

Alitalia-Etihad, ultimi dubbi di Hogan. La Uil: i nodi vanno sciolti con l'attuale azienda

ROMA «Il governo italiano si è impegnato con gli stakeholders a trovare una dimensione coerente alle richieste fatte». Con tono conciliante, Gabriele Del Torchio ha risposto, l'altra notte, a James Hogan che, in una lettera di due giorni prima, sottolineava l'esistenza di punti ancora aperti per l'ingresso di Etihad in Alitalia, ricordando: il termine per firmare l'accordo è il 31 luglio. A ieri sera, però, non c'era stato ancora riscontro da Abu Dhabi rispetto alle considerazioni scritte dell'ad di Alitalia. Del Torchio ha lavorato sodo con i suoi legali fino a tardi, ma chi gli ha parlato ha colto molto nervosismo per la mancanza di novità.

POSTE FA UN FINANZIAMENTO

In effetti Hogan non avrebbe ancora preso una decisione se aderire alla proroga di fatto chiesta dal manager italiano: avrebbe dei dubbi sull'effettiva accettazione da parte dei soci di Alitalia di tutte le condizioni. Del resto il fronte fra le banche, Poste e Atlantia, cioè i principali azionisti che si dovranno accollare l'onere finanziario dell'operazione, non è compatto. Poste che ha anticipato a ieri pomeriggio il consiglio fissato per oggi, «ha deliberato un finanziamento di 70 milioni a favore di MidCo», quindi un paio di milioni meno rispetto a quanto concordato il giorno prima a palazzo Chigi, quando si è convenuto di alzare da 250 a 300 milioni l'equity commitment di Alitalia. A questo proposito stamane alle 11 si riunisce il consiglio di Cai per fare il punto sugli ultimi sviluppi del negoziato e per convocare l'assemblea all'8 agosto per deliberare l'operazione e un altro aumento di 550 milioni al servizio della ristrutturazione dei debiti.

La svolta imposta da Poste secondo socio (19,48%) con la creazione della newco-cuscinetto, benedetta l'altro giorno durante il vertice del governo, se obtorto collo viene digerita da Intesa Sanpaolo (20,59%) e da Unicredit (12,99%), lascia ancora perplessa Atlantia (7,44%). Francesco Caio non vuole investire nella Old Az perchè, in vista della sua privatizzazione, intende non avere nulla a che fare con il passato. Di qui lo schema della Midco partecipata da Poste e da Old Az che controllerà il 51% di New Az di cui Etihad avrà il 49%. Ma Hogan, a causa del peggioramento dell'andamento reddituale di Cai, ha chiesto di aumentare le risorse a carico dei soci: dei 300 milioni, infatti, 100 serviranno per coprire le liability (contenziosi con WindJet e AirOne più altri costi) che rimarranno nella vecchia Alitalia e 200 per assicurare liquidità agli asset conferiti a New Az. Questa somma arriverà per 130 milioni dalla Old Az e per 70 da Poste via Midco. La ripartizione dei 230 milioni fra le banche e Atlantia (al netto dei 70 di Poste) prevede che il gruppo autostradale versi 55-60 milioni, Intesa 90, Unicredit 80 milioni (euro più euro meno). Ma questa struttura, ha fatto sapere ieri mattina la holding dei Benetton, è stata ipotizzata da poco ed è «significativamente diversa da quanto precedentemente discusso». Atlantia si riserva le opportune verifiche anche con gli altri soci. Infatti ieri pomeriggio, fra i vari contatti incrociati, ci sarebbe stata una conference call fra le banche e Atlantia assistiti dai rispettivi consulenti: sarebbero emersi rilievi sulla posizione di Poste. In primis la società pubblica si impegna a iniettare un paio di milioni meno rispetto al previsto, sotto forma di finanziamento a Midco (non equity) costringendo gli altri ad aumentare gli apporti. In più non intende rilasciare impegni a partecipare a Old Az nel caso, per qualunque motivo, la soluzione Midco non sia praticabile; chiede una way out e priorità nel rimborso. «Si lavora alle technicalità che verranno via via risolte dai vari azionisti», è un altro dei passaggi chiave della lettera di Del Torchio a Hogan, ma non è detto che ad Abu Dhabi vada bene.

La Uil: i nodi vanno sciolti con l'attuale azienda

ROMA «La Uil è favorevolissima all'intesa tra Alitalia e Etihad e auspichiamo che si concluda

rapidamente. Le questioni ancora in sospeso della riduzione del costo del lavoro e del contratto saranno affrontate e risolte con l'attuale Alitalia». Lo sottolinea in una nota Luigi Angeletti, segretario generale della Uil, in merito all'intesa tra Alitalia ed Etihad.

Quello del via libera di tutti i sindacati all'accordo sul taglio del costo del lavoro, è l'altro nodo ancora da sciogliere oltre a quello della piena intesa fra gli azionisti Alitalia. La Uil infatti (che rappresenta buona parte dei piloti) ha contestato l'esito del referendum sulla riduzione del costo del lavoro. Anche se tutte le altre sigle sindacali hanno riconosciuto come valido l'esito del referendum, l'Alitalia vuole infatti il consenso di tutti anche per presentarsi agli ultimi colloqui con Etihad con un maggior peso contrattuale.

LO SCENARIO

Nelle ultime ore, comunque, la posizione della Uil (e in particolare quella dei piloti) sembra essersi ammorbidita, anche se ufficialmente l'atteggiamento non è cambiato. Il governo non aveva escluso una convocazione a Palazzo Chigi per superare l'impasse. Ma al momento non si è mosso nulla.

Intanto un monito a chiudere l'accordo in tempi rapidi arriva dal presidente dell'Enac, Vito Riggio: «Nessuno che abbia un po' di buon senso può rifiutare l'unica ipotesi sul tappeto», ha detto a margine di un'iniziativa all'aeroporto di Palermo. «Tutte le resistenze, comprensibili, vanno abbattute in nome del salvataggio di una struttura industriale di 10 mila e più lavoratori e di quella che è ancora la spina dorsale - anche se ridotta dal 100% al 47%, del nostro sistema», ha aggiunto.

