

Les candidats pressentis à la reprise d'Alitalia se retirent

La compagnie transalpine est minée par des pertes croissantes

ROME – correspondant

Peut-on encore sauver Alitalia ? Placée depuis début 2017 sous la tutelle de l'Etat italien afin d'empêcher une faillite complète, la compagnie aérienne transalpine se débat toujours dans une crise profonde. Au cours des derniers mois, des contacts ont été noués avec trente repreneurs potentiels, mais, pour l'heure, aucun d'eux n'a donné suite en formulant une offre jugée acceptable.

Lors d'une audition devant la commission des transports de la Chambre des députés, mercredi 8 janvier à Rome, Gianfranco Battisti, administrateur délégué de Ferrovie dello Stato (FS), la compagnie publique des chemins de fer italiens, a renoncé. A la demande du gouvernement de Giuseppe Conte, l'opérateur ferroviaire avait formulé une offre, le 31 octobre 2019, tout en l'assortissant de multiples conditions, comme celle de ne pas être actionnaire majoritaire du consortium qu'il s'agissait de créer.

Cependant, aucun partenaire ne s'est montré intéressé, à l'exception du groupe Atlantia (propriété de la famille Benetton), que nombre d'observateurs soupçonnent d'envisager un investissement à fonds perdu à seule fin d'obtenir un peu de clémence de la part de l'Etat italien. En effet, le Mouvement 5 étoiles (M5S, anti-système) exige que lui soient retirées les concessions autoroutières dont dispose l'empire Benetton en raison de l'effondrement

du pont Morandi, à Gênes, le 14 août 2018. Pour M. Battisti, « cette procédure est close » et FS est « sorti de l'opération ».

La veille, devant cette même commission, Joerg Eberhart, PDG d'Air Dolomiti (filiale de Lufthansa), avait expliqué que, pour le groupe allemand, un temps en discussion avec FS, « un partenariat fort [avec Alitalia était] plus avantageux qu'un investissement ». Selon lui, une « profonde restructuration de la compagnie » est « inévitable », avant de pouvoir envisager une entrée au capital.

Il faut dire que la situation économique d'Alitalia est de nature à refroidir bien des ardeurs. Le groupe perd 900 000 euros par jour. Alors que les 900 millions d'euros prêtés par l'Etat pour empêcher la faillite en 2017 ont été engloutis, la direction a obtenu un autre prêt-relais de 400 millions, malgré les réserves exprimées par la Commissaire européenne à la concurrence, Margrethe Vestager.

Un sujet politique explosif

Un nouveau directeur général, Giancarlo Zeni, a été nommé mardi, avec pour mission d'enrayer l'hémorragie. Selon le quotidien économique *Il Sole 24 Ore*, le groupe aurait perdu davantage sur les neuf premiers mois de 2019 que durant toute l'année 2018, et pourrait afficher jusqu'à 600 millions d'euros de pertes pour l'exercice 2019.

Parallèlement, le climat social au sein de l'entreprise ne s'est pas franchement amélioré. Or c'est le

rejet par les salariés d'un plan prévoyant 1700 licenciements (sur 11 000 employés) qui avait provoqué la mise sous tutelle d'Alitalia il y a trois ans. La situation est telle que Stefano Patuanelli (M5S), le ministre du développement économique, a été contraint de reconnaître, mercredi, que la date butoir du 31 mai serait « impossible » à respecter.

Dans ce contexte, quelles possibilités s'offrent aux dirigeants de la compagnie moribonde ? Pour l'économiste **Oliviero Baccelli**, de l'université Bocconi de Milan, le salut d'Alitalia passera par une profonde mutation. « Sous sa forme actuelle, elle est trop petite pour réaliser les économies d'échelle susceptibles de la rendre rentable. Mais je pense qu'il serait possible de nouer des alliances au cas par cas, concernant chacune des quatre branches du groupe : les court et moyen-courriers, les long-courriers, la gestion des passagers et la maintenance des appareils », explique-t-il. « Pour les vols de courte distance, la base d'Alitalia à l'aéroport de Milan-Linate est idéale, et sous-utilisée, donc potentiellement intéressante. Pour les long-courriers, basés à Rome-Fiumicino, c'est plus complexe, mais Lufthansa semble intéressé », poursuit-il.

Le problème est qu'un tel chantier implique un éclatement du groupe, difficile à assumer pour le gouvernement. « Pour prendre un tel risque, il faut un gouvernement solide, ayant du temps devant lui, convient M. Baccelli. Et depuis dix ans, il n'y a rien eu de tel en Italie. » ■

JÉRÔME GAUTHERET