

Sofia Frascini

TRASPORTI E NUMERI

Decolla il business degli aeroporti italiani

A terra solo l'Alitalia

Il traffico di passeggeri cresce nei grandi scali ed esplose nei medi come Bologna, Venezia, Catania

■ A guardare i numeri record dei passeggeri transitati nel 2016, e nei primi mesi del 2017, dagli scali italiani (da Bologna, Milano, Roma, ma anche Napoli e Catania), sembra paradossale che la compagnia italiana, che da 70 anni è la bandiera del trasporto aereo nostrano, sia sull'orlo del fallimento con 2,3 miliardi di debiti cumulati e una perdita 2016 che sfiora probabilmente (stima) i 600 milioni. Eppure è così e, per una volta, la crisi del settore non è sul banco degli imputati. Secondo i dati diffusi da Assaeroporti, nel 2016 il sistema aeroportuale italiano, con 36 scali, ha chiuso in positivo con oltre 164 milioni di passeggeri. Rispetto al 2015, la crescita del traffico è stata del 4,6%. Cosa non ha funzionato dunque ai check-in Alitalia?

«Dal 2008, col piano Fenice - spiega Ugo Arrigo, docente di Finanza pubblica alla Bicocca - le scelte strategiche della

compagnia sono state un buco nell'acqua. Aggregando AirOne, Alitalia si è concentrata sul business domestico riducendo i voli a medio e lungo raggio. Questa scelta però si è rivelata

fatale perché Alitalia non ha saputo contenere la concorrenza creata sulle tratte interne con la nascita e lo sviluppo dell'alta velocità, e quella delle low cost, che hanno iniziato gradual-

mente ad aggredire il nostro mercato. Basti pensare che le varie compagnie a basso costo, da Ryanair a Easyjet, avevano appena il 15% del mercato e oggi sono sopra il 50%. Lentamente Alitalia si è fatta erodere enormi fette di business mantenendo costi più alti e insostenibili. Una situazione che si è aggravata con lo sviluppo dei voli internazionali. Nel 2016, infatti, le destinazioni oltreconfi-

IL TREND

Le compagnie low cost sono passate dal 15 al 50% del mercato in pochi anni

BILANCIO

Nel 2016 i ricavi delle 36 aerostazioni nazionali sono aumentati del 5%

CLASSIFICA

A trainare la crescita del sistema aeroportuale è lo scalo di Fiumicino con 41,7 milioni di passeggeri e Malpensa con 19,4 milioni. Il low cost di Ryanair, Volotea e Neos mette il turbo al Catullo di Verona: +25% di passeggeri ad aprile



ne sono crescite del 6,2%, con un 7,6% solo per il traffico Ue; mentre il traffico nazionale è aumentato sì, ma solo del 2,2%. «Oggi Alitalia - continua Arrigo - si ritrova quindi ad avere una quota dell'8-9% degli 80 milioni di passeggeri che volano in Europa, il segmento in maggiore crescita, e non ha nemmeno la metà del traffico domestico che comunque ha rallentato molto». Insomma, senza un cambio di strategia, per la compagnia non si potrà invertire la rotta. E Alitalia all'ultima spiaggia rischia di farsi sfuggire una volta per tutte il tesoro, neanche troppo nascosto, nella maggior parte degli scali italiani.

Al momento, a trainare questa crescita è Roma Fiumicino al primo posto con 41,7 milioni di passeggeri (+3,2%) e Malpensa con 19,4 milioni (+4,5%). Avanzano poi gli aeroporti in cui le low cost hanno investito maggiormente, anche grazie ai sussidi diretti e indiretti ricevuti dalle amministrazioni locali e dalle società di gestione: Bergamo Orio al Serio, con 11,2 milioni di passeggeri (7,3%), Venezia (9,6 milioni, +10%), Catania (7,9 milioni, +11,4%), Bologna (7,7 milioni, +11,5%), Napoli (6,8 milioni, +9,9%) e Palermo (5,3 milioni). Tra gli scali che crescono di più anche Verona che con Ryanair, Volotea e Neos ha segnato un +8,4% nel 2016 e un +25% ad aprile. Numeri che, a loro volta, hanno spinto al rialzo i bilanci delle società di gestione che li controllano: la Sea, per esempio, che controlla Malpensa e Linate dove Alitalia ha deciso il de-hubbing, ha chiuso il 2016 con un utile a 93 milioni (+11%).

