

ALLEANZA NEI CIELI

Una polemica irrisolta che si trascina da un decennio, quando venne decisa la promozione di un secondo hub al Nord

Fronte trasversale che va da destra a sinistra
La Lega minaccia blocchi autostradali
Penati e Moratti cauti: il mercato farà giustizia

Alitalia-Air France diventa un caso politico

Il sacrificio di Malpensa riaccende la questione settentrionale. Un banco di prova anche per il Pd

di **Oreste Pivetta** / Milano

BANDIERA Più che un hub intercontinentale, Malpensa è stato subito, venendo alla luce una decina di anni fa, la bandiera della sfida Nord-Sud, per alcuni la vetrina dei localismi padani, per altri il nodo della questione settentrionale.

Un'incongruenza, un

disastro, una dispendiosa incoronazione oppure l'inevitabile scelta di fronte agli affari, alla ricchezza e alle domande del Grande Mercato del Nord. Colpi o meriti andrebbero all'allora ministro dei trasporti del governo di centrosinistra, Claudio Burlando, che nel 1998 decretò il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, scelta irrobustita da un capo di governo di centrosinistra, Massimo D'Alema. In realtà un passo decisivo era stato compiuto alcuni anni prima, nel 1994, quando Malpensa venne inserito, con altri tredici aeroporti europei, nella rete Ten, Trans European Network, decretando il passaggio dallo stato di aeroporto "point to point" a quello di "hub". Una promozione, proprio mentre Alitalia già soffriva pene d'inferno e la polemica Nord-Sud divideva quanti sostenevano che di hub ne bastava uno solo, e cioè Fiumicino, e chi invece condivideva il raddoppio.

Siamo ancora lì. Per Alitalia il piano Air France è la ciambella di salvataggio. Peccato che il salvataggio preveda il drastico rimodulamento della perla aviatica lombarda. D'altra parte che cosa se ne può fare Air France di tanti hub. Ad essere crudi, rischiando il pessimismo, ci sarebbe da chiedersi che cosa se ne farà anche dell'hub romano, salvato dalla politica e dall'onore che si riserva all'avversario sconfitto.

Certo il problema adesso è del Nord tutto, trasversalmente, politico, economico e sindacale. Perché il piano francese va comunque nel senso di una sconfitta: tanti soldi sopra il Po, d'accordo, ma come al solito poca politica, tanti soldi ma anche l'incapacità o la timidezza imprenditoriale di assumere sulle proprie spalle un "caso nazionale". Se il sì a favore di Air France va alla bontà del piano industriale non si capisce per-

ché la "Padania unita", di fronte al rischio di una sentenza ai danni di Malpensa, non abbia saputo proporre qualcosa di meglio. Lo schieramento è compatto anche se le sfumature sono tante: tra il no risoluto e la speranza di una trattativa che strappi qualcosa, all'incitamento al governo perché qualche "paletto" lo ponga, alla fiducia «nel mercato che farà giustizia».

La Lega è pronta a bloccare le autostrade: «Se Roma decreta la nostra morte - promette Matteo Salvini, europarlamentare - noi proviamo a morire in piedi».

Formigoni, il presidente regionale, le barricate le alza a parole: «Mi sembra una scelta folle, concepibile solo da una compagnia che ha interesse a sviluppare i propri hub di Parigi e Amsterdam avendo poi una piccola propaggine al sud, a Roma, e togliendo di mezzo il proprio concorrente più importante: Malpensa». Nello schieramento del centro destra, pesano anche i toni del sindaco di Milano, Letizia Moratti, così cauta da apparire distratta: «Ci auguriamo che questa decisione sia dettata da criteri di mercato... nella consapevolezza che il salvataggio di Alitalia passa dalla valorizzazione di Malpensa».

Al mercato aggiusta-tutto si rivolge anche il presidente della provincia, Penati: se passa il piano Air France significa che i suoi contenuti industriali sono più forti, il richiamo all'italianità è «un lamento un po' provinciale», d'altra parte Malpensa ha una sua forza autonoma e una sua strategicità proprio perché qui sono notevolmente più elevate le quote del mercato dei passaggi aerei. Conclusione: «Il rilancio di Malpensa sarà decretato dal mercato».

