

TRASPORTI

«Alitalia, la Ue è lenta sui ristori» E la newco: no a paletti su cessioni

Ita replica a Bruxelles e punta a tenere marchio, handling e manutenzione

Il commissario Leogrande: «Tempi non compatibili con le esigenze di cassa»

Celestina Dominelli

Il sentiero per il decollo della nuova Alitalia (Ita spa) resta stretto con la Commissione europea che vuole vederci chiaro sul piano industriale, mentre la “vecchia” compagnia fa i conti con gli effetti del Covid-19.

Sul lancio della newco, dunque, prosegue il confronto tra Roma e Bruxelles e due giorni orsono è partita la risposta, condivisa tra i vertici di Ita (l’ad Fabio Lazzerini e il presidente Francesco Caio) e il ministero dell’Economia, alle osservazioni fatte pervenire dalla Commissione Europea, attraverso la Dg Competition, e imperniata su due binari: la richiesta di una piena discontinuità tra vecchia Alitalia e newco e il ricorso a un’operazione di mercato per la cessione degli asset. Rilievi ai quali i vertici della nuova Alitalia avrebbero risposto, secondo quanto risulta a *Il Sole 24 Ore*, in modo molto dettagliato allegando alla replica anche un’analisi finanziaria dei servizi di assistenza a terra (handling) e della manutenzione, messa a punto con il supporto degli advisor (Boston Consulting, Rothschild, Clifford Chance e Brancadoro Mirabile).

La tesi portata avanti è che la nuova Alitalia non dovrebbe essere discriminata nel momento in cui si aprirà la procedura di cessione degli asset da parte dell’amministrazione straordinaria. Tradotto: Ita vuole poter partecipare sia all’eventuale vendita del marchio che del programma MilleMiglia. Quanto al nodo del mantenimento in capo alla newco dell’handling e della manutenzione, la risposta farebbe leva, da un lato, sul riferimento alle principali compagnie aeree europee e del Golfo (che gestiscono tutte internamente queste attività) e, dall’altro, sui vantaggi connessi sia in termini di migliore qualità del servizio che di gestione più efficiente dei flussi di

traffico all'interno degli hub aeroportuali. A sostegno di tali posizioni, sarebbe stata poi allegata alla lettera anche un'analisi finanziaria che mostrerebbe come la gestione "interna" dell'handling produrrebbe un impatto positivo sull'ebit di 150 milioni nei prossimi cinque anni. Quanto alla manutenzione che Ita vorrebbe conservare solo per la parte "leggera" e di linea, il riverbero positivo sull'ebit sarebbe invece stimato in 100-120 milioni in cinque anni. Senza contare che, avrebbero spiegato i vertici, sarebbero già in corso delle discussioni con alcuni operatori privati interessati a entrare nei due segmenti.

Insomma, una replica puntuale che è stata anche anticipata, venerdì scorso, da una videocall tra la Dg competition e il duo Lazzerini-Caio. Un confronto al quale avrebbe dovuto partecipare anche il commissario straordinario Giuseppe Leogrando che invece ha dato forfait e che non avrebbe ancora fornito le risposte ai ragguagli chiesti dalla Commissione sulla procedura di vendita.

Ieri, invece, Leogrando è stato audito con il dg Giancarlo Zeni alla Camera e ha fatto il punto sull'«impatto devastante» della pandemia. Il commissario si è soffermato in particolare sull'accidentato ok dell'Europa ai ristori messi a disposizione dal governo con il Dl rilancio per le imprese in difficoltà a causa del Covid: «Bruxelles ha richiesto tempi difficilmente compatibili con quelle che sono le esigenze di cassa della società». Leogrando ha spiegato che, essendo Alitalia un'azienda già in crisi, la Commissione ha cambiato in corsa «il criterio selettivo di determinazione del danno» e questo ha comportato dei ritardi nel via libera alle risorse (350 milioni a favore di Alitalia). La società, ha aggiunto Leogrando, ha dovuto fare la stima della «quantificazione del danno» e ha impiegato quattro mesi per dimostrare all'Europa di aver diritto a quel sostegno. Con il risultato che Bruxelles ha approvato solo a fine settembre la prima tranche (200 milioni) e, a fine dicembre, la seconda (73 milioni), ma all'appello mancano ancora 77 milioni. Fondi indispensabili per Alitalia che ha chiuso il 2020 con un -70% di passeggeri trasportati e -78% di ricavi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Celestina Dominelli