



Sabato 29 aprile 2000

14

L'ECONOMIA

l'Unità

FELICIA MASOCCO

ROMA Da Malpensa una sorpresa dopo l'altra. Non solo lo scalo diventa concausa della rottura della Klm con Alitalia, ma si pone al centro di un'altra vicenda che somiglia molto a un conflitto d'interessi.

La questione da chiarire è chi controlla il controllore: il controllore, o advisor o consulente tecnico è la Simat, Helliesen & Eichner (Sh&E), società di consulenze partecipata al 49% dalla Lufthansa System, filiale della compagnia aerea Lufthansa. Nulla da eccepire se non fosse che proprio alla Sh&E la Commissione europea ha affidato l'incarico di valutare il ricorso di dodici compagnie aeree contro il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa. Una cordata che vede agguerritissima proprio la Lufthansa.

Ora, se è vero che l'ultima parola



sullo scalo spetta alla Commissione, è però logico aspettarsi che il suo verdetto sarà orientato dal rapporto degli esperti della Sh&E.

Preso atto della gaffe, a Bruxelles hanno messo le mani avanti e

Malpensa, la Ue pronta a sostituire i suoi supervisori
Nel mirino la Sh&E controllata al 49% dalla compagnia «ribelle» Lufthansa

scritto al ministero dei Trasporti italiano, dicendo di aver appreso del legame azionario tra Lufthansa e Sh&E solo il 21 aprile, quindi a cose fatte, e insistendo sulla «indipendenza dei consulenti» che rimane «garantita».

Il firmatario della missiva è il direttore generale della DG Trasporti, Francois Lamoureux, il quale si dice pronto a cambiare cavallo «se le autorità italiane nutrono dubbi». Per la Commissione Ue dipende a favore dell'indipendenza degli esperti Sh&E il fatto che la Lufthansa System, che possiede il 49% del capitale della società di consulenze, «non dispone della

maggioranza dei seggi nel suo Cda (3 su 8) e non possiede la maggioranza delle sue azioni».

L'obiezione che si può però fare è che il restante 51% è diviso tra moltissimi azionisti (perlopiù dipendenti), quindi nei fatti la Lufthansa System resta l'azionista più importante della Sh&E.

Si tratta di una partecipazione «dominante ma non maggioritaria» gli fa eco il portavoce del commissario europeo ai Trasporti Loyola De Palacio - e non mi pare che la lettera da noi inviata la settimana scorsa al ministro Bersani sia favorevole a Lufthansa». Bruxelles difende gli esperti, ma

è disponibile a sostituirli: solo su esplicita (e rapida) richiesta di Roma. «Siamo sorpresi, è un fatto molto grave - replicano invece con una lettera dal ministero dei Trasporti -. Ci riserviamo di riflettere e valutare, ma non tocca a noi decidere i criteri di indipendenza che la Ue ritiene di dover assumere per questo o altri advisor».

Non sarà insomma il ministro Pierluigi Bersani a premere per la sostituzione dei consulenti, ritenendo che la decisione spetti alla Commissione europea. Sulla partita, un chiarimento potrà aversi la prossima settimana quando il ministro incontrerà i rappresentanti

della Commissione.

Ma intanto è sceso in campo anche il governo tedesco, preme sulla commissione perché su Malpensa «faccia presto». È quanto si apprende da una terza lettera, spedita da Berlino alla volta di Bruxelles. Il governo tedesco ha chiesto alla Commissione di decidere rapidamente: «come prevede l'articolo 8 del regolamento 2408/92 sul trasporto aereo», spiega il portavoce di Loyola De Palacio. E altri Paesi si accingerebbero a seguire l'esempio della Germania: il Belgio innanzitutto, la cui compagnia di bandiera, Sabena, figura tra le 12 linee aeree che hanno presentato

ricorso contro il decreto firmato da Bersani lo scorso marzo.

La mossa tedesca ha un solo precedente: nel 1995 fu la Gran Bretagna a sollecitare l'applicazione di quel regolamento relativamente alla British Airways in occasione del trasferimento dall'aeroporto parigino Orly allo Charles de Gaulle. Gli inglesi chiesero la non discriminazione basata sulla nazionalità o l'identità del vettore.

Per la Commissione un problema in più, da risolvere entro un mese, data in cui dovrà comunicare se l'Italia, per Malpensa, si è mossa nel rispetto delle norme comunitarie.

Klm, nozze in fumo con Alitalia
Gli olandesi accusano: «È colpa del governo italiano»

GILDO CAMPESATO

ROMA «L'alleanza con Alitalia non è più sostenibile»: poche parole per cancellare un matrimonio che pareva pronto per l'altare. Ieri sera Klm ha messo la parola fine alle progettate nozze con la compagnia italiana. «Le due joint ventures già firmate - spiega una nota - cessano di esistere con effetto immediato». Principale responsabile del fallimento dell'alleanza, secondo quanto ha dichiarato all'agenzia Ansa il presidente della Klm Leo van Wijk, è «chiaramente il governo italiano», incapace di assicurare un chiaro futuro per Malpensa.

Continuare nell'intesa, recita

inoltre la secca nota del vettore olandese, costituisce «un inaccettabile rischio imprenditoriale che potrebbe mettere in pericolo la posizione finanziaria di Klm, la sua profittabilità e l'attrattiva per un eventuale partner». Parole molto dure che non lasciano nessun margine ai ripensamenti. E come tutti i divorzi, già si profilano le battaglie giudiziarie per la spartizione dei beni. Klm fa sapere che chiederà ad Alitalia quei 100 milioni di euro (200 miliardi di lire) anticipati alla compagnia italiana quale contributo alle spese per l'avvio dell'hub di Malpensa. Doveva essere una specie di regalo di nozze, la consegna dell'anello che ufficializzava l'imminenza del matrimonio: ora sarà

uno dei prezzi del divorzio. Primo imputato, ovviamente, è l'incertezza che continua ad aleggiare su Malpensa, lo scalo milanese che doveva servire da hub per le due compagnie. L'operatività dell'aeroporto non è mai decollata come era nelle intenzioni dei protagonisti quando nel corso del 1997 l'accordo fu annunciato a gran colpi di fanfara. Invece di rivelarsi una fonte di utili e di traffico, Malpensa è diventata una sequela di guai. Gli ultimi andamenti finanziari di Alitalia, non propriamente favorevoli, hanno convinto gli olandesi che continuare su questa strada avrebbe finito per appesantire ulteriormente anche i conti di Klm oltre a mettere in difficoltà l'approfondimento del

loro accordo con Northwest. Ed approfittando della clausola che consentiva loro di rompere i patti nel caso di difficoltà a Malpensa, ne hanno tratto le conseguenze. Accuse anche per la mancata privatizzazione di Alitalia prevista «al più tardi» entro il prossimo 30 giugno: «il governo italiano ha reso noto che un simile scenario non è raggiungibile».

In realtà nelle ultime settimane, Klm (trovando una sponda in Cempella) aveva tentato il tutto per tutto: accelerare i tempi della fusione tra le due compagnie. Una mossa che avrebbe consentito di tacitare gli azionisti olandesi portando loro in dote la conquista della compagnia italiana. Ma da Roma

chiedevano pari dignità nella gestione. E sembra sia proprio su questo che l'intesa è improvvisamente naufragata dopo aver già avviato una serie di riunioni per mettere a punto la fusione. Ma c'è chi avanza un sospetto: dietro l'irriducibilità olandese vi sarebbe un capovolgimento di alleanza: da Alitalia a British Airways.

Per il momento, Alitalia prende tempo, ieri sera Cempella ha riunito a Fiumicino i massimi dirigenti della compagnia, ma la risposta ufficiale è affidata ad un cda convocato per il 2 maggio. Per il momento ci si limita ad annunciare che la rottura costituisce una «decisione unilaterale di Klm» e ci si dice contenti di poter «perseguire gli ob-



Domenico Cempella, amministratore delegato dell'Alitalia e sopra il ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani

iettivi strategici» con nuovi partner. Ma chi? Nei cieli d'Europa non è rimasto molto da scegliere. Certo, potrebbe rifarsi viva Air France.

Ma a quali condizioni visto che dopo il crack dell'intesa con Klm, Alitalia è più debole ed isolata che mai? Di possibili accordi alla pari, che sono stati un po' il faro dell'iniziativa di Cempella in questi anni, se ne vedono ben pochi all'orizzon-

te. Il ministro dei Trasporti, Pierluigi Bersani, si dice «sorpreso» delle motivazioni addotte da Klm e ribatte: «Su Malpensa c'è una prospettiva più chiara dopo le ultime decisioni del governo mentre la privatizzazione di Alitalia procederà nei tempi più rapidi possibili».

Giorgio Fossa, ad della Sea, ritiene «fortemente strumentali» le accuse di Klm a Malpensa.

AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for A MARCIA, ACEA, ACO NICOLAY, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for BUFFETTI, BULGARI, CALTAGIR RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for FALCK RIS, FIAT, FIAT PRIV, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for ITALGAS, ITALMOB, ITALMOR RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for P VER-S GEM, PAGNOSSIN, PARMALAT, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rif., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes rows for SMI MET, SMI MET RNC, SMURFIT SISA, etc.

