

REBUS ALITALIA

Sceglie la festa di compleanno di Maroni per lanciare la sua sfida e soprattutto rilanciare l'ipotesi di Carlo Toto e Airone

Con il passare delle ore raffredda i toni e attacca i francesi: «Porterebbero i turisti a visitare Parigi e i Castelli della Loira»

Berlusconi: «Anche i miei figli sono pronti»

«A Prodi ho chiesto un prestito ponte, per prendere tempo. Fatemi fare delle telefonate e vi dirò tutto»

di Natalia Lombardo / Roma

BLUFF? Berlusconi mischia le carte, fa intravedere un asso nella manica, puntando a far saltare il banco della partita Alitalia: nelle note festaiole Silvio annuncia la presenza di una

cordata italiana della quale potrebbero far parte anche i figli. Salvo smentire parzialmente

stamattina, dopo che il titolo Alitalia in Borsa ieri è schizzato del 12,52%, col rischio che oggi crolli. Martedì notte, alla fine della festa di compleanno di Roberto Maroni, il cavaliere è «sbottato». Convinco che con il suo veto «i francesi si tireranno indietro e lasceranno spazio a AirOne», lascerebbe la regia dell'operazione al patron Carlo Toto (del quale ha candidato il nipote Daniele alla Camera in Abruzzo). La cordata, spiega l'ex premier, sarebbe formata da «alcune banche tra cui Bancalintesa» poi il suo vecchio socio Fininvest Ligresti e altre dal «mondo arabo» con quote di minoranza. Insiste con l'appello agli imprenditori italiani e alla domanda di un cronista «e lei che fa?». Berlusconi risponde così: «Anche io sarei disponibile ad un sacrificio, ma mi accuserebbero subito di avere un interesse. Potrei partecipare alla pari degli altri, ed anche i miei figli credo che non direbbero di no». Ieri mattina, dopo essersi assicurato il voto della Confcooperative (quelle bianche, quelle buone), con l'ex Udc Giovanardi in prima fila, Silvio come sempre corregge un po' il tiro. O quanto meno è «opaco»: «Non ho alcun interesse da parte mia o di Fininvest, ma se lo chiedessero ai miei figli, se fosse necessario non si tirerebbero indietro».

Soprattutto vuole bloccare Air France: «Porterebbe i turisti a visitare Parigi, i castelli della Loira e non l'Italia», paventa il cavaliere, facendo quello rassegnato a dover bere «l'amaro calice» del governo in una situazione «peggiore del dopo 11 settembre». E bacchetta gli imprenditori che «non ci danno un euro per la campagna elettorale».

Con la «leggerezza» che gli rimprovera Veltroni, l'ex premier vuol dimostrare che ha le redini in mano, che telefona a Emma Marcegaglia come a Prodi, al quale «ho chiesto un prestito ponte per dare tempo a una cordata italiana», spiega. Sul sito votaberlusconi.it campeggia la coda di un aereo Alitalia:

«Cordata italiana unica soluzione». Ma anche un suo ex ministro ammette che l'alternativa a Air France per ora non c'è, «tutto il resto è campagna elettorale». Berlusconi però dà a vedere di condurre una trattativa parallela, mentre qualcuno sospetta che voglia far fallire Alitalia: «Fatemi fare delle telefonate e vi saprò dire» informa

nel pomeriggio uscendo dalla sede Anmil, l'associazione invalidi sul lavoro (a un anziano calvo suggerisce: «vada dal mio dottore»). Poi, facendo shopping, s'arrabbia: «Non è vero che Bancalintesa si è tirata indietro». Il leghista Maroni sostiene che «il governo dovrebbe bloccare tutto». Fini fa una giravolta: era favo-

revole a AirFrance, ora insegue Silvio: «Ha detto una cosa giusta: possibile che non ci siano imprenditori italiani pronti a fare una proposta?». Quanto ai figli e al conflitto d'interessi: «Probabilmente non sono nemmeno interessati». Dalla Destra Daniela Santanchè lo sfida: «Silvio, se ci credi metti i soldi».



Silvio Berlusconi e il presidente di Confcooperative Luigi Marino all'assemblea a Roma. Foto di Claudio Peri/Ansa

IL CORSIVO

Classe dirigente

Per capire di quanto credito godano i rilanci aviatori di Silvio Berlusconi basterebbe dare un'occhiata al Sole24ore di ieri. La notizia ovviamente compare in prima pagina, ma solo in un sommario, accanto a un editoriale di Franco Locatelli intitolato: «Uno scatto d'orgoglio della classe dirigente». Si direbbe che il quotidiano di Confindustria e degli industriali

italiani, voglia così sottolineare il valore dell'intrapresa berlusconiana, prova di un animo coraggioso e responsabile. Leggendo l'editoriale si scoprono considerazioni importanti e facilmente condivisibili: ad esempio che se cinque anni fa (pieno governo Berlusconi) fosse andato in porto l'accordo tra Alitalia, Air France e Klm non ci troveremo oggi di fronte a questo disastro (anche allora i francesi imposero condizioni capestro: prima, risanate i conti e privatizzate). Leggendo l'editoriale non si scopre però il nome di Silvio Berlusconi; evidentemente non lo considerano «classe dirigente», soprattutto classe dirigente capace di uno scatto d'orgoglio.