Le cifre

11,2

Il primo tra gli aeroporti italiani minori è quello di Bergamo Orio Al Serio da dove transitano 11,2 milioni di passeggeri l'anno

+11,4%

È il tasso di crescita dei passeggeri nello scalo Bolognese (Aeroporto Marconi) nel 2016 rispetto all'anno prima

93

La Sea (che controlla gli aeroporti di Milano, Linate e Malpensa), ha chiuso il 2016 con 93 milioni di profitti

-600

È la stima più pessimista delle possibili perdite accumulate dall'Alitalia nel 2016. I dati non sono ancora noti

Estratto delle patrizioni comunicate alla Consob ai sensi dell'art. 122 del D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, come successivamente modificato e integrato ("TUUF"), e delle applicabili disposizioni del Regolamento adottato da Consob con delibera n. 1877 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato e integrato ("RE")

L'VENTURE GROUP S.p.A.

Ai sensi dell'art. 122 TUUF e delle applicabili disposizioni del RE, si rende noto quanto segue:

- 1. Premessa**
Il 5 maggio 2017 L'V. Holding S.r.l., società di diritto italiano, con sede legale in Roma, via Marsala, n. 29 H-I, C.F. e Partita IVA n. 12209631004, iscritta al Registro delle Imprese di Roma con REA n. 1357901, con capitale sociale deliberato di Euro 3.032.515,00 e sottoscritto e versato per Euro 2.038.611,20 ("L'V. Holding"), e L'LUSS Libera Università Internazionale degli Studi Sociali Guido Carli, con sede in Roma, viale Pola, n. 12, C.F. (02508710585) e Partita IVA (01067231009) ("L'LUSS"), hanno sottoscritto un contratto di investimento disciplinato dalla legge italiana (il "Contratto").
Il Contratto prevede, tra l'altro:
a) l'impegno di L'V. Holding a far sì che il Consiglio di Amministrazione di L'V. Holding, in parziale esecuzione della delega conferita dall'Assemblea Straordinaria del 30 aprile 2014 ai sensi dell'art. 2443 c.c. (e di cui all'art. 5 dello statuto di L'V. Holding, nella sezione *Investing Activities* / Documenti Società del sito Internet www.lventuregroup.com e da intendersi qui interamente richiamato) ed entro e non oltre il 15 maggio 2017 (il "Termine di Approvazione"), un aumento di capitale con esclusione del diritto di opzione ai sensi dell'art. 2443, comma 5 c. 6, c.c. da riservare, tra l'altro, a L'LUSS (l'"Aumento di Capitale");
b) per un controvalore non inferiore all'investimento (definito):
- ad un prezzo massimo di Euro (0,67 per azione) (il "Prezzo di Sottoscrizione");
- avente ad oggetto l'emissione di un numero di azioni non quotate di L'V. Holding, riservate in sottoscrizione a L'LUSS, rappresentanti, nel loro insieme, una quota non superiore al 3,5% del capitale sociale di L'V. Holding (la "Partecipazione"), collettivamente, le "Condizioni di Sottoscrizione dell'Aumento di Capitale";
c) l'impegno, irrevocabile e al verificarsi di tutte e non meno di tutte le Condizioni di Sottoscrizione dell'Aumento di Capitale, entro il Termine di Approvazione, di L'LUSS a sottoscrivere l'Aumento di Capitale per complessivi Euro 693.000,00 (seicento novanta tre mila/00) (l'"Investimento") e, per l'effetto, ad acquisire la Partecipazione entro e non oltre il 30 maggio 2017 (il "Termine di Sottoscrizione");
d) L'V. Holding e L'LUSS hanno anche, agli artt. da 3 a 9 del Contratto stesso, alcune patrizioni aventi valore di patto parasociale e, pertanto, rilevanti ai sensi dell'art. 122 TUUF.

