

L'amministratore di Alitalia **Augusto Fantozzi** ha formalmente messo in vendita 46 aerei della flotta di Alitalia.

ALITALIA – In vendita gli aerei della flotta di quella che era la compagnia nazionale di bandiera.

I potenziali acquirenti dovranno presentare manifestazioni di interesse entro il 29 gennaio. Gli aerei di Alitalia e di Alitalia Express messi in vendita sono quelli della flotta non trasferita dalla Compagnia Aerea Italiana.



La vendita prevede la cessione di 46 aeromobili suddivisa in otto lotti. Un lotto sarà composto da due Boeing 767-300ERs, nei quattro successivi saranno offerti i Boeing MD-80.

I velivoli da trasporto regionale saranno ceduti in altri tre lotti: due ciascuno con i quattro ATR 72, mentre il terzo avrà 14 Embraer ERJ-145.

Augusto Fantozzi ha dichiarato che nonostante il raggruppamento in lotti, saranno prese in considerazione anche offerte per i singoli aeromobili all'interno di ciascuna partita.

Il presidente di Asset Management Advisor Suisse S.A. (AMA), **Francesco Guarnieri** che in settembre aveva manifestato interesse a rilevare una

trentina di aerei tra MD80 e ATR72, ha manifestato il proprio disinteresse all'offerta dichiarando «Non vedo grandi possibilità di fare shopping».

A colpire Guarnieri è innanzitutto la differenza tra l'attuale proposta di vendita secca e la precedente richiesta del commissario straordinario **Augusto Fantozzi** di assorbire anche equipaggi e rotte.

«Oggi il nostro interesse è solo per gli ATR72 della serie 500», spiega Guarnieri. Si tratta degli aerei più moderni in vendita, con date di costruzione tra il 1999 e il 2003, e con i costi di gestione più bassi.

I velivoli Embraer ERJ-145, che risalgono al 2000-2003 sono più onerosi da gestire e i due Boeing 767-300ER sono del 1995 ed hanno sulle spalle oltre 60.000 ore di volo.

Decisamente problematici gli MD-80 e 82 in vendita. A renderli poco appetibili, prosegue Guarnieri, non sarebbero solo l'età e le ore di volo assolute, ma anche alcune scadenze manutentive ravvicinate. Gli aerei, il cui prezzo di mercato è stimabile intorno ai 3-3,5 milioni di dollari a fronte di un canone mensile di noleggio di 70-80.000 dollari, sarebbero prossimi a un "Check C" del costo di circa 1,5 mln con un fermo macchina di alcuni mesi.

«In queste condizioni è possibile che gli MD-80 possano interessare solo per il recupero di parti o il trasferimento in Africa», ipotizza Guarnieri. Una valutazione coerente con le richieste che, secondo i quotidiani, sarebbero giunte anche dall'Iran.

«Qualcuno mi deve spiegare perché ci abbiano chiesto di manifestare interesse per rami e compendi d'azienda e ora invece vendono solo gli aerei», conclude Guarnieri, che in settembre aveva rivelato di puntare ad utilizzare macchine ed equipaggi ex Alitalia per servire destinazioni nell'Europa dell'Est. «L'unica condizione che avevamo posto era una contrattazione diretta con i singoli piloti ed equipaggi, ai quali avremmo offerto livelli intorno al 70-80% di Alitalia».

«È evidente che tutto questo piano industriale viene a cadere», conclude Guarnieri, «e per me è una delusione personale».

Resta da verificare l'interesse di ItAli Airlines del gruppo Aeroservices manifestata da **Giuseppe Spadaccini**, di cui non sono noti i dettagli.

27 dicembre 2008