

Alitalia, si punta sull'offerta unica

ROMA Si chiuderà tra il 2 ottobre e il 5 novembre prossimo la partita per la vendita di Alitalia. A indicare tempi e paletti della procedura che entra nel vivo con la presentazione delle offerte vincolanti è il bando di gara pubblicato oggi. Un bando ancora a maglie larghe, ma chiaro nell'obiettivo: vendere, se possibile, tutta l'Alitalia ad un unico acquirente. Oppure, in seconda istanza e come più probabile, dividere il destini del trasporto aereo dall'handling e dalla manutenzione. «Saranno infatti considerate «preferibili, in caso di sostanziale parità di condizioni complessive offerte, quelle che avranno ad oggetto il lotto unico», dice il documento che il Messaggero ha potuto consultare. E sono tre infatti le opzioni sul tavolo per i gruppi o le cordate invitate a partecipare: fare un'offerta per tutte le attività di Alitalia intese come lotto unico, oppure «in alternativa» mettere sul tavolo una proposta per il lotto aviation, cioè trasporto e manutenzione. Sarà poi possibile fare una proposta anche per il boccone più piccolo sul tavolo, cioè il lotto handling, l'assistenza ai passeggeri a terra e il trasporto bagagli. Insomma, al di là delle technicalità, il bando sembra guardare alle quattro compagnie che si sono fatte avanti e che hanno avanzate proposte che evitano lo spezzatino. Si tratta di Ryanair, EasyJet, Etihad e Lufthansa. I quattro cavalieri bianchi che hanno però escluso di essere interessati alla handling. Adesso si vedrà se quelle offerte si trasformeranno in proposte vincolanti.

I REQUISITI

Lo stesso bando mette in chiaro poi che non potranno affacciarsi alla fase due della procedura pretendenti che non abbiano requisiti di capitale e di fatturato ben precisi. Chi si mette in fila per l'intera Alitalia, o in alternativa, per le attività aviation deve avere un fatturato aggregato non inferiore a un miliardo negli ultimi tre esercizi o un patrimonio netto o risorse proprie per almeno 250 milioni. Stessi requisiti richiesti anche a eventuali fondi (un miliardo per il fatturato delle società partecipate dal fondo o dalla società di gestione dello stesso fondo, o 250 milioni di patrimonio netto o di risorse disponibili da investire per il fondo o per i suoi azionisti). Quanto al settore handling, possono partecipare imprese individuali e societarie, cordate comprese, che abbiano realizzato «negli ultimi tre esercizi un fatturato lordo annuo di almeno 50 milioni», oppure che abbiano chiuso l'ultimo esercizio con un patrimonio di almeno 25 milioni di euro. Rigorosamente escluse anche da questa fase della gara società coinvolte nell'ultimo anno in procedure di liquidazione o in deficit di capitale (ex art. 2446 e 2447 del codice civile), oppure che siano inciampate in procedure concorsuali o in misure interdittive.

I tre commissari straordinari, Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari, lavoreranno dunque in questo senso anche nella fase successiva della negoziazione con chi si sarà fatto avanti. Ma si lasceranno il più possibile le mani libere: potranno dunque «non dare ulteriore corso, in qualsiasi momento, all'invito, ovvero interrompere o modificare» le condizioni, «senza indennizzo» che chi si è fatto avanti.

Alla finestra ci sono i soggetti che hanno presentato un'offerta non vincolante, ma anche altri, dal momento che le porte restano aperte anche a chi non ha partecipato alle fasi precedenti. Le offerte non vincolanti hanno già visto i pretendenti ridursi ad una decina (oltre ad Etihad e Ryanair, Lufthansa, EasyJet, ci sono anche Delta, British, ma si parla anche di compagnie cinesi e di fondi di investimento). L'acquirente ideale, ha spiegato ancora Gubitosi, è «un partner internazionale forte, che permetta ad Alitalia di sviluppare il suo potenziale». La previsione è dunque quella di chiudere a novembre (tra il 2 ottobre e il 5 novembre è prevista una fase dedicata alle negoziazioni e alle offerte migliorative). Ma a dettare i tempi potranno essere anche le elezioni politiche.