

La **N**ovità

Pininfarina, prestigiosa firma del design automobilistico, e il finanziere francese Bolloré si sono alleati: insieme realizzeranno e commercializzeranno (nel 2010) una nuova auto elettrica a 4 posti e 250 km di autonomia. La capacità produttiva sarà di 15mila vetture all'anno



**DAL 1° GENNAIO ALPI EAGLES NON POTRÀ PIÙ VOLARE**

Dal prossimo primo gennaio la compagnia aerea Alpi Eagles non potrà più volare. Lo ha deciso l'Enac, che ha rilevato l'insussistenza delle condizioni minime indispensabili per il mantenimento della licenza. All'origine della decisione, il perdurare dello stato di crisi economico-finanziaria. La compagnia dovrà ora provvedere alla «riprotezione» dei passeggeri o al rimborso per i biglietti che avesse già eventualmente emesso.

**AL DEBUTTO LA TATA «LOW COST», PREZZO 1.600 EURO**

La prima vera auto low cost del mondo sarà targata Tata e debutterà il 9 gennaio. La «1 lakh car», l'auto da 100mila rupie (circa 1.600 euro) dovrebbe essere presentata al salone dell'auto di Nuova Delhi. La produzione annuale è stimata a 300mila unità all'anno. Inizialmente sarà commercializzata solo in India, ma in seguito potrebbe essere venduta anche nei paesi vicini. La carrozzeria sarà in plastica, il motore di derivazione motociclistica e forse avrà un tetto in tela.

**Alitalia sceglie Air France, la parola al governo**

Il cda ci mette otto ore per decidere all'unanimità. Con Parigi «risanamento rapido»

di Roberto Rossi / Roma

**CESSIONE** Alitalia è sempre più vicina ad Air France. Come da copione ieri il consiglio di amministrazione della compagnia di bandiera ha deciso «all'unanimità» di avviare la trattativa in esclusiva con il gruppo francese per la vendita della quota del Tesoro (il

49,9%). Ora la parola passa alla politica. Il governo dovrà decidere entro il 15 gennaio se confermare la volontà del cda - tre membri, nominati interamente dal Tesoro - o se ribaltare la decisione optando per Air One. I vertici del gruppo, che hanno discusso per otto ore, non hanno avuto dubbi. Il piano industriale presentato da Air France-Klm è stato ritenuto in grado di «risolvere le criticità di tipo strategico, industriale e finanziario di Alitalia». Ma non solo. Secondo il consiglio, il passaggio ad Air France non metterebbe in discussione neanche l'italianità visto che la società parigina si è impegnata con lo Stato italiano a conservare e valorizzare il marchio Alitalia «con pari dignità rispetto alle altre due compagnie del gruppo» e a mantenere «un'adeguata copertura del mercato italiano ed un appropriato livello di servizio sia a livello nazionale che internazionale e intercontinentale».

Anche dal punto di vista economico l'intervento francese è stato considerato «più conveniente» e prevede «un significativo piano di investimenti (6,5 miliardi di euro nel lungo termine) con il rinnovo, tra l'altro, della flotta di medio e lungo raggio e significativi interventi sull'allestimento e sul servizio di bordo». Il piano, quindi, «crea una situazione di vantaggio per tutti i soggetti coinvolti: per Alitalia che riacquadrà la capacità di crescita e la sostenibilità economica;

per l'Italia, che avrà accesso ad un sistema evoluto di trasporto aereo, passeggeri e merci, competitivo su scala mondiale; per Air France-Klm, che rafforzerà il proprio sistema multi-hub». Nel quale Roma giocherà un ruolo fondamentale. Fiumicino sarà «insostituibile nel disegno di network del nuovo gruppo per le regioni del centro sud ed est Europa, fino all'Africa del nord». Il progetto francese «prevede un ruolo importante per il sistema aeroportuale milanese: Linate vede confermato e rafforzato il ruolo di aeroporto cittadino, dedicato al traffico d'affari». Malpensa, invece, «mantiene i tre principali collegamenti intercontinentali per il nord America, il sud America e l'Asia previsti» e riposiziona gli orari in modo da migliorare il servizio per il traffico d'affari italiano. In sostanza dice addio ai sogni di sviluppo. «È un pessimo segnale» ha commentato il presidente della Regione Lombardia

Roberto Formigoni. Più drastico il sindaco leghista di Varese Attilio Fontana: «Ci vogliono uccidere». Soddisfatto, invece, il numero uno di Air France Jean-Cyril Spinetta. «Siamo molto onorati», ha detto il manager francese, «la nostra intenzione non è mai stata quella di fare di Alitalia una compagnia regionale». Air France ha poi invitato il governo italiano a fare presto e a non rimandare la decisione oltre i tempi stabiliti. Anche la diretta concorrente Air One si è appellata al governo perché garantisca «la soluzione più rispondente ai bisogni del Paese, dei cittadini, delle imprese italiane e di Alitalia stessa».

