

Alitalia, aut aut di Delta Airlines: dentro Atlantia oppure lasciamo

ROMA Per il ministro Luigi Di Maio si stanno restringendo gli spazi per garantire un rilancio di Alitalia senza una compagine che al fianco di Fs, Delta e Tesoro non comprenda Atlantia. Gli altri possibili partner come il gruppo Toto ma soprattutto German Efromovich, fondatore e socio della compagnia colombiana Avianca, non sono compatibili con il business plan e la governance già concordati e condivisi informalmente tra Fs, Delta Airlines e Autostrade, ancora fuori (per poco) dalla partita per le polemiche sulla revoca delle concessioni. E' questo il risultato della giornata di ieri di incontri fra le varie parti e gli advisor. Di Claudio Lotito da giorni non ci sono più tracce. Neppure da parte di Toto sarebbero pervenuti supporti sulla disponibilità delle risorse da investire. Solo il polacco Efromovich avrebbe fatto pervenire a Mediobanca, advisor della capocordata Fs, una lettera di Ubs attestante l'esistenza di risorse finanziarie liquide in Gran Bretagna e Panama. Ma non si tratterebbe di una comfort letter, come sarebbe d'uopo in queste circostanze. Per rafforzare le proprie ambizioni, l'uomo d'affari polacco ha affiancato a Guizzetti e Associates due advisor di peso come appunto la banca elvetica e Grimaldi studio legale che lo hanno accompagnato ieri in Fs per un incontro con il vertice e in un altro incontro con Perry Cantarutti, top manager di Delta Airlines, affiancato da Credit Suisse. Gli advisor poi tra loro avrebbero fatto il punto a grandi linee sul piano industriale, che è quello redatto da Oliver Wyman per conto di Ferrovie e che sarebbe gradito ad Atlantia. Ma in questa girandola di contatti ci sarebbe stata l'occasione per un confronto finale tra Fs e Delta che stanno lavorando insieme da mesi: per loro la soluzione principale resta una cordata aperta ad Atlantia, con cui sono opportunità di collaborazione anche in relazione agli Aeroporti di Roma.

VERIFICA SUI CANDIDATI

Quanto a Toto, le correzioni nella configurazione del network da lui proposte non sarebbero condivise da Delta perché disallineate rispetto alla geografia delle sue rotte principali verso il Sud America. Relativamente a Efromovich le incompatibilità riguardano le sue pretese a ricoprire una posizione apicale nella nuova Alitalia in quanto investirebbe circa 200 milioni di dollari per il 30%, azzardando di voler salire al 40% nel caso in cui si rendesse necessario. Queste le differenze sul piano del business e della governance, senza considerare che sono in corso da parte di Mediobanca le verifiche sulla solidità finanziaria dell'uomo d'affari che interverrebbe come persona fisica. Come da prassi l'adeguata verifica avviene tramite il programma cosiddetto word ckeck che è un circuito collegato all'Interpol dove vengono evidenziate eventuali segnalazioni raccolte nelle transazioni di tutto il mondo.

A pochi giorni dalla scadenza della proroga, il quadro resta però decisamente confuso anche a causa delle fantasiose indiscrezioni fatte filtrare dall'interno del Mise secondo le quali basterebbe che Fs e Mef assicurassero insieme il 60-70% per risolvere il problema. Indiscrezioni, tra l'altro, che sembrano ignorare i divieti europei sugli aiuti di Stato.

La soluzione potrebbe invece giungere alla vigilia della scadenza del 15 luglio, quando tutti i tentativi di completare la cordata senza Atlantia saranno sfumati. Allora il premier Giuseppe Conte, finora alla finestra in attesa di poter scendere in campo a pieno titolo, aprirà un tavolo lontano dalle polemiche onde consentire alla holding dei Benetton di formulare una manifestazione di interesse. Cosa che potrebbe accadere già nelle prossime ore visto che proprio ieri Mediobanca, in qualità di advisor di Fs, ha chiesto ufficialmente ad Atlantia di presentare la propria proposta di ingresso nella cordata. Intanto ieri Alitalia ha diffuso i dati registrati a giugno che vedono un incremento del 4,4% dei ricavi da traffico passeggeri rispetto allo stesso mese del 2018 quando venne registrato il più alto aumento dell'anno (10,6%). I passeggeri trasportati sono invece cresciuti del 2,2%.