Di seguito, si forniscono le informazioni essenziali relative alle previsioni contenute nel Contratto.

- 2. Società le cui partecipazioni sono oggetto del Contratto**
Il Contratto ha ad oggetto le azioni di L'V. Holding Group S.p.A., società di diritto italiano con sede legale in Roma, via Marsala, n. 29 H-I, Partita IVA (01932500026), quotata sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., con capitale sociale, al dato del presente estratto, di Euro 8.794.949,00 (ottomilasettecentocinquantaquattromila e 949/100) (il "Capitale Sociale") e, per l'effetto, ad acquisire la Partecipazione entro e non oltre il 30 maggio 2017 (il "Termine di Sottoscrizione").

- 3. Tipologia di previsioni parasociali**
Il Contratto contiene patrizioni che costituiscono obbligazioni di preventiva consultazione per l'esercizio del diritto di voto e che hanno ad oggetto o per effetto l'esercizio anche congiunto di un'influenza dominante sull'Emittente ai sensi dell'art. 122, quinto comma, lettera a) e d) del TUUF (le "Previsioni Parasociali").
In considerazione della loro natura, le Previsioni Parasociali non determinano alcun mutamento del controllo dell'Emittente, che continuerà ad essere esercitato da L'V. Holding ai sensi dell'art. 2359, primo comma, n. 2, c.c.

- 4. Soggetti aderenti e azioni oggetto delle Previsioni Parasociali**
Le Previsioni Parasociali, contenute nel Contratto e descritte in quanto estratto, avranno ad oggetto tutte le azioni dell'Emittente, che saranno detenute, rispettivamente, da L'V. Holding e da L'LUSS all'esito dell'Aumento di Capitale e nel caso di positivo esito dell'Operazione.

Alla data del presente estratto non è possibile determinare tale numero di azioni che dipenderà, tra l'altro, dall'ammontare effettivo dell'Aumento di Capitale e dal prezzo di offerta delle azioni al servizio di quest'ultimo, che saranno determinati dal Consiglio di Amministrazione di L'V. Holding.

Il numero puntuale delle azioni che L'V. Holding e L'LUSS determineranno successivamente all'esecuzione dell'Aumento di Capitale e saranno oggetto delle Previsioni Parasociali sarà comunicato e reso pubblico ai sensi e nei termini della legge e dei regolamenti applicabili.

- 5. Contenuto delle Previsioni Parasociali**
5.1. Governance dell'Emittente
Nel caso di esito positivo dell'Operazione, L'V. Holding si è impegnata a far sì che il Consiglio di Amministrazione di L'V. Holding convochi un'assemblea degli azionisti, da tenersi entro e non oltre il 10 agosto 2017 (l'"Assemblea di Integrazione del CdA"), avente all'ordine del giorno, tra l'altro, la proposta di aumentare il numero degli attuali componenti del Consiglio di Amministrazione di L'V. Holding da sette a nove e di nominare - quali nuovi amministratori di L'V. Holding - due soggetti indicati da L'LUSS (gli "Amministratori L"). All'Assemblea di Integrazione del CdA così convocata, L'V. Holding si è impegnata ad esprimere voto favorevole (e si aggiungerà al voto favorevole che la stessa L'LUSS esprimerà in tal senso) alla suddetta determinazione del numero degli amministratori, nonché alla nomina degli Amministratori L, che saranno in carica per la stessa durata del Consiglio di Amministrazione di L'V. Holding in essere e, dunque, sino all'assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2017.

