

LA CRISI ALITALIA

SULL'ORLO DEL BARATRO

Trattativa privata o il commissario

L'Europa: stop agli aiuti di Stato. Air One e Aeroflot: sempre interessati, ma a condizioni diverse

di Roberto Rossi / Roma

BARATRO Martedì il ritiro di Air One, ieri quello dell'ultimo candidato, il fondo Usa Matlin-Patterson-Tpg. Il fallimento della gara per la privatizzazione ha fatto sprofondare Alitalia in un baratro. La società è crollata ieri in Borsa (-4%). A questo punto due sono

le strade da percorrere: il commissariamento o la trattativa privata.

Anche perché di riaprire la gara con un bando differente, come ha chiesto indirettamente Air One e Air Flot («se cambiano le regole rientriamo»), non se ne parla. Il Tesoro ha formalmente chiuso la procedura. Il ministero «comunicerà al mercato le proprie ulteriori determinazioni in merito alla partecipazione detenuta in Alitalia, non appena le stesse verranno assunte».

La partita che si gioca intorno al nostro vettore è da rigiocare tutta. «Tutte le ipotesi sono da tenersi presenti» fanno sapere fonti ministeriali che rassicurano, comunque, che Alitalia è un'azienda che dispone di liquidità. L'ipotesi del commissariamento infatti non piace a nessuno. Prima di tutti al ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi che, ha ventilato magari una vendita con «trattative dirette»: tutto meglio rispetto all'ipotesi di consegnare i libri.

Se il commissariamento, allora, appare l'ipotesi meno probabile con la trattativa privata Air France-Klm e Lufthansa tornano ad essere i candidati più accreditati. I due vettori, al centro di un complicato risiko europeo dei cieli che coinvolge anche Spagna, Russia e Serbia, potrebbero rientrare in gioco ma con una forza contrattuale maggiore. Chi arriverà potrà acquistare il gruppo sotto prezzo e con condizioni favorevoli non più segnati da un bando di gara.

Sul futuro di Alitalia «ci sono diverse ipotesi in campo» ha detto il presidente del Consiglio, Romano Prodi. «Si è concluso un processo come non volevamo - ha aggiunto - e adesso stiamo già riflettendo su cosa fare per il futuro. Certamente - ha proseguito Prodi - questo dimostra come fosse profonda la crisi della compagnia: non lo ignoravamo e adesso dobbiamo trarne le conseguenze».

Tra i vari interventi è escluso quello dello Stato. Ieri Bruxelles, per bocca di Michele Cercone, portavoce del commissario Ue ai trasporti Jacques Barrot, ha escluso l'ipotesi. «La Commissione europea ha autorizzato aiuti per il salvataggio della compagnia in base al principio *one time-last time* (una volta, ultima volta) e questo impedisce che ne vengano autorizzati altri». La compagnia non potrà essere salvata ancora una volta con nuove iniezioni di fondi pubblici. Su questo punto è stato chiaro anche il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Problemi come quello degli aiuti di Stato alle compagnie in difficoltà si pongono «per tutti i paesi europei» ha detto Napolitano da Lisbona. È una questione «delicata». Ma, secondo Napolitano, «l'esperienza di tanti anni come membri della Cee prima e dell'Ue poi ci dice che non possiamo pensare di fare strappi

con Bruxelles». Bisogna allora «collaborare con le istituzioni europee», trovare delle regole e «ad esse attenersi». Senza aiuti di Stato a compagnia deve trovare un compratore al più presto. Alitalia nel 2006 ha perso oltre 620 milioni e solo 135 nel primo trimestre del 2007. La compagnia, che è stata

ricapitalizzata per un miliardo nel 2005, ha ancora 12 mesi di liquidità. «La vedo negativamente» ha detto il leader degli industriali Luca Cordero di Montezemolo. La gara «non ha portato ad alcun risultato e questo è negativo perché abbiamo bisogno di una compagnia di bandiera

competitiva». Intanto il prossimo venerdì è stato convocato il consiglio di amministrazione della compagnia. Il presidente traghettatore Bernardino Libonati e il superdirettore Giancarlo Schisano stanno lavorando alle linee guida di un piano industriale triennale che da ieri è diventato fondamentale.