All'autorigenerazione di Malpensa in virtù del mercato, non crede Onorio Rosati, segretario della Camera del lavoro di Milano: «Arrivasse Ryan Air o qualsiasi lowcost, la centralità di Malpensa non verrebbe affatto ripristinata. Malpensa resterebbe, con molto traffico, uno scalo declassato, il cui declassamento peserebbe molto sulla struttura produttiva del nord Italia. Dal mio punto di

Bonanni

La scelta di Air France è una sconfitta nazionale, costerà molto cara al governo

HANNO DETTO

Formigoni

La decisione è folle, coincide con gli interessi di Air France contro lo scalo lombardo

Angeletti

L'opinione del cda era scontata, adesso potrebbero farci la gentilezza di informarci



Alcune assistenti di volo Alitalia con la divisa firmata dalle Sorelle Fontana nel 1953. Fototeca Alitalia/Ansa

vista devo preoccuparmi delle conseguenze per l'occupazione: quante centinaia o migliaia di posti di lavoro in meno vale per noi il piano Air France... In settori peraltro che non possono contare su ammortizzatori sociali. Mi sembra di rivedere in grande un'altra storia come quella di Wind: delocalizzazione verso Roma, disimpegno a Milano». Rosati avrebbe preferito Lufthansa: «I tedeschi sottolineano l'enorme

valore del mercato del Nord Italia e avevano in animo di puntare su Malpensa. Invece si arriva a Air France e a Fiumicino. Proprio come aveva annunciato il ministro Rutelli. In un modo o nell'altro, la questione è politica». Se la questione è politica, Malpensa torna banco di prova per il centrosinistra e per il partito democratico, dopo tante parole sul federalismo. La questione settentrionale, appunto: «Come

faremo noi del Pd - chiede Ettore Martinielli, consigliere comunale a Milano - ad essere credibili nei confronti dei cittadini del Nord quando saranno costretti ad andare a Parigi per prendere un volo per Shanghai perché Air France ha deciso di tagliare i voli da Milano? C'è qualcuno nel Pd, che oltre alle belle parole è disposto a metter la faccia per conquistare consensi al Nord? Se non c'è, meglio se andiamo tutti a casa».

I NUMERI DELLE DUE COMPAGNIE

AIR FRANCE

Passeggeri trasportati (all'anno)	73,5 mln
Aerei	582
Dipendenti	94.000
Utile netto 2007 (mln di euro)	1.240

Alitalia

Passeggeri trasportati (all'anno)	24 mln
Aerei	179
Dipendenti	10.000
Utile netto 2007 (mln di euro)	-626

GOVERNO
Padoa-Schioppa
«prende atto»

Il ministro dell'Economia prende atto della scelta del Cda di Alitalia per Air France e gira la documentazione al presidente del Consiglio che si occuperà direttamente della questione in vista delle valutazioni che dovrà rendere pubbliche entro la metà di gennaio. Il lavoro per arrivare alla decisione finale sulla vendita della compagnia italiana sta entrando nel vivo. Il governo farà un esame approfondito e tenderà a verificare se la proposta del soggetto con cui l'azienda intende avviare una trattativa in esclusiva «sia conforme ai profili di interesse generale» a cui l'Esecutivo si è sempre ispirato. Una posizione impostata alla massima «trasparenza», tanto da far anche ipotizzare una eventuale messa in rete del testo del documento. Naturalmente, questa al momento è solo una ipotesi. Molto probabilmente, dopo Padoa-Schioppa e Prodi, saranno i ministri a poter esaminare le indicazioni di Alitalia, con calma, durante la pausa natalizia, per poi presentarsi al Consiglio dei ministri, il 28 dicembre, per discutere la questione.

AIRONE
«Con noi scelte di sviluppo»

«Dalle informazioni apparse sulla stampa emerge sempre più chiaramente che il piano di Air France-Klm è un piano di ridimensionamento e di forte contenimento di Alitalia a chiaro svantaggio dei cittadini italiani e della competitività del Paese». È quanto si legge in una nota di AP Holding, che precisa: «Il piano di Air One per Alitalia è un piano non solo di risanamento ma soprattutto di sviluppo, assicurando un rapido e completo rinnovo della flotta, e sulla valorizzazione dei servizi di terra. È un piano certo e conosciuto che con chiarezza traccia il percorso di rilancio della Compagnia che rimarrebbe al servizio dell'Italia. Di tutto questo non c'è evidenza invece nella proposta dei francesi che si basa sull'attuale piano di sopravvivenza e transizione di Alitalia, piano elaborato secondo una strategia a breve termine».

