

## PRIMO PIANO

SALVATAGGI MA NESSUNO È DISPOSTO A METTERE SOLDI PRIMA DELLA RISTRUTTURAZIONE

## Sfida franco-tedesca su Alitalia

*Il ritorno di fiamma di Air France-Klm non preoccupa Lufthansa. Che però chiede un ebit positivo. Oggi sindacati al ministero dello Sviluppo. E arriva il nuovo commissario Leogrande*

DI ANGELA ZOPPO

Lufthansa e Air France-Klm tornano a fronteggiarsi per Alitalia. Stavolta però, e almeno fino a tutto il 2020, la sfida a distanza sarà solo a colpi di proposte commerciali. A Francoforte come a Parigi, infatti, la musica è la stessa: niente soldi per Alitalia, non fino a quando non sarà stata rimessa a posto, in una parola «ridimensionata». La taglia giusta è quella nota, circa 6 mila dipendenti della parte aviation, e una flotta di una novantina di aeromobili. Il ceo di Lufthansa, Carsten Spohr ha pronta la dichiarazione ufficiale da consegnare alla stampa: «Alitalia può avere un futuro di lungo termine col partner giusto e la giusta ristrutturazione», posizione che ha spiegato già nei suoi incontri in Italia, col ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli e con Fs e Atlantia. Poi Spohr aggiunge: «Altrettanto importante è che

l'uno non può andare senza l'altra». Partner, insomma, ma solo a braccetto con ristrutturazione, e viceversa. Il «lavoro sporco» di rimettere mano ai costi, in altre parole, ricadrà interamente sull'amministrazione straordinaria, e Lufthansa potrà affiancare questo percorso con l'alleanza commerciale che promette di generare circa 50 milioni di euro l'anno.

C'è però anche una condizione nascosta che potrebbe allungare i tempi: il colosso tedesco, infatti, vuole un ebit positivo, e partendo da una perdita di circa 500 milioni di euro sarà una strada tutta in salita per la nuova gestione commissariale. La partnership commerciale, quindi, potrebbe fare da stampella per oltre due anni. Ma basta aggirarsi per l'hub di Francoforte per avere il colpo d'occhio della potenza di fuoco della compagnia tedesca, che non si mostra per nulla preoccupata del ritorno di fiamma dei francesi. I contatti col ministro Patuanelli, a quanto

pare, sono più diretti e costanti con Francoforte che con Parigi, e appena si insedierà il nuovo commissario unico, Giuseppe Leogrande (atteso oggi al Mise per illustrare il piano d'azio-



Stefano Patuanelli

ne), i tedeschi manderanno il loro uomo in Italia, l'ad di Air Dolomiti Jorg Eberhart, per un primo incontro. Intanto, dalle parti di via Veneto c'è chi considera quasi offensiva la lettera inviata dalla compagnia franco-

olandese per provare a rientrare in partita. Nel documento, che MF-Milano Finanza ha potuto consultare, ci sono poche righe che ne sintetizzano il pensiero e le condizioni: «Soddisfatti gli accordi commerciali, Air France-Klm», si legge, «sarebbe uno sponsor entusiasta della partecipazione di Alitalia come membro associato della joint-venture transatlantica Blue Skies tra Air France, Delta, Klm e Virgin».

Ma quali sono le condizioni poste dai francesi in cambio di questo supporto? Una su tutte è il ripristino della vecchia alleanza su breve e medio raggio e cargo con Alitalia, lasciata scadere nel 2017 e non rinnovata per scelta della compagnia italiana, che la considerava squilibrata a favore di Air France-Klm. Quella vecchia intesa metteva a fattor comune i servizi passeggeri gestiti dai 3 vettori tra l'Italia e la Francia (e oltre) e tra l'Italia e l'Olanda (e oltre), più il marke-

ting, la vendita e la distribuzione dei servizi Cargo di Alitalia. «Gli accordi limitano la nostra capacità di ridisegnare il nostro network, e la possibilità per Alitalia di conseguire una sostenibilità di lungo termine delle proprie attività», aveva dichiarato l'allora ad di Alitalia, Silvano Cassano, annunciando la scelta di non rinnovare l'accordo.

Oggi intanto sarà un'altra giornata intensa per i destini di Alitalia. Alle 15 i sindacati saranno al Mise per incontrare il ministro Patuanelli, mentre alle 16,30 alla commissione Trasporti della Camera si terranno le audizioni di due esperti di trasporto aereo, Ugo Arrigo e Gaetano Intriari. Oggetto, il decreto Alitalia, che stanziava il nuovo prestito ponte di 400 milioni di euro e modifica gli obiettivi della gestione commissariale. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su [www.milanofinanza.it/alitalia](http://www.milanofinanza.it/alitalia)

ANTHILIA  
SMALL CAP ITALIA  
MIGLIOR FONDO PIR  
+51% nel 2019 \*



Small Cap Italia

Il potenziale nascosto  
delle aziende

[www.anthilia.it](http://www.anthilia.it)

\* Fonte: Milano Finanza 7 dicembre 2019 - «Se il Pir torna magico» di Elena Dal Maso - dati al 7 dicembre 2019. Le performance si riferiscono alla classe A del comparto Anthilia Small Cap Italia (ISIN: IT0005247132). L'indicatore di rischio e rendimento del comparto è pari a 6 in una scala da 1 a 7 in cui 7 rappresenta il rischio massimo. Il comparto non ha benchmark. Non vi è garanzia di ottenere uguali rendimenti per il futuro. I rendimenti sono al lordo degli oneri fiscali e al netto degli oneri di gestione. Prima dell'adesione si raccomanda di leggere attentamente le Informazioni Chiave per gli Investitori (KIID) ed il Prospetto disponibili sul sito internet della SGR, nonché presso i distributori. Si raccomanda la lettura dell'ultima relazione annuale o semestrale disponibile.