

Decreto pronto. Domani la proroga dei commissari

Alitalia, il governo punta sul piano di Lufthansa per convincere la Ue

Si va verso la trattativa esclusiva con Lufthansa per la cessione di Alitalia: una svolta che fa sciogliere le altre cordate che avevano manifestato interesse. Con la ven-

dita della compagnia ancora in stand-by, il governo uscente avrebbe deciso di fare un passo avanti alla vigilia della pubblicazione del

decreto che posticiperà di sei mesi la chiusura della gara e di due mesi e mezzo la restituzione del prestito ponte: domani il testo andrà al Consiglio dei ministri. Una mossa

anche per rispondere alla Ue, che indaga proprio sul prestito per possibili aiuti di Stato.

Pogliotti e Monti ▶ pagina 19

Trasporti. Lo spostamento dei termini nel decreto esaminato ieri a Palazzo Chigi

Alitalia, tempi più lunghi: la palla al futuro Governo

La vendita slitta a ottobre, il prestito ponte a dicembre

Giorgio Pogliotti

ROMA

Con la cessione di Alitalia ancora in stand-by il governo uscente ha deciso di prorogare di sei mesi la gara e di due mesi e mezzo la restituzione del prestito ponte. Il termine per la conclusione delle procedure di vendita slitta al 31 ottobre 2018, rispetto alla precedente scadenza del 30 aprile. Inoltre si unificano le scadenze per il rimborso delle due tranches da complessivi 900 milioni di euro del prestito ponte, da restituire entro il 15 dicembre 2018.

Lo slittamento dei termini è contenuto nel decreto legge che si compone di un unico articolo, esaminato ieri mattina a Palazzo Chigi nella riunione di preconsiglio, che sarà portato domani mattina al consiglio dei ministri per essere trasmesso all'esame della Commissione speciale delle Camere il 27 aprile. Con questa decisione la "partita", dunque, passa nelle mani del nuovo governo che dovrà occuparsi del futuro di Alitalia, delle offerte presentate dai possibili pretendenti, ma anche del dossier aperto da Bruxelles che ha avviato un'indagine approfondita per valutare se il prestito ponte concesso ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato.

L'iniziativa della Commissione europea, dunque, non ha avuto un impatto sulla decisione del governo di concedere una nuova proroga, dopo la prima concessa

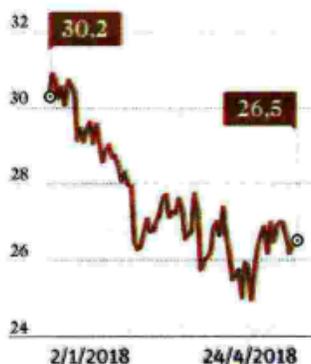
in occasione del decreto fiscale del 16 ottobre 2017 che già aveva spostato in avanti i termini della gara - dal 5 novembre 2017 al 30 aprile 2018 -, posticipando anche i termini per la restituzione del prestito ponte, lievitato di ulteriori 300 milioni. La restituzione della prima tranche da 600 milioni era stata spostata dal 2 novembre 2017 al 30 settembre 2018, e il rimborso della seconda tranche

L'ANTICIPO DI CASSA

La restituzione dei primi 600 milioni era stata spostata al 30 settembre, ora tutti i 900 andranno resi entro la metà di dicembre

Lufthansa

Andamento del titolo a Francoforte



era previsto dal DL 148 «entro il termine dell'esercizio». Adesso le due distinte scadenze per il rimborso del prestito ponte sono state unificate dal nuovo DL al 15 dicembre 2018, dopo la chiusura della procedura di gara slittata, appunto, al 31 ottobre.

Le scadenze per la gara e il rimborso del prestito sono differenti perché, una volta individuata l'offerta migliore e chiuso il negoziato per la cessione della compagnia, si prevede che debbano passare tra i 4 e i 6 mesi per la conclusione delle procedure autorizzative, a partire da quella dell'Antitrust europeo. In quel lasso di tempo dal prestito ponte arriveranno le risorse necessarie per garantire l'operatività dei voli, prima del definitivo passaggio di consegne.

Ma questo scenario al momento appare assai lontano. Mentre l'avvicinarsi della scadenza del 30 aprile per il negoziato, e l'assenza di un compratore, hanno spinto il governo uscente ad optare per la proroga dei termini. Nessuna delle proposte avanzate alla scadenza del 10 aprile per le offerte è stata giudicata soddisfacente, almeno per ora. Si sono fatti avanti tre candidati: Lufthansa; la cordata tra easyJet in alleanza con il fondo americano Cerberus, Air France e Delta; la low cost ungherese Wizz Air. Il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, si è limitato a spiegare che quella tedesca era «un'offerta mi-

gliorativa», aggiungendo che «sul closing si dovrà esprimere il nuovo governo». Del resto il candidato premier del M5S, Luigi Di Maio, aveva diffidato il governo uscente ad interrompere qualsiasi trattativa con Lufthansa, in quanto «non è più legittimato a fare nulla». Nelle dichiarazioni agli stati generali del trasporto aereo dello scorso dicembre, Di Maio chiedeva discontinuità nella governance di Alitalia, parlava della sostituzione dei commissari e bollava l'offerta di Lufthansa come un «bagno di sangue» in termini di esuberi. Si tratta di vedere se il M5S di governo confermerà o meno la stessa linea. Quel che appare certo è che il M5S stelle non è «pregiudizialmente contrario alla nazionalizzazione» di Alitalia, così come la Lega: «Il Paese non può fare a meno di una compagnia di bandiera. Non va svenduta a multinazionali o compagnie straniere», ha detto il leader Matteo Salvini. E in questo nuovo scenario un ruolo potrebbe essere giocato dalla Cassa depositi e prestiti: il presidente Claudio Costamagna ha spiegato che Cdp potrebbe entrare in Alitalia come partner di minoranza, in presenza di un piano industriale sostenibile. È dunque comprensibile che i potenziali acquirenti attendano di conoscere il nuovo governo prima di compiere nuovi passi.