure che sia Conte a fare il primo passo. Resta naturalmente da chiarire l'uscita di ieri sera a Otto e Mezzo del leader M5S, secondo il quale all'appello mancherebbe ormai non il 40% ipotizzato fino a ieri pomeriggio, ma solo il 15% del capitale della Nuova Alitalia: chi sia il titolare di quel 25% già sistemato, ieri sera era però un mistero anche tra i più stretti collaboratori del viceministro.

L'IPOTESI TEDESCA

Peraltro, raccontano che Di Maio, che a ridosso delle elezioni europee del 26 maggio valuta con attenzione ogni singolo passo, sia comunque tormentato. Al di là dell'annuncio in tv, ancora ieri pomeriggio veniva descritto di fronte a un bivio. Portare a casa il salvataggio di Alitalia con l'ingresso dei Benetton, a costo di rimangiarsi le violente accuse lanciate (insieme al ministro Danilo Toninelli) dopo il crollo del Ponte Morandi. Perdere insomma in parte la faccia, ma incassare a pochi giorni dalle elezioni la resurrezione della compagnia. Oppure rinviare ancora, col rischio concreto di condurre Alitalia alla liquidazione. E in questo caso il copione appare già scritto: l'ingresso di Lufthansa con pochi euro di spesa ed esuberanti nell'ordine di 5-6.000 dipendenti. Più il collasso di gran parte dell'indotto.

Nelle ore in cui Di Maio sfoglia la margherita, parlando di «nuove offerte», la Lega è molto attiva. E non solo con Giorgetti. Il progetto «statalista» caro ai 5Stelle non è mai piaciuto a Matteo Salvini. E in queste ore, alla ricerca di un piano alternativo per evitare il fallimento, emissari leghisti hanno fatto sapere a Lufthansa di essere pronti ad accoglierla anche a costo di smontare l'operazione tirata su faticosamente da Di Maio con Ferrovie, Tesoro e Delta da cui però manca ancora un socio in grado di portare in dote 300-350 milioni. Ebbene, dalla sede di Colonia è arrivata la conferma che la compagnia di bandiera tedesca «resta molto interessata» ad Alitalia. Ma al prezzo, noto, di migliaia di esuberanti.