- 5.2. Coordinamento per l'acquisto di ulteriori azioni dell'Emittente e OPA**
Nel caso di esito positivo dell'Operazione, L'V. Holding e L'LUSS si sono impegnate, qualora una di esse intenda acquisire, a qualunque titolo, la totalità di azioni dell'Emittente rispetto a quella della stessa detenuta all'esito dell'Aumento di Capitale e dell'Operazione, a coordinarsi e appoggiarsi per iscritto con l'altra parte. Ciò con particolare riferimento all'esigenza di evitare il sorgere dell'obbligo in capo alle parti stesse di proporre un'offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulle azioni dell'Emittente (l'"OPA").
Il presente estratto quanto previsto dal precedente paragrafo, le parti si sono impegnate, inoltre, a non porre in essere, direttamente o indirettamente anche per interposta persona o tramite società controllate e/o soggetti collegati, ovvero con terzi che agiscano con esse in concerto, così come inteso ai sensi dell'articolo 109 del TUUF, atti e/o fatti e/o operazioni di natura di trasferimenti di azioni dell'Emittente, che comportino o possano comportare l'obbligo di promuovere un'OPA.

- 5.3. Mandato**
Fermo restando quanto previsto dal precedente paragrafo 5.2, qualora a seguito di violazioni delle disposizioni di cui alle Partizioni Parasociali contenute nel Contratto si ponga in capo alle parti, singolarmente o in solido tra di loro, l'obbligo di promuovere un'OPA, la parte inadempiente: 1) dovrà intraprendere tutte le necessarie e opportune azioni per rimediare all'insorgere dell'OPA e, se possibile, beneficiare delle esenzioni previste dalla normativa applicabile; 2) Empiricamente dovrà impegnarsi a cedere a parte non correlata le azioni - ovvero ridurre i diritti di voto, in eccedenza entro dodici mesi e non esercitare i medesimi diritti ai sensi della lettera c) dell'art. 49, comma 1, del Regolamento Emittenti; 3) tenere indenne e manlevata l'altra parte da tutti i costi, le spese, gli oneri, le responsabilità e i danni connessi o comunque derivanti da tale condotta, ivi compresi quelli relativi all'OPA, sulle azioni dell'Emittente e i relativi obblighi di pagamento, fatto salvo il diritto al "maggiore danno".

- 6. Durata del Contratto**
Le Previsioni Parasociali di cui ai paragrafi 5.1, 5.2 e 5.3 del presente estratto avranno efficacia e decorranno dal perfezionamento dell'Operazione e avranno durata sino alla prima tra la data di decorso di dodici (12) mesi a far data dall'Assemblea di Integrazione del CdA per la nomina degli Amministratori L ai sensi del precedente paragrafo 5.1, ovvero, se successivo, il 15 agosto 2018.

- 7. Ulteriori Patrizioni**
Il Contratto è disciplinato dalla legge italiana. Tutte le controversie che dovessero insorgere in relazione al Contratto saranno di competenza esclusiva del Foro di Roma, con esclusione di eventuali foro alternativi o convenzionali.

- 8. Deposito del Patto Parasociale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese**
Le Previsioni Parasociali di cui al presente estratto sono state depositate presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Roma in data 8 maggio 2017 al n. RI/FR/2017/15972.

La presente comunicazione è effettuata congiuntamente da L'V. Holding S.r.l. e L'LUSS Libera Università Internazionale degli Studi Sociali Guido Carli.

Il presente estratto è disponibile sul sito www.lventuregroup.com.

Roma, 9 maggio 2017

■ Comincia a lavorare a pieni giri il cantiere aperto dai tre commissari di Alitalia. Il coordinatore, Luigi Gubitosi, ieri ha fatto il primo punto della situazione con il ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda che sta seguendo il dossier. Tra tavolo, le azioni da mettere in campo nei prossimi giorni: la rinegoziazione di alcuni contratti con i piloti onerosi, il bando per le manifestazioni di interesse, i

SI APRE IL CANTIERE DEI COMMISSARI

Ethihad cambia pilota: arriva Gammell e Gubitosi fa il punto con Calenda

Per gli arabi nuovo ceo a interim, Hogan via a fine giugno

possibili tagli al costo del lavoro. Sui tagli al personale, Gubitosi ha già annunciato una soluzione «non indolore», e che sa-

rà al centro del primo incontro domani tra gli stessi commissari e i sindacati.

