

Alitalia, sì di Delta: partirà con il 10%

MILANO Delta Airlines sale a bordo della Nuova Alitalia con una quota iniziale minima (10%), pari a quella detenuta in Air France Klm, destinata a raddoppiare prima del termine del piano di quattro anni. Al termine di un negoziato impegnativo ed estenuante con Ed Bastian, ad di Delta, Gianfranco Battisti (ad di Ferrovie) rientra a Roma, assieme a uno dei commissari (Stefano Paleari) che lo ha accompagnato nel week end ad Atlanta, con un risultato positivo perché si realizza una delle principali condizioni poste dal cda di Fs per portare a termine l'acquisizione: la presenza di un partner Industriale, anche se non «con una significativa partecipazione» come era scritto nell'offerta vincolante del 31 ottobre consegnata ai commissari blindata da una garanzia bancaria di Unicredit di 17,5 milioni a conferma degli impegni assunti.

GLI ALTRI SOCI

La partecipazione bassa del socio industriale costringe Ferrovie a dover alzare l'apporto di partenza al 40% rispetto all'originario 30%. Alitalia dunque può ripartire per la sesta volta almeno, scongiurando il rischio di doversi mettere nelle mani di Lufthansa con tutto quello che ne potrebbe comportare in termini di strategie e di sacrifici sociali, visto il draconiano piano di ristrutturazione che la compagnia tedesca ha più volte annunciato. Eppure non è stato facile assicurarsi la presenza della compagnia americana. Secondo consulenti coinvolti nel dossier, aggiornati da Battisti, la discussione con Bastian si sarebbe focalizzata sulle quote della nuova compagine, sui soci, la governance, mentre la definizione degli aspetti industriali del piano sarebbe più lineare, anche se da rifinire nelle prossime settimane. Delta aiuterà Alitalia a sviluppare nuove rotte verso gli Stati Uniti, essendo il partner-pivot della joint venture transatlantica che regola i voli dall'Europa verso gli Usa per Delta, Air France KLM, Alitalia. Ad Alitalia serve soprattutto il network intercontinentale perché traina di più la crescita, come dimostra l'incremento del 2,7% dei passeggeri sulle rotte intercontinentali con un aumento dei ricavi dell'1,2%. La compagnia italiana ha una flotta che per 25 aeromobili su 118 sono per il lungo raggio e il resto copre il medio e corto raggio. Sarebbe necessario quindi acquistare Boeing 777 o Airbus 330. Nella nuova Alitalia, dopo il 50% sottoscritto da Fs e Delta, dovrebbe esserci un 15% del Mef mediante la conversione del prestito ponte. Poi Battisti avrebbe ottenuto dal Tesoro la disponibilità di Fincantieri a coprire un 10-15%. Resta ancora inevaso un 20% circa che sempre il governo dovrà ripartire presso alcune partecipate dirette o indirette come Quattro R, il fondo che ha come sponsor Cdp ma anche Poste vita per conto della quale potrebbe intervenire, Fintecna, Leonardo. Ma al di là delle ripartizioni azionarie, molto si giocherà sulla volontà di Delta di far crescere la Nuova Alitalia nei voli di lungo raggio, che è quanto richiesto da sempre dai sindacati. L'aspetto che sarebbe rimasto aperto durante la no-stop di colloqui in Georgia, riguarda l'ammontare dell'investimento. La nuova Alitalia potrebbe partire con un fabbisogno di capitale di 750 milioni o 1 miliardo. La decisione dipende dagli altri partner da coinvolgere e dalla disponibilità delle banche (italiane ed americane) a coprire la differenza con un prestito-ponte da 400 milioni. Questa soluzione sarebbe stata imbastita dai due advisor finanziari (Mediobanca per Fs e Credit Suisse per Delta). Dai primi timidi sondaggi fatti su alcuni istituti, non sarebbe stato riscontrato grande interesse visto che sono ancora pendenti per molti altri anni i rimborsi di debiti delle gestioni precedenti, tutte svalutate a zero. Piuttosto Bastian sarebbe stato chiaro con Battisti. Delta entra nella nuova compagine con una piccola quota e, se la società farà profitti, è pronta a raddoppiare l'investimento. Un'operazione, come ha svelato il Messaggero di venerdì 16, sul modello di AeroMéxico dove Delta anni fa è entrata con il 19% e dopo quattro anni, è salita al 49%. Battisti e Bastian hanno raggiunto l'accordo politico che adesso dovrà essere definito dai rispettivi uomini e dagli advisor. Ci sarebbe già un appuntamento in conference call. Il piano

slitterà quasi certamente di alcune settimane rispetto al 31 marzo. Nello schema di accordo raggiunto ad Atlanta non c'è Easyjet ed è difficile che la low cost possa rientrare.