**I francesi**

**582** SONO i velivoli operativi che fanno parte della flotta di Air France.

**103** MILA sono i dipendenti diretti del gruppo.

**17,8** PER CENTO è la quota di capitale posseduta dallo stato francese. L'11,3% è in mano ai dipendenti. Il resto è sul mercato.

Ed è proprio questo il punto. Che cosa deciderà il governo? I tre membri del cda Alitalia sono stati nominati dal del Tesoro ed è ragionevole pensare che il ministro Tommaso Padoa-Schioppa si schieri con loro. Con l'Economia anche Pierluigi Bersani, titolare dello Sviluppo economico, che ieri ha ribadito come «l'italianità della compagnia non può essere una precondizione». Più favorevoli ad Air One, invece, il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi e il vice premier Francesco Rutelli. Difficile pensare, però, che si sconfessi il consiglio di amministrazione. Più facile immaginare che in questi giorni si lavori, anche con i sindacati (ieri piloti e assistenti dell'Anpac, Anpav ed Avia, hanno dato il loro via libera), visto il corposo taglio del personale richiesto, perché si arrivi a metà gennaio nella maniera più dolce possibile.



Babbo Natale all'aeroporto di Fiumicino Foto Ap

**HANNO DETTO**

**Toto**  
*Air One presenterà il piano direttamente al governo, un piano che tutela gli interessi generali*

**Formigoni**  
*La scelta di Air France è un pessimo segnale. Il consiglio di amministrazione ora sgombri il campo*

**Spinetta**  
*Siamo onorati, il nostro obiettivo non è quello di ridurre Alitalia a vettore regionale*

**Piano in tre mosse: Opa, aumento di capitale e tagli**

In Italia l'hub sarà Fiumicino, per Malpensa «flussi adeguati». Rinnovo della flotta ed esuberi

/ Milano

**TRE MOSSE** Acquisizione del 100% delle azioni di Alitalia attraverso un'ops, un'offerta pubblica di sottoscrizione, del 100% del bond convertibile, un aumento di capitale da 750 milioni di euro, rivolto a tutti gli azionisti e interamente sottoscritto da

Air France-Klm. È il piano in tre mosse con il quale il gruppo franco-olandese si dice pronto a supportare il percorso di ristrutturazione e rilancio della ex compagnia di bandiera. Il risultato sarà un nuovo gruppo allargato che «potrà contare su 3 marchi forti e fra loro complementari». La proposta francese prevede un piano d'investimenti da 6,5 miliardi nel lungo termine e la garanzia dell'italianità (sarà anche conservato il marchio). Come ha annunciato Air France-Klm, «una larga parte dell'aumento di capitale sarà destinato a finanziare un programma di rilancio che prevede la riconfigurazione delle cabine con materiale e prodotti di alta qualità (poltro-ne, interior design, intrattenimento) e un deciso miglioramento dei servizi di terra per ristabilire l'immagine internazionale di Alitalia». «Alitalia giocherà un ruolo da protagonista nel gruppo - assicura Air France Klm - e il piano proposto le consentirà di tornare in utile».

Ecco gli interventi pianificati. **Hub e network:** il gruppo sarà organizzato intorno a 3 hub, ciascuno con il proprio ambito di influenza - Amsterdam, Parigi e Roma. Sul versante italiano, il progetto è coerente con il piano industriale firmato Alitalia. A Milano continueranno ad operare i voli diretti verso le principali destinazioni con sufficienti flussi di traffico. La qualità dei servizi sarà migliorata, soprattutto per la clientela business, con voli in partenza la mattina presto e rientro in serata.

**Flotta:** il suo rinnovo è la principale priorità. Secondo i piani, 57 Md80 e 10 B767 saranno rinnovati. L'incremento della flotta sarà dell'ordine di 2-3 aerei ogni anno appena il progetto di ristrutturazione avrà cominciato a dare i suoi frutti. **Occupazione:** il piano non prevede alcun esubero ulteriore rispetto a quanto previsto nel piano Alitalia. Le eccedenze di organico si attesterebbero a circa un migliaio in Alitalia Fly. Rimangono da scoprire le carte sul ruolo di Alitalia Servizi.

**Alleanze e partnership:** esistono da tempo consolidati legami. Alitalia è membro di Skyteam dal 2001 accanto ad Air France, Klm e, tra gli altri, a tre vettori americani (Continental, Delta e Northwest). «I team dei due gruppi si conoscono molto bene e hanno dimostrato di saper lavorare bene insieme, elementi che rappresentano i fattori chiave di successo di un merger».

la.ma.

