

# Al Cda di Ita l'offerta Lufthansa Msc: 90 giorni per elaborare una proposta

**Perde quota l'ipotesi che Air France Klm possa salire su Ita: «Mai avuta l'intenzione di entrare nel capitale»**

## Aerei

**Il consiglio deve decidere l'esclusiva nelle trattative Operazione da 1,2-1,5 miliardi**

**È tuttora poco chiara la ripartizione dei ruoli tra tedeschi e gruppo navale**

### Gianni Dragoni

«Non credo che la mossa di Msc indichi una tendenza particolare delle società di trasporto marittimo a investire nelle compagnie aeree. Alitalia ha avuto come azionista Poste e c'è stata la trattativa per far entrare le Ferrovie dello Stato. Questo non voleva dire che le imprese postali o ferroviarie avessero un interesse a investire nelle avioilinee. Non ho alcuna informazione su cosa sta succedendo». Willie Walsh, direttore generale della Iata, commenta la notizia che ieri ha fatto il giro del mondo: la manifestazione d'interesse non vincolante di Msc per acquisire la maggioranza di Ita Airways, la mini-compagnia (52 aerei e 2.300 dipendenti) creata con aerei, personale e slot di Alitalia.

Nella videoconferenza da Ginevra sia il portavoce della Iata sia Walsh hanno chiamato la compagnia Alita-

lia, non Ita. Quanto all'operazione che nei prossimi giorni sarà esaminata dal cda di Ita, per concedere l'esclusiva per 90 giorni richiesta da Msc e Lufthansa, non è stata chiarita la ripartizione dei ruoli tra la società svizzera che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte, nato a Sorrento ma da anni residente a Ginevra, e Lufthansa.

Il vettore tedesco si propone come partner commerciale e industriale, ha puntualizzato il portavoce al Sole 24 Ore, escludendo un coinvolgimento azionario in questa fase. Lufthansa, che è quotata (ieri +1,8% a 6,68 euro), non ha fatto comunicati. Interpellata da alcune agenzie di stampa, Lufthansa ieri ha confermato «di essere in trattativa con il gruppo Msc» e ha aggiunto: «Confermiamo inoltre che Lufthansa è il potenziale partner nella possibile acquisizione di una quota di maggioranza da parte di Msc in Ita. Utilizzeremo i prossimi 90 giorni per esplorare tutte le possibili opzioni per una cooperazione, compresa un'eventuale partecipazione».

Comprensibile che Lufthansa non scopra le carte finché non avrà visto i conti. Il presidente, Alfredo Altavilla, ha detto che nel 2021 con due mesi e mezzo di attività operativa i ricavi sono stati 86 milioni di euro e la perdita operativa (Ebit) -170 milioni.

Altavilla ha detto che la situazione di cassa a fine 2021 era migliore delle previsioni (400 milioni rispetto a 250 milioni) ed è stata posposta di alcune settimane la seconda iniezione di capitale del Mef, prevista all'inizio di gennaio. Secondo il piano autorizzato dalla Ue, dopo l'aumento di 700 milioni versato nel 2021 quest'anno è

prevista una seconda tranches di 400 milioni. L'ultima, di 250 milioni, è prevista nel 2023. Questa programmazione potrebbe cambiare se il capitale venisse aperto a nuovi soci.

Difficile leggere quali potrebbero essere le «sinergie positive per entrambe le società sia nel settore cargo che passeggeri» in cui opera Msc, come sostiene la società di Aponte. È la prima volta che un operatore del trasporto marittimo si propone per comprare una compagnia aerea. Mentre in Germania e Francia si fanno le sinergie treno-aereo, eliminando i voli più brevi a vantaggio del treno, meno inquinante, è da verificare la tesi delle sinergie nave-aereo. Sono avvolti nel riserbo anche i conti di Msc. In base alla legge svizzera il gruppo non pubblica i bilanci, perché è privato. Due anni di pandemia, con il costo dei noli cargo alle stelle, hanno moltiplicato i guadagni di Aponte.

Secondo Bloomberg l'operazione Msc-Lufthansa per rilevare la maggioranza di Ita si aggirerebbe tra 1,2 e 1,5 miliardi. Non si sa su quali basi è fatto il calcolo. Perde quota l'ipotesi che Air France-Klm possa entrare in Ita. Il gruppo ha detto all'Adnkronos che «non ha mai indicato l'intenzione di rilevare una partecipazione in Ita ma di rafforzare la collaborazione», c'è già un accordo commerciale. Il gruppo non può investire in altre compagnie perché non ha restituito almeno il 75% degli aiuti statali ricevuti per il Covid, al contrario di Lufthansa. Per il vettore tedesco, nel quale rimane una partecipazione del 14% dello Stato la strada verso l'ex Alitalia sembra in discesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA

**Decollo.** Un aereo della flotta della nuova compagnia Ita

