

## Alitalia, il governo adesso accelera: subito la vendita

ROMA Alitalia viene messa in vendita subito dopo l'ammissione all'amministrazione straordinaria, secondo uno schema che potrebbe ricalcare il progetto Fenice del 2008: una cordata imperniata su un partner industriale che potrebbe essere Lufthansa (ma non necessariamente), le banche, quindi Intesa Sanpaolo e Unicredit più le altre, chiamate a convertire crediti in capitale, un soggetto pubblico come Invitalia che nel piano di ristrutturazione abortito con il no dei piloti al verbale di confronto, avrebbe sottoscritto metà (204 milioni) del contingent equity da 400 la cui parte restante sarebbe stata versata da Etihad.

### IL PRESTITO-PONTE

La svolta, maturata ieri dopo consultazioni e vertici tra Carlo Calenda, Graziano Delrio, Pier Carlo Padoan, Luigi Gubitosi, Enrico Laghi, in stretto contatto con Paolo Gentiloni, ricuce le posizioni tra il governo e il partito Alitalia guidato da Matteo Renzi che chiedeva di stoppare la procedura straordinaria per evitare lo spezzatino ed entro metà maggio sarebbe stato presentato un piano alternativo. Non a caso Calenda, ministro del Mise che nei giorni scorsi ha cavalcato la linea rigorista, ieri ha ammorbidito la posizione: «La proposta Renzi è benvenuta, la valuteremo». E l'ex premier ha ribadito: «C'è spazio per un futuro senza spezzatino».

Il decreto che sarà emanato martedì 2 o mercoledì 3 a seguito della procedura di amministrazione straordinaria aprirebbe l'asta dopo qualche settimana. Questo provvedimento sarebbe parallelo a quello di nomina dei commissari che potrebbero essere tre: quasi sicuri Luigi Gubitosi e Enrico Laghi, personaggi di alto spessore professionale, mentre si cerca il terzo. Nel provvedimento si autorizza la raccolta delle manifestazioni di interesse lasciando aperte tutte le opzioni: la ristrutturazione della vendita in continuità dell'azienda o lo spezzatino, vale a dire la vendita di singoli asset, ipotesi quest'ultima che si vorrebbe evitare. I commissari avrebbero i poteri per iniziare a sondare il mercato e si darebbero 30-45 giorni di tempo ai pretendenti per presentare un'offerta chiaramente non vincolante che aprirebbe un processo lungo sei mesi.

Il decreto darebbe il via libera al prestito-ponte: l'ammontare che Calenda l'altro giorno ha previsto in 400 milioni, potrebbe tornare a 500. C'è da dire che le ultime interlocuzioni avvenute con la Ue, avrebbero riscontrato una «non contrarietà» ad andare avanti su questa strada. Inoltre il provvedimento consentirebbe ai commissari di non interrompere i pagamenti dei fornitori. «Qualunque soluzione che possa garantire la continuità aziendale e quindi possa salvaguardarne i posti di lavoro sarebbe da percorrere», ha detto l'altro giorno Carlo Messina, ceo di Intesa Sp, dopo aver escluso un piano B portato avanti dalla banca. In realtà la soluzione che si sta profilando riparte dal tentativo di Banca Imi, banca d'affari di Intesa Sp, che stava verificando la possibilità di migliorare il vecchio piano specie nella parte bocciata dal referendum dei dipendenti: gli esuberanti erano stati ridotti a 980 e il taglio degli stipendi all'8%. Ritoccando queste cifre, con l'apporto di un partner industriale come Lufthansa, la presenza di Invitalia per il cuscinetto di emergenza e il ritorno delle banche che nella vecchia manovra da 2 miliardi avrebbero dato 900 milioni, si sarebbe potuto tenere in vita la compagnia, senza la Marzano. Ma Unicredit si è tirato fuori, Lufthansa non avrebbe mai accettato di accollarsi una società così pesante e la stessa Banca Imi ha convenuto che per mettere in sicurezza tutto, non si sarebbe potuto prescindere dall'amministrazione straordinaria.

C'è quindi un'accelerazione. Fonti bancarie riferiscono che il perno del progetto è il partner industriale: si parte da Lufthansa, già sondato dalle banche ma non si esclude Etihad, Air France (partner di Cai con il 25%), Qatar Airways, che ha appena acquistato Meridiana. Intesa Sp, come ha fatto intendere Messina, sarebbe pronto ad appoggiare il piano, sembra che più freddezza ci sia da parte di Mustier. L'obiettivo è

ripetere il piano Fenice che salvaguardò la maggioranza della compagnia, anche se Cai comprò 150 dei 200 aerei della ex Alitalia e si accollò 8 mila dipendenti in meno.