E la fantomatica cordata italiana si dissolve nel giro di qualche ora

/ Roma

MAGIA Il gioco di magia questa volta sembra fallito. Il tentativo di Silvio Berlusconi di far apparire il coniglio dal cilindro e scatenare l'applauso del pubblico,

non è riuscito. La fantomatica cordata di imprenditori italiani, che con Carlo Toto, patron di AirOne, alcuni industriali nostrani, i figli dell'ex premier e Intesa San Paolo, avrebbe dovuto rilevare Alitalia, semplicemente non esiste. Frutto di un abbaglio da campagna elettorale. O, peggio, di una manovra politica a fini elettivi. E la cordata non c'è perché semplicemente mancano gli attori principali. Che Berlusconi ha fatto affiorare in una notte come spettri ma che in realtà non si sono mai palesati. Dei figli nulla si sa, ma ieri, ad esempio, Intesa San Paolo ha fatto sapere, attraverso il suo amministratore delegato Corrado Passera, che su Alitalia «non c'è nulla sul tavolo». «A fine dicembre - ha spiegato Passera - siamo stati esclusi dalla gara e da tre mesi non prendiamo parte ad alcu-

na trattativa. Il progetto su Alitalia che AirOne aveva presentato era un progetto industriale molto bello che avrebbe creato un operatore di prima grandezza e di grande qualità. Era basato però su una conoscenza che probabilmente adesso è superata dagli eventi». Niente soldi quindi niente offerta alternativa. Il piano di Air France, anche se poco trasparente, poco amichevole, e piuttosto duro, al momento è l'unica disponibile. D'altronde i denari da mettere sopra il tavolo sono tanti, oltre due miliardi di euro. E nessuno ha la stessa volontà di Air France. Neanche Lufthansa, più gradita agli uomini del Nord per l'interesse dichiarato su Malpensa, il cui interessamento è stato fatto riaffiorare ad arte questi giorni. Ma già il dicembre scorso i tede-

Corrado Passera (Banca Intesa): «Non c'è niente sul tavolo. Superato il nostro piano»

schi avevano spiegato che l'acquisizione di Alitalia avrebbe «rovinato il rating». Tant'è che pochi giorni dopo, Lufthansa ha comprato il 19% di una low cost negli Stati Uniti, Jet Blue, per 305 milioni di dollari. Ma, per tornare a bomba su Berlusconi, oltre al finanziatore non c'è proprio il compratore. La proposta italiana di Carlo Toto, che ha destato e desta ancora molte attenzioni e pulsioni, si è dissolta già l'estate scorsa. Quando il 17 luglio 2007, rimasto solo nella gara di privatizzazione, l'imprenditore abruzzese ha detto «no grazie» rifiutandosi di fare l'offerta vincolante. Toto ha incolpato il ministro Padoa-Schioppa di non avergli concesso tempo sufficiente «per la sottoscrizione dei necessari accordi sindacali». Eppure il governo si era impegnato a dargliene 45. Air France ha chiesto in tutto 15 giorni ponendo come termine ultimo per accettare l'offerta il 31 marzo. Quel ritiro ha altre ragioni. Una spiegazione l'aveva data proprio il ministro Padoa-Schioppa che aveva fatto notare come Toto, probabilmente, non avesse ottenuto un'adeguata copertura finanziaria dalle banche al suo fianco.

ro.ro.

Ai tempi d'oro... quando al governo litigavano la Lega e An

Il quinquennio del centrodestra: immobilismo nel grande e costoso andirivieni di presidenti e amministratori

di Roberto Rossi / Roma

Rinvii, piani industriali abortiti, privatizzazioni mancate, molti soldi pubblici, manager bruciati e Lega tanta Lega. I cinque anni di Alitalia sotto la gestione Berlusconi sono volati tra liti, ricatti e mancate decisioni. Cinque anni in cui la ex Casa delle Libertà ha avuto la responsabilità di gestire il sistema aeroportuale del Nord, compreso lo sviluppo dello scalo di Malpensa. Un lustro d'attesa. Vissuto con il dualismo tra Malpensa e Fiumicino, tra Lega Nord e Alleanza Nazionale. Un immobilismo, che, per dirla come il ministro dello Sviluppo economico Pier Luigi Bersani, «