

ALITALIA, ALTA TENSIONE

Berlusconi dice di aver comunicato in via riservata la sua opinione sulla vendita Palazzo Chigi: nessuna comunicazione

La società aeroportuale disposta a valutare proposte di definizione anche stragiudiziale Chiesta la parità intercontinentale con Roma

Il governo preme sulla Moratti: via il ricorso Sea

La richiesta di danni può far saltare la vendita. Alitalia perde un altro 30% in Borsa

di Roberto Rossi / Roma

CAUSA Più della vertenza sindacale sarà il nodo relativo a Malpensa a decidere il destino di Alitalia. La richiesta di danni per 1,250 miliardi di euro che Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, ha avanzato nei confronti della compagnia italiana è la

spada di Damocle che pende sulla trattativa con Air France. Ne sono convinti i francesi, che hanno chiesto garanzie al governo perché la richiesta rientri, ne è convinto lo stesso Palazzo Chigi che ieri ha inviato una nota alla società. Poche righe nelle quali si chiede che «Sea ponga in essere ogni comportamento coerente con la finalità di favorire la positiva conclusione dell'accordo tra Air France e Alitalia ritirando il ricorso presentato contro quest'ultima». Poche righe che aprono di fatto un braccio di ferro tra l'esecutivo - che ieri ha siglato un accordo con le istituzioni locali lombarde sulla realizzazione del programma di gestione della crisi occupazionale di Malpensa - e il sindaco di Milano Letizia Moratti (il Comune è il principale azionista di Sea).

La Moratti, in un'intervista, ha spiegato che la società aeroportuale avrebbe portato avanti l'azione risarcitoria. Anche a costo di far fallire Alitalia. «Prima di arrivare al fallimento - ha detto la Moratti - è sempre doveroso cercare un'altra soluzione, sebbene neppure il fallimento significhi di per sé una catastrofe». Una posizione che ha scatenato la reazione del governo. Il ministro del Lavoro Cesare Damiano, dopo aver firmato un accordo per le casse integrative di Malpensa con le istituzioni locali e la stessa società aeroportuale, ha fatto sapere che «alla decisione di revoca il governo subordinerà ogni ulteriore iniziativa».

In serata, poi, in una nota la Sea ha parzialmente aperto uno spiraglio alla trattativa. Secondo la società la rinuncia da parte di Sea «al diritto fatto valere in giudizio non è proponibile», ma in ogni caso la società è «disponibile a valutare proposte di definizione anche stragiudiziale della vertenza, a condizione che venga riconosciuto il danno che Sea stessa sta subendo per effetto degli inadempimenti di Alitalia, e che si creino i presupposti di mercato per un nuovo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa». E tra i presupposti la Sea ha

chiesto la parità intercontinentale tra Milano e Roma. Attorno alla Moratti, e alle posizioni della Lega, si è spostato una fetta del Popolo della Libertà. Dopo giorni di tentennamenti, anche il leader di An, Gianfranco Fini, ha bocciato in maniera definitiva il piano di Air France. «Ieri - ha detto Fini - ho parlato di luci ed ombre.

Oggi vedo che le luci sono più deboli e le ombre sono più forti». Resta da chiarire, invece, che cosa pensa Silvio Berlusconi. Dopo aver definito il piano di Air France uno «smacco per il Paese», l'ex premier ha dichiarato di aver fatto conoscere «la nostra posizione in via riservata a chi sta conducendo la trattativa». Un'affermazione

smentita da Palazzo Chigi che ha precisato di non aver ricevuto «nessuna comunicazione». Anche il segretario del Partito Democratico Walter Veltroni è tornato sull'argomento. «Alitalia non deve fallire - ha detto ieri ad Aosta - È gravissimo sostenere questo perché ci sono migliaia di lavoratori che rischiano il posto di lavoro».

«Non c'è nulla di male - ha continuato Veltroni - che ci sia una partnership internazionale. Ma ci sono due varianti che devono essere tenute in conto: non deve esserci un prezzo sociale troppo alto e bisogna discutere seriamente del destino di Malpensa». Che per Veltroni può essere «l'altro grande hub italiano». E per questo ci vuole

le «gradualità nel processo di smissione dei voli». In attesa di definire il caso Malpensa, ieri il governo ha aderito formalmente all'offerta di Air France in sette punti. Tra questi anche alcune garanzie chieste ad Air France in relazione alla politica aerea, allo status della linea aerea, alla salvaguardia dell'identità nazionale, alla presenza di un consigliere di nomina di un rappresentante italiano nel cda del gruppo Af-Klm. Inoltre il Tesoro ha precisato che gli impegni non saranno vincolanti in caso di migliore offerta.