L'opinione

ANGELO DE MATTEA

SCENARIO Il governo, prima di dare il via libera alla cessione, deve verificare qual è la volontà reale della compagnia francese

Non tocca a Prato né a Spinetta tutelare gli «interessi generali»

La proposta di Air France-KLM prevede espressamente la disponibilità ad assumere impegni nei confronti dello Stato italiano in materia di conservazione e valorizzazione del marchio, del logo e della livrea Alitalia, di copertura del mercato italiano e delle destinazioni internazionali e intercontinentali tramite gli aeroporti di Roma e Milano.

Air France «prospetta di tener conto adeguatamente dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo». Sono, questi, due passaggi della decisione del consiglio di amministrazione di Alitalia, che ha accordato la preferenza alla proposta francese per l'avvio della trattativa in esclusiva sui quali occorre riflettere molto attentamente.

Non è in questione l'analisi articolata e documentata che il consiglio ha compiuto e che certo non potrebbe essere di colpo vanificata. E tuttavia la distinzione dei ruoli del Governo, titolare del controllo della compa-

gnia di bandiera, da un lato, e dell'Alitalia partecipata, dall'altro, nonché la valutazione del significato tecnico-giuridico delle espressioni adottate («disponibilità ad assumere impegni» e non assunzione tout court degli impegni richiesti dal governo) impongono un'istruttoria niente affatto epidermica.

È il governo competente a valutare gli interessi generali; non può esserlo Prato (né, tantomeno, Spinetta). I vincoli da porre a tal fine devono essere chiari, precisi, con esclusione di una laboriosa trattativa sulla loro acco-

C'è una bella differenza tra gli «impegni» e «la disponibilità ad assumere impegni» citati nel documento francese

gnibilità. Diversamente, il procedimento dialettico che prevede le due fasi - dell'analisi da parte dell'azienda interessata e, poi, da parte del governo "proprietario" - salterebbe e si finirebbe con il rendere paradossalmente esautive le delibere dell'impresa che verrebbe così a decidere in maniera sostanzialmente inappellabile a chi vendere se stessa. Altro che governo dei manager. Queste decisioni non possono essere né uno schermo dietro il quale ci si trincererà né, all'opposto, una proposta che si lascia cadere immotivatamente.

Se la scelta, come si va diffusamente ripetendo, deve essere di mercato - e non si spiega perché una corretta iniziativa di mercato come quella di Intesa SanPaolo di assistere AirOne abbia suscitato diverse e illogiche reazioni - soggetto del mercato è, innanzitutto, il proprietario il quale deve poter integrare le valutazioni tecnico-finanziarie con considerazioni macroeconomiche relative alle strategie e agli interessi generali: soprattutto se, co-

me nel caso di specie, su quest'ultimo aspetto gravino non risolti dubbi, a partire da quelli di ordine lessicale (ma qui è proprio il caso di dire che forma dat esse rei, la forma è sostanza).

Il governo, per le sue finalità, dovrebbe ripercorrere tutti i principali temi della proposta francese, a cominciare dai riflessi dell'offerta pubblica di scambio per passare, al ruolo di Malpensa, al prospettato aumento di capitale, nel quale AirOne avrebbe peraltro un vantaggio, al volume dei previsti investimenti,

Il Consiglio dei ministri ha la piena facoltà di indagare sui reali progetti di Air France e del loro impatto sull'economia nazionale

ai non affatto secondari profili occupazionali. Bisognerebbe ben chiarire la portata della formula che Alitalia adotta per esplicitare la proposta della compagnia francese che così si esprime «riallineamento della struttura dei costi... compresa una iniziale riduzione della flotta e di alcune destinazioni e frequenze». Insomma, da come si affrontano questi punti nodali si può ricavare, soprattutto, se l'identità di Alitalia ha un futuro solido oppure se altra, e ben diversa, è la prospettiva.

Il governo ha ancora un adeguato spazio di intervento. Nel quale, pur potendosi finalmente respirare perché un approccio per Alitalia si intravede dopo i lunghi anni di inazione, di crisi, di confusione, potrebbe essere compresa, in via di principio, anche l'ipotesi di integrare il progetto con altre valide opzioni, proprio in nome degli interessi generali. Tempestività e trasparenza decisionali, più che doverose, non significano automatico e integrale recepimento di quanto già deciso da Alitalia