**L'INTERVISTA FABRIZIO SOLARI** «Manca il confronto, sembra una scelta fatta solo per la tranquillità dell'azionista»

**«Poca trasparenza, c'è qualcosa che non torna»**

di Giampiero Rossi / Milano

«Da sindacalista, più di tutto, mi lascia sconcertato il continuo evitare del confronto, l'assoluta mancanza di trasparenza, come se ci fosse qualcosa di inconfessabile. E alla fine temo che la scelta sia stata compiuta soprattutto in funzione della tranquillità dell'azionista». Fabrizio Solari, segretario generale della Filat, il sindacato dei trasporti della Cgil, non è sorpreso dalla decisione del consiglio di amministrazione di Alitalia. Ma non rinuncia a esprimere le sue severe valutazioni sull'esito di una via crucis tutta italiana.

**Solari, perché dice che con Air France l'azionista, cioè il governo, ha fatto una scelta di tranquillità?**  
«Perché le due opzioni erano speculari tra

loro. Da una parte un gruppo solido, come quello francese, ma con un piano che lascia enormi incertezze occupazionali e per il futuro di Malpensa, dove pure si rischia la perdita di altri 2.000 posti di lavoro. Dall'altra c'erano AirOne e Bancalntesa, con un piano che prevedeva due aerei nuovi al mese, prospettive ben diverse per Az Service e per l'occupazione, ma offriva minore solidità di gruppo. La mia curiosità sarebbe quella di vedere cosa avrebbe fatto Sarkozy se un gruppo francese con una banca francese avesse fatto un'offerta per salvare Air France...».

**E allora torniamo alla polemica sull'italianità?**

«No, anzi, sgombriamo il campo da equivoci. Noi eravamo favorevoli alla fusione con Air France già quattro anni fa, quando invece poi i francesi si allearono con

Klm. Al contrario, invece, è stato proprio il ministro Padoa-Schioppa a concepire un bando di gara, un anno fa, che era orientato alla difesa dell'italianità, i paletti li ha messi lui, non noi. Ma allora perché si arriva a questa scelta soltanto adesso? Non si poteva scegliere un anno fa ed evitare di buttare via altri 700-800 milioni di euro, una gara-farsa con una coda ancora più farsesca?».

**Però alla fine la decisione del consiglio di amministrazione è stata presa all'unanimità...**

«Allora io dico che si tratta soltanto di tre consiglieri, tutti e tre alquanto "precati", nominati proprio dal ministro Padoa-Schioppa all'indomani della cacciata di Cimoli: sarei davvero stupito se avessero preso una decisione diversa. E il bello è che ci hanno messo quasi otto ore!

Davvero non si capisce, se gli elementi a sostegno della proposta Air France sono così convincenti, perché non si è aperta una discussione trasparente per confrontare le proposte e scegliere per il meglio. Mi auguro che almeno il governo voglia farlo prima di pronunciarsi definitivamente».

**Ma perché parla di poca trasparenza?**

«Perché a tutt'oggi io non so cosa contenga, esattamente, il piano di Air France, tanto per cominciare. E poi c'è stata la sceneggiata del governo che ha detto che prima di decidere a spettava che si pronunciasse il consiglio di amministrazione, il cda che prima di decidere ha voluto aspettare il parere dei consulenti... Non vorrei che alla fine siano state due società di consulenza a scegliere il destino di Alitalia».

MILANO

Moratti: speriamo che la scelta sia di mercato

**«Ci auguriamo** che questa scelta sia dettata da criteri di mercato». Così, il sindaco di Milano, Letizia Moratti ha commentato la decisione del consiglio di amministrazione di Alitalia di avviare la trattativa in esclusiva con Air France-Klm. «A seguito dell'incontro con Air France che si è tenuto la scorsa settimana - ha osservato il sindaco in una nota - si è convenuto che Sea illustrasse il contenuto del proprio piano strategico e industriale, nella consapevolezza che il salvataggio di Alitalia passa dalla valorizzazione di Malpensa».

«Per questo - ha concluso la Moratti - attendiamo con urgenza di conoscere e di confrontarci riguardo alle linee del progetto industriale che Air France intenderà attuare a corredo della propria offerta, in special modo per quanto riguarda Malpensa».

Più dura la reazione del sindaco di Varese, comune vicino allo scalo di Malpensa. «Ci vogliono uccidere» dichiara Attilio Fontana, il sindaco leghista di Varese, alla notizia che il cda di Alitalia ha scelto Air France come acquirente.

«Questo governo - ha aggiunto - non ha alcun rispetto per le esigenze e i bisogni del Nord».