Offerta alla quale la Borsa però non crede. A Piazza Affari Alitalia ha subito un nuovo tonfo (-29,3% a 0,27 euro). Il titolo sta di fatto avvicinandosi ai 10 centesimi messi sul piatto da Air France. Il che vuol dire che il mercato scommette sulla vittoria francese. Con o senza ricorso della Sea.

HANNO DETTO

Veltroni



È grave dire che Alitalia può fallire. Malpensa deve essere un altro hub italiano, serve gradualità nel trasferimento dei voli

Berlusconi



Sono preoccupatissimo pensate al turismo, che smacco. Quando saremo al governo faranno ricadere su di noi i danni

D'Alema



Air France sembra offrire prospettive di rilancio L'azione di rivalsa delle autorità milanesi crea un problema in più



Due assistenti di volo dell'Alitalia seduti all'esterno dell'aeroporto di Fiumicino Foto Ansa

PIER LUIGI BERSANI

«Il primo obiettivo è evitare il fallimento»

di Antonella Cardone / Bologna

ALLARME «È possibile arrivare ad esiti non traumatici per i lavoratori se le radicalizzazioni delle posizioni oggi in atto venissero superate con un accordo sinda-

cale e una presa di posizione di Sea», la società di gestione dell'aeroporto di Malpensa che, come richiesto dai francesi, dovrebbe ritirare la minaccia di ricorsi e richieste di risarcimento danni. Il ministro allo Sviluppo economico Pier Luigi Bersani, a Bologna per diversi appuntamenti di campagna elettorale, lo dice chiaro tondo: «In questo momento Sea ha in mano il bandolo della matassa: se intende far fallire Alitalia può farlo».

Ministro, sull'operazione di vendita della linea di bandiera ad Air France il clima si fa sempre più teso. Che prospettive vede?

«Le prospettive mi paiono abbastanza chiare: allo stato attuale della situazione non c'è altra alternativa che il fallimento se non si superano i problemi che ancora si frappongono all'ope-



razione con Air France, e quindi si trova l'accordo sindacale e si ha una certa decisione di Sea. Fatto questo è possibile arrivare ad avere dal punto di vista sindacale e delle condizioni dei lavoratori degli esiti non traumatici. Sarebbe un risultato possibile, lo sottolineo».

Eppure a giudizio del sindaco di Milano, Moratti, l'ipotesi del fallimento non sarebbe catastrofica.

«Capisco che lei dica così perché il centro destra ha portato al fallimento Alitalia, noi l'abbiamo presa che era in coma e la lasciammo che aveva i bilanci in ordine. Credo che la sua osservazione non sia responsabile, bisognerebbe anche capire bene che cosa significa il fallimento dell'Alitalia, e non solo dal punto di vista delle condizioni dei lavoratori».

La Moratti non è l'unica che lancia strali contro la decisione di vendere ai francesi.

«È stato raggiunto il record mondiale dell'ipocrisia: sento continuamente dei Soloni polemici che sono quegli stessi che nel 2001 hanno preso in mano un'Alitalia che era in pareggio, hanno avuto responsabilità di essere azionisti come Tesoro, di essere presidenti, di avere in mano gli aeroporti lombardi, e ci hanno consegnato un anno e mezzo fa una situazione prefallimentare; perché, come si vede, Alitalia è difficile anche venderla. Ancora adesso sparano sentenze: se fosse stato così facile aggiustare le cose avevano cinque anni per aggiustarle».

Sulla conclusione della vendita il pallino è in mano a Sea?

«Ricordo che un'altra offerta sarebbe sempre possibile, in teoria. Se c'è un'altra offerta c'è la possibilità di proporla. Se non c'è bisogna fare i conti con la realtà e devo dire che in questo momento Sea se intende far fallire Alitalia può farlo, ma non so quanto questo possa giovare e non danneggiare ulteriormente il sistema aeroportuale lombardo se la valutazione di Sea è quella. È ora di prendersi le proprie responsabilità e di decidere responsabilmente senza più scaricare sempre sugli altri».

