

## Alitalia, prove d'intesa Etihad-Lufthansa

ROMA La nuova rotta di Alitalia per farle riprendere nuovamente quota potrebbe essere tracciata entro l'anno imbarcando Lufthansa, uno dei maggiori vettori al mondo che più volte, negli ultimi otto anni si è occupato del dossier. Domani pomeriggio, presso lo studio legale Nctm di Roma, è in calendario un consiglio di Alitalia Cai presieduto da Luca di Montezemolo. E' la società che riunisce i 13 soci italiani più Air France Klm (7,08%) che, attraverso Midco, controlla al 51% Alitalia Sai di cui Etihad possiede il 49%. Nella riunione, secondo quanto ricostruito dal Messaggero, si dovrebbe far riferimento ai piani di rilancio della società aerea ai quali si sta lavorando in conseguenza dello stato di salute precario. E che potrebbero avere uno sbocco con il dialogo in corso tra l'ad di Alitalia Cramer Ball e il cfo Duncan Naysmith con i vertici della compagnia tedesca basata a Colonia, sotto la regia di James Hogan. «Sarà la compagnia più sexy d'Europa» disse ad agosto 2014 Hogan alla presentazione dell'accordo che comportò per i soci italiani oneri in termini di investimento pari a 1,7 miliardi, dei quali 995 milioni di rifinanziamenti bancari. Adesso il capo di Etihad addebita le responsabilità agli impegni non onorati da parte del governo su Linate e lo sviluppo del turismo.

A giugno scorso Alitalia dovrebbe aver accumulato una perdita superiore ai 100 milioni. Nel secondo semestre che rispetto al primo è meno propizio dal punto di vista commerciale, è atteso un andamento peggiore che potrebbe portare a una perdita 2016 di superiore ai 300 milioni. Questo deficit andrebbe a erodere il patrimonio rendendo inevitabile un'operazione di rafforzamento possibilmente in equity, visto che altre soluzioni presentano controindicazioni. Da parte dei soci italiani, però, non c'è intenzione di mettere ancora mano al portafoglio. In testa all'azionariato di Cai ci sono le banche: Intesa Sanpaolo, primo azionista con il 20,59% e Unicredit (12,99%). Il cda di domani dovrebbe formalizzare la designazione di Gaetano Micciché, presidente di Banca Imi al posto di Paolo Andrea Colombo e di Federico Ghizzoni in sostituzione di Jean Pierre Mustier. Un avvicendamento con due banchieri doc che possono dedicare più tempo alle grandi manovre per il rilancio di Alitalia che subisce in particolare la concorrenza del low cost Ryanair che nel 2015 ha trasportato 101 milioni di passeggeri contro i 22 di Alitalia.

### IL PERCORSO

I grandi soci italiani sono a conoscenza delle trattative fra Etihad e Lufthansa: in qualche modo l'ad di Cai Francesco Di Giovanni dovrebbe venire a conoscenza degli sviluppi visto tra l'altro che il presidente della compagnia aerea è Montezemolo, lo stesso di Cai. Il negoziato fra gli arabi e i tedeschi sarebbe ancora preliminare e potrebbe avere come snodo Air Berlin, il vettore di proprietà di Abu Dhabi che non va bene. L'accordo potrebbe prevedere il passaggio di Air Berlin a Lufthansa in cambio dell'ingresso di quest'ultima in Alitalia sulla base di un piano industriale che punta a coprire le principali rotte europee ma anche a potenziare quelle a lungo raggio. Lufthansa ha un track record positivo negli ultimi tre anni nel trasporto di passeggeri: 1,8% pari a 79,3 milioni nel 2015 con ricavi operativi quasi stabili a 32,2 miliardi contro i 3,3 miliardi di Alitalia, in calo del 2,9% mentre l'incremento di Etihad è stato del 18% a 17 milioni. Dal punto network i tedeschi hanno 198 destinazioni servite contro 91 di Alitalia e 90 di Etihad (vedere tabella).

Nei patti parasociali tra Cai e Etihad, pur prevedendo un lock-up di cinque anni per gli azionisti italiani, ci sono finestre intermedie per consentire le uscite prima del tempo. C'è un vincolo a carico dei soci di Cai di non coinvolgere un'altra compagnia aerea nel capitale per non aprire le porte a un concorrente. Adesso però è la stessa Etihad ad aver allacciato questi contatti coi tedeschi. Anche se il piano è tutto da definire, a grandi linee Alitalia potrebbe varare un aumento di capitale dell'ordine di 400-500 milioni al quale Cai non aderirebbe per sua precisa volontà, diluendosi in una quota di netta minoranza (10-15%). All'operazione parteciperebbero gli arabi per una quota 45% più Lufthansa che potrebbe avere fino al 45%. C'è da

ricordare che Etihad non può salire al controllo di un vettore europeo perchè non è un vettore comunitario a differenza dei tedeschi che, almeno per la terza volta si affacciano in Italia. La prima fu nella primavera 2008, alla vigilia dell'insediamento del governo Berlusconi: Gianni Letta consultò l'ambasciatore tedesco che mostrò interesse per Alitalia ma solo a rilevarne le spoglie dopo il fallimento assicurando comunque i servizi e le rotte svolte dalla compagnia. E la seconda volta è stata in autunno dello stesso anno alla vigilia del decollo de quando l'ex ad Rocca Sabelli era alla ricerca di un partner industriale. Oltre ad Air France contattò Lufthansa: volò apposta a Francoforte ma rimase di sasso quando apprese dal suo interlocutore la disponibilità solo a un accordo commerciale, mentre i francesi versarono 315 milioni.

