

TRA OGGI E DOMANI INCONTRI DECISIVI DEI TEDESCHI CON **ITA** E TESORO

Sorpresa Torna Alitalia

Lufthansa pronta a investire 600 milioni nella compagnia con il ritorno del vecchio nome

TOBIA DE STEFANO

■ I tedeschi di **Lufthansa** sono praticamente l'unica compagnia rimasta in corsa per conquistare **Ita**, ma secondo quello che risulta a Verità & Affari

spingono per il ritorno del marchio **Alitalia**. Il ceo Carsten Spohr è disposto a mettere sul piatto non più di 500-600 milioni per il 60% del gruppo, quando fino a pochi mesi fa offriva ben più di un

miliardo (insieme ad Msc) per avere l'80% della stessa società. Un incontro importante dovrebbe tenersi già oggi (da qui il rinvio di una conferenza stampa annunciata da tempo) tra i vertici di **Lufthansa** e i

rappresentanti di **Ita** e un altro incontro poi ci sarà con il Mef. Resta un punto di domanda. A **Lufthansa** serve un partner? Si è molto parlato di Fs prima, Atlantia poi e infine Cassa Depositi e Prestiti. Ma

per un motivo o per un altro nessuna di queste opzioni, almeno per il momento, ha la strada spianata. Così come appare quasi impossibile un ritorno in campo di Msc.

a pagina 3

La gara dei cieli **Lufthansa** offre 600 milioni per acquistare il 60% di **Ita** ma chiede il ritorno di **Alitalia**

TOBIA DE STEFANO

■ Se non fosse una trattativa che vale miliardi di euro e riguarda la vita di migliaia di lavoratori sarebbe una barzelletta di quelle da sbellicarsi dal ridere. I tedeschi di **Lufthansa** sono praticamente l'unica compagnia rimasta in corsa per conquistare **Ita**, ma secondo quello che risulta a **Verità & Affari** spingono per il ritorno del marchio **Alitalia**. Un flashback. Ma non solo. Perché il ceo Carsten Spohr è disposto a mettere sul piatto non più di 500-600 milioni per il 60% del gruppo, quando fino a pochi mesi fa offriva ben più di un miliardo (insieme ad Msc) per avere l'80% della stessa società. Ora, se la prima richiesta sembra anche avere un senso, perché nonostante il buco da più di 13 miliardi **Alitalia** è ancora oggi un marchio riconosciuto a livello internazionale, sulla seconda i governi italiani devono solo cospargersi il capo di cenere.

LE COLPE DI DRAGHI

O meglio, il capo di cenere se lo deve cospargere il governo Draghi, soprattutto nella persona del direttore generale del Tesoro Alessandro Rivera che a un certo punto sembra abbia spinto per la soluzione che portava al fondo di private equity americano Certares che dava una quota più sostanziosa e garantiva più poteri al Mef. Il problema è che i partner

industriali che stavano dietro il fondo americano non hanno mai messo nero su bianco un impegno a entrare nel capitale del nuovo gruppo, bloccando quindi la trattativa con il fondo. Al quale non è stata rinnovata l'esclusiva e al quale oggi resta solo una flebilissima speranza che **Delta** cambi idea e decida di investire davvero su **Ita**. Ecco perché oggi possiamo dire che c'è praticamente solo **Lufthansa** in corsa. Un incontro importante dovrebbe tenersi già oggi (da qui il rinvio di una conferenza stampa annunciata da tempo) tra i vertici di **Lufthansa** e i rappresentanti di **Ita** e un altro incontro poi ci sarà con il Mef. Il discorso è molto semplice: **Ita** perde circa un milione di euro al giorno e quindi più passa il tempo e più il suo valore si riduce. Scartata per la mancanza di un partner industriale l'ipotesi Certares, non resta che andare avanti con i tedeschi, sperando che il prezzo finale non sia troppo a sconto.

IL PROGETTO

Lufthansa ha le idee molto chiare. L'offerta come detto è di 600 milioni per il 60% della compagnia e l'obiettivo è quello di integrare il gruppo italiano - fondamentale il ritorno del marchio **Alitalia** - con le altre conquiste negli anni dei tedeschi, da **Swiss** per arrivare fino ad **Austrian Airlines** e **Brussels Airlines**. Nei piani tedeschi resta l'o-

biettivo strategico di rafforzare il cargo e le tratte verso il Nord America e l'idea del ceo Carsten Spohr è anche quella di risparmiare sulle spese per il carburante sfruttando i contratti e le sinergie che si possono mettere in moto con le altre compagnie del gruppo.

QUALE PARTNER?

Resta un punto di domanda. A **Lufthansa** serve un partner? Si è molto parlato di Fs prima, Atlantia poi e infine Cassa Depositi e Prestiti. Ma per un motivo o per un altro nessuna di queste opzioni, almeno per il momento, ha la strada spianata. Poi, certo, tutto può cambiare ma a oggi anche un possibile ingresso delle Ferrovie - di cui si è molto parlato - non è in programma. Resterebbe Msc e resterebbero i tentativi di ricomporre con l'armatore Gianluigi Aponte. Ma anche qui siamo più a livello di rumors che di una reale trattativa. Sembra che Aponte si fidasse solo dell'ex presidente Alfredo Altavilla, venuto meno Altavilla il dossier **Ita** è scomparso dai



09317 radar. Insomma, per adesso **Lufthansa** è destinata a correre da sola. Ed è meglio che inizi a correre veloce per evitare che i contribuenti ci rimettano altri soldi.

destefano@veritaeaffari.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

09317

09317

09317

80%

La precedente offerta **Lufthansa-Msc** mirava ad acquistare l'80 per cento delle azioni dell'ex **Alitalia**