HANNO DETTO

Prodi



Si è chiuso un processo come non volevamo, la crisi è profonda, ci sono diverse ipotesi

Veltroni



Il governo trovi presto una soluzione, la scomparsa di Alitalia sarebbe un colpo molto serio

Formigoni



È il fallimento del romanocentrismo della società: ora non si può svendere né commissariare

Montezemolo



Situazione negativa: nessun risultato, ma abbiamo bisogno di una compagnia di bandiera



Foto di Alessia Paradisi/Ansa

I sindacati attaccano il governo: un'operazione sbagliata

Angeletti: non vorremmo che ora ci presentasse la liquidazione come l'unica soluzione possibile

di Luigina Venturelli / Milano

PREOCCUPAZIONI L'abbandono di Air One, l'ultimo concorrente rimasto in gioco, ha confermato i timori che da mesi agitano il mondo sindacale: il naufragio della gara di privatizzazione Alitalia avvicina gli spettri della «liquidazione strisciante», della «svendita», dei «falchi» in attesa di spartirsene i resti. I sindacati in allarme chiedono al governo «un incontro urgente» per fare il punto della situazione ed individuare le possibili vie d'uscita. Sul tavolo del confronto ci sono una compagnia aerea che continua ad accumulare perdite e circa 20mila posti di lavoro in bilico: parlare di «fortissima preoccupazione» è quasi un eufemismo. Sul ban-

co degli imputati, invece, c'è l'esecutivo: prima di discutere del futuro del vettore di bandiera, «bisogna mettere le carte in tavola su ciò che è accaduto, con un chiarimento con il presidente del Consiglio Romano Prodi». Le accuse sono lanciate all'unanimità. «Ci siamo resi conto che si trattava di una gara-farsa e che sarebbe stato preferibile approntare una trattativa privata più trasparente. Se le cose non cambieranno, accadrà che i soliti potentati si divideranno l'Alitalia come le vesti di Cristo» attacca il segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni. Ed allora rimarrà ben poco di un'azienda che «lorsignori stanno mandando al macero». Sugli stessi toni il segretario nazionale della Cgil, Nicoletta Rocchi, che parla di competi-

zione «fasulla»: «La gara sembrava predisposta per accontentare le diverse vedute presenti nella maggioranza di governo, più che per risolvere i problemi della compagnia». Altrettanto duro il leader della Uil, Luigi Angeletti: «Non vorremmo scoprire che l'unica strategia è la liquidazione». Senza mezzi termini Renata Polverini dell'Ugl: «Gli ultimi eventi hanno messo il Paese alla berlina, facendogli perdere credibilità».

Puntano il dito anche i sindacati di categoria. Secondo la Fil-Cgil, il fallimento è frutto di una «scelta palesemente inadeguata» che intendeva rilanciare la compagnia «imitandosi ad appendere il cartello vendesi sulla porta». Per la Fit-Cisl «l'illusione di una privatizzazione nostrana ha determinato un grave mancato esercizio di responsabilità», mentre la Uil Trasporti

intravede «scenari drammatici». Inevitabili sono state le reazioni nel mondo politico, con il centrodestra all'attacco di Prodi e il centrosinistra a ricordare l'importanza strategica della compagnia di bandiera.

Per il leader di Forza Italia, Silvio Berlusconi, si tratta di «un'ulteriore dimostrazione di come questo governo non sappia comprendere le libertà del mercato e le sue regole», mentre il leghista Roberto Maroni teme «qualche trucco per svendere la società ad Air France, con il sacrificio dell'aeroporto di Malpensa sull'altare dei soliti interessi romani». In tal senso è categorico anche il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni: «Alitalia paga il suo inguaribile romano centrismo, che viene ritenuto dai possibili acquirenti una palla al piede e una difficoltà insormontabile.

Il vero asset di Alitalia è il mercato che esiste nel Nord, 50 milioni di passeggeri l'anno che diventeranno presto 100 milioni di passeggeri l'anno».

Con il futuro di Alitalia, infatti, sono in gioco i destini degli hub italiani. Ovvero, Malpensa e Fiumicino: «C'è veramente da accelerare i tempi da parte del governo per la ricerca di una soluzione - commenta il sindaco di Roma, Walter Veltroni - la scomparsa di Alitalia sarebbe un colpo molto serio al ruolo dell'Italia e al suo peso nel mondo». Anche il segretario Ds Piero Fassino parla di «patrimonio economico, di professionalità e competenza di cui il Paese non può privarsi», mentre per il leader Dl Francesco Rutelli «l'obiettivo è che Alitalia non venga colonizzata da compagnie straniere che hanno interesse a trasformarla in una compagnia regionale».