PARIGI E DINTORNI

La partita è ancora molto aperta. Per il Financial Times le rigide condizioni di Air France potrebbero in realtà puntare al ritiro e non all'acquisizione

In Francia c'è chi dice che Spinetta ha fatto un'offerta troppo generosa

GIANNI MARSILLI

È se la tattica di Jean Cyril Spinetta non fosse quella che sembra? E' la domanda che poneva ieri il Financial Times, per la penna di Paul Betts e la rubrica "European View". Dice l'analista che le mosse di Spinetta si prestano a una doppia lettura. La prima gli accredita una tattica "normale" in un negoziato di questo genere: il prezzo offerto, 10 centesimi per azione, può essere considerato realistico, per quanto possa apparire miserabile, dagli azionisti di Air France-KLM. Altrettanto comprensibile può essere il pesante apparato di condizioni poste da Spinetta, che si possono così rias-

sumere: accordo da parte dei sindacati del piano di ristrutturazione, e "endorsement" politico dell'operazione da parte non solo del governo attuale, ma anche di quello che scaturirà dalle urne a metà aprile. Riempiute queste condizioni, ci sono buone possibilità che Alitalia torni a generare profitti.

La seconda lettura suggerita da Betts è di segno opposto: che cioè il numero uno di Air France giochi a perdere, cercando "un modo elegante di uscire da una complicata e rischiosa acquisizione". Questo spiegherebbe la severità delle condizioni poste agli azionisti di Alitalia, ai responsabili politici e ai sindacati italiani. Così se-

vere da suscitare, sperabilmente, un rigetto dell'accordo, del quale gli interlocutori al di qua delle Alpi porterebbero l'intera responsabilità. Tanto più che i sondaggi e i bookmakers londinesi danno Berlusconi vincente il prossimo 14 aprile. E Berlusconi appare più freddo sull'affare, condizionato com'è da un alleato come la Lega e da Roberto Formigoni. Per queste ragioni, conclude Betts, "è troppo presto per sapere a quale gioco stia giocando Spinetta". L'unica cosa sicura, è che vuol condurre le cose in modo da non indebolire il suo gruppo. Il problema per lui non è il prezzo: "Il vero costo per Air France sarebbe il tempo che il management dovre-



Le Monde scrive che il prezzo di 140 milioni è alto, altri avevano preparato offerte da zero euro

be dedicare ad Alitalia una volta concluso l'accordo". Tempo che Spinetta teme sia penalizzante per Air France.

Perplesso sull'acquisizione appare anche "Le Monde", che trova addirittura da ridire sul prezzo di acquisto proposto: "Altre offerte un tempo concorrenti avevano fissato il prezzo di Alitalia a zero euro". Ma insomma, passi per i 140 milioni offerti da Spinetta. Salvo che bisogna aggiungere un miliardo di euro di aumento di capitale per Alitalia, un miliardo e 300 milioni di debiti, l'acquisto di 600 milioni di obbligazioni convertibili, e si va tranquillamente oltre ai tre miliardi. Ora, Air France "può contare su una tesoreria

di cinque miliardi per finanziare la sua crescita", cifra che al quotidiano parigino non pare un granché, soprattutto se si tiene conto che la capitalizzazione di borsa di Air France-KLM è diminuita del 60 per cento negli ultimi nove mesi, e che la crisi economica internazionale si rifletterà inevitabilmente sui profitti delle compagnie aeree. Per questo "si potrebbe pensare che il gruppo franco-olandese abbia altro da fare che acquistare un rivale sulla via del fallimento, in un clima politico piuttosto teso".

Il giornale prospetta tre ipotesi: che Alitalia porti i libri in tribunale, che Air France si astenga "se non riceve il sostegno del governo

e dei sindacati italiani", che l'affare vada in porto. In quest'ultimo caso, è l'allarmata postilla, Jean Cyril Spinetta "dovrà tenere molto fermamente i comandi dei quali qualcuno potrebbe tentare di impadronirsi in caso di turbolenza". In ultima analisi, se il Financial Times riconosce come "dolorose le condizioni poste agli italiani", per quanto giustificate dal contesto aziendale e politico di Alitalia, la stampa francese appare più diffidente.

Anche il quotidiano economico "Les Echos" sottolinea che "la sfida è ancora lontana dall'essere vinta": tra gli ostacoli non dimentica Bruxelles e i suoi pronunciamenti in tema di concorrenza.