Intanto, le organizzazioni sin-

dacali Confael Assovolo Trasporto Aereo, Usb Lavoro Privato e Cub Trasporti hanno sospeso gli scioperi proclamati per il prossimo 12 maggio.

Ma nel mirino dei commissari ci sono anche i contratti di assicurazione sul carburante e su quelli di leasing, di cui si sta valutando il possibile scioglimento. Mentre il bando per le manifestazioni di interesse è atteso per la prossima settimana. «Adesso è il momento di parlare poco e di lavorare molto», ha detto ieri il ministro Calenda.

Nel frattempo, ad Abu Dhabi Ethihad accelera sul riassetto dei vertici. La compagnia, in attesa di un amministratore delegato permanente che potrebbe essere annunciato nelle «prossime settimane», ha nominato Ray Gammell ceo ad interim, confermando l'uscita dal gruppo di James Hogan dal primo luglio. Ricky Thirion sarà invece il nuovo direttore finanziario al posto di James Rigney, anche lui dimissionario dal primo luglio. L'annuncio Ethihad arriva meno di una settimana dall'avvio dell'amministrazione straordinaria di Alitalia, di cui gli arabi detengono il 49 per cento.

I lapilli di Pompeo

di Pompeo Locatelli

Una Compagnia da azzerare

Alitalia, solita brutta storia: prestito ponte di 600 milioni, ennesimo commissario (anzi tre e non si sa quanto costeranno), sindacati in trincea. Ancora una volta si utilizzano i denari dei contribuenti per una società ormai in fallimento. La concorrenza insomma ha vinto. La causa? Gestioni inefficienti e inefficaci. Presidenti più attenti all'immagine che alla gestione; manager lautamente pagati ma non in grado di indicare la rotta per voli senza turbolenze finanziarie; politica titubante e succube del massimalismo sindacale.

L'emorragia di Alitalia va fermata con decisioni drastiche. Si assicuri lo stipendio, ridotto e a decrescere, a tutti dipendenti senza far più alzare in volo aereo. Si perderebbero molti meno soldi! Per le belle hostess in divisa, così carine e preparate, si potrebbero studiare soluzioni per un loro ingresso, per esempio nelle aziende del settore moda, come nel comparto fieristico.

Per i poveri viaggiatori, dicasi clienti, «proteggerli» su altre compagnie con

pagamenti biglietti da Alitalia (visto che nella maggior parte dei casi essa ha già incassato i corrispettivi).

E per qualche volo in località non servite da altre compagnie o dalle ferrovie (se esistono) il servizio va appaltato a privati, con il contributo dello Stato con prezzi dei biglietti imposti.

Si vendano all'asta, in sei mesi, tutti gli attivi: aerei, slot, immobili, opere d'arte (ahimè, queste però le ha già vendute il precedente commissario). La morale è semplice: la «macchina» Alitalia non si può riparare in corsa. Ricordo che nessuno ha parlato dei 2,3 miliardi di debiti. I privati interessati alla compagnia devono poter partire da zero con un *business model* nuovo. Quello attuale è irrimediabilmente in perdita. Purtroppo ho dovuto molto semplificare. Ma la mia ricetta, pur espressa sinteticamente, è vera e realistica. Non uno scherzo. Anche perché con Alitalia non è più tempo di scherzare. Abbiamo dato anche troppo, ora basta.



IN PISTA

Carlo Calenda, ministro per lo Sviluppo Economico, impegnato per l'Alitalia

www.pompeolocatelli.it