

TRASPORTO AEREO

Alitalia, in campo anche le low-cost

Pogliotti e Romano, con un'analisi di Santilli ▶ pagina 23



Salvataggi. Accanto ai big come Lufthansa, Delta ed Etihad spuntano i fondi di private equity come Tpg, Cerberus o Indigo e i creditori della compagnia

Alitalia, in corsa anche le low-cost

Fra le 32 manifestazioni di interesse non vincolanti quelle di Ryanair ed easyJet

Giorgio Pogliotti
ROMA

Anche le low cost scendono in campo per Alitalia. Tra le 32 manifestazioni di interesse non vincolanti presentate ci sono anche quelle di easyJet e Ryanair, interessata a rilevare singoli asset della compagnia. Accanto ai big come Lufthansa, Delta o Etihad, o a vettori che talvolta si schermano dietro gli studi legali, circolano i nomi di fondi di private equity come Tpg, Cerberus capital management, o Indigo partners, insieme a creditori interessati ad accedere alle informazioni contenute nella Data Room (anche se il collegio commissariale ha escluso che siano forniti dati sensibili).

È stato preso un impegno alla riservatezza, quindi, nessun nome ufficiale è stato fornito dai tre commissari Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari che lo scorso 17 maggio hanno pubblicato un bando per raccogliere manifestazioni di interesse ad ampio spettro.

A metà giugno, dopo una valutazione, verranno individuati i soggetti in possesso dei requisiti richiesti che potranno partecipare alla Data Room: riceveranno una lettera di procedura con i termini e le modalità per la presentazione delle offerte non vincolanti (entro fine luglio). Dopo una valutazione delle offerte non vincolanti, con lo svolgimento di un'eventuale gara, scatterà il passaggio conclusivo con la presentazione delle offerte vincolanti (entro ottobre).

In diversi casi l'interesse non è

per Alitalia nel suo complesso, ma per il mercato italiano e per l'acquisizione di singoli asset della compagnia per rafforzare la presenza. È questo il caso di Ryanair che, attraverso il portavoce John Alborante, fa sapere di aver presentato «un'offerta di feedaraggio per i voli a lungo raggio di Alitalia», per collegare gli aeroporti periferici con i grandi scali; i «dettagli saranno resi noti dai commissari» ma l'avioinea irlandese precisa che «non è interessata

LA SELEZIONE

In diversi casi l'interesse non è per il gruppo nel suo complesso, ma per il mercato italiano e per singoli asset della compagnia

all'acquisto dell'intera compagnia». Sulla stessa lunghezza d'onda il ceo di Lufthansa, Carsten Spohr: «Non abbiamo intenzione di acquistare Alitalia», ha detto a Bloomberg, ma «l'Italia è un mercato molto importante per noi, quindi guardiamo con molta attenzione alle opportunità che emergono». Anche l'interesse di Spohr è rivolto agli asset di Alitalia, come la flotta e gli slot.

Tuttavia nel piano dei commissari e dello stesso governo non c'è il cosiddetto "spezzatino", ovvero la vendita di singoli asset, quanto piuttosto la cessione in blocco della compagnia ad un partner, sia esso un fondo o un altro operatore del trasporto aereo: «Sono fidu-

cioso, come lo sono sempre stato, Alitalia tutta intera è un asset interessante», ha ribadito il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Prima però la compagnia deve diventare appetibile per possibili compratori, il percorso non è facile considerando che nel 2016 si stima che Alitalia abbia perso tra i 600 e i 650 milioni di euro accumulando una esposizione debitoria di circa 3 miliardi.

In questo contesto per il presidente dell'Enac, Vito Riggio, il numero degli interessati va «oltre le aspettative». Qualche riserva è espressa da Andrea Guricin (economia dei trasporti all'Università di Milano Bicocca): «Presentare manifestazioni di interesse non costa nulla, non c'è alcun vincolo ma in cambio si può accedere ai dati della compagnia - spiega -. Del resto il bando era concepito per fare accedere alla prima fase il più ampio numero possibile di soggetti. Si tratta di capire se questo obiettivo si tramuterà in qualcosa di concreto. L'interesse dei fondi potrà esserci solo se c'è un ritorno dell'investimento, ma occorre creare le condizioni per rendere la compagnia realmente attrattiva. Ad oggi sono poche».

Uno dei nodi è rappresentato dal limite del 49% per la partecipazione delle compagnie non europee, tema che sarà affrontato nel pacchetto di misure sull'aviazione presentato forse già domani dalla Commissione, che conterrà anche nuove linee guida su proprietà e controllo dei vettori. L'orientamento, secondo quanto anticipato dall'Ansa, sembra essere quello

di non toccare il limite del 49%, ma di fornire un'interpretazione che potrebbe ammorbidire l'applicazione di questa soglia all'interno di un pacchetto di misure che conterrà un regolamento sulla salvaguardia della concorrenza nel trasporto aereo e, tra le altre materie, le linee guida su proprietà e controllo che indicheranno come calcolare il controllo, basandosi sui legami finanziari e commerciali tra gli investitori non comunitarie la compagnia aerea. Questa chiave interpretativa dovrebbe facilitare gli investimenti.

Per aumentare l'appel di Alitalia i commissari stanno cercando di eliminare i sovraccosti che gravano sui conti: è stato rinegoziato il prezzo dei derivati sul carburante con 100 milioni di risparmio una tantum, si stanno ricontrattando i leasing aerei, le forniture e il costo del lavoro. Domani pomeriggio si terrà un incontro con i sindacati sul contratto che, dopo una proroga, è scaduto lo scorso 31 maggio. Intanto si sta rivedendo il network, le rotte antieconomiche saranno cancellate, il personale in esubero sarà posto in cassa integrazione straordinaria. Oggi azienda e sindacati andranno al ministro del Lavoro per un esame congiunto delle procedure di cigs che per la prima fase riguardano 1.358 lavoratori. In questa strategia, è decisivo tenere in alto l'asticella dei ricavi, anche attraverso l'apertura di nuove rotte, come il collegamento giornaliero che partirà da fine ottobre fra Roma e Nuova Delhi.