L'opinione

ALFREDO RECANATESI

SEGUE DALLA PRIMA

VENDITA Nessun compratore avrebbe potuto rilevare la compagnia di bandiera con tutti quei vincoli anti economici

La gara degli errori è finita. Adesso riparte la saga

Non è da escludere, però, che si sia ancora alla liturgia di quella che probabilmente rimarrà come la più difficile e travagliata delle privatizzazioni. Anzi, è probabile che il ritiro dell'ultimo potenziale acquirente, Toto patron di Air One, segni la conclusione di un prologo dopo il quale potrà cominciare la vera gara tra i contendenti: una gara non più e non tanto sul prezzo o, meglio, sulle condizioni economiche, quanto sui vincoli che la futura gestione accetterà di rispettare.

Che qualcuno si prendesse in carico Alitalia impegnandosi a mantenerne il marchio (e questo passi), a non scorporare rami di azienda, a difendere l'occupazione, a mantenere la gran parte delle rotte, solo per dire dei vincoli più cogenti,

era davvero improbabile; era come cercare qualcuno che si accollasse l'onere del dissesto della compagnia senza poter fare nulla di risolutivo per poterlo prima ridurre e poi azzerare. Allora perché, se era improbabile, la gara è stata fatta in questi termini? Sia pure col senno di poi, la risposta viene quasi immediata: per lasciare al mercato il giudizio di insostenibilità delle condizioni chieste (o imposte) da alcune componenti della maggioranza e dello stesso governo, e, soprattutto, dai tanti sindacati e sindacatini che, in competizione tra loro, si contendono a suon di richieste la rappresentanza dei dipendenti dell'Azienda. Diciamo che il governo, per non aprire nuovi fronti di contestazione al suo interno e nella sua maggioranza,

ha fatto in modo che il mercato, mandando deserta l'asta, dichiarasse insostenibili le condizioni che si erano volute inserire nel bando di gara. E, siccome è preclusa la possibilità che lo Stato possa intervenire con una nuova ricapitalizzazione, come da Bruxelles hanno voluto riaffermare, delle due l'una: o per Alitalia si apre una procedura fallimentare, oppure si avviano trattative con i potenziali acquirenti. Questi ultimi, per altro, nel ritirarsi dalla gara hanno quasi tutti tenuto a precisare che l'ipotesi di un acquisto sarebbe stata presa nuovamente in considerazione nel caso il bando fosse stato modificato, e la stessa Air France, nel ribadire il suo disinteresse per Alitalia, non ha mancato di aggiungere «alle condizioni attuali». Dal canto

suo, il Ministero dell'Economia ha richiamato la lettera di procedura che fin dall'inizio autorizzava il ministero stesso ad assumere ogni iniziativa nel caso l'asta fosse andata deserta. Tutto ricomincia, dunque. O, forse, solo ora può cominciare la vera procedura per privatizzare la compagnia di bandiera. La sopravvivenza di Alitalia è una esigenza del Paese, della sua economia sempre più internazionalizzata, del suo potenziale turistico ancora non realizzato. Proprio perché questa esigenza è reale, sono molti i potenziali acquirenti, anche italiani, in grado di risanarla e metterla in condizione di partecipare, con profitto, alla espansione del traffico aereo che tutte le analisi sul settore prevedono sostenute per gli anni e per i de-

castri a venire. Ci sono, dunque, le condizioni per poterla privatizzare assicurandole così un futuro che la proprietà statale, a questo punto, non ha più alcuna possibilità di darle. Ciò nondimeno, la trattativa sarà comunque difficile. Se, infatti, è indispensabile offrire ai potenziali acquirenti la possibilità di gestire Alitalia in modo che ne abbiano un tornaconto, è parimenti indispensabile evitare che finisca in mano a chi non abbia altro intento che cedere il valore che contiene - a cominciare da certe rotte particolarmente profittevoli - ed abbandonare tutto il resto al suo destino. Il sentiero è stretto e zeppo di insidie, ma occorre affrontarlo se non altro per la buona ragione che, al punto in cui sono le cose, non c'è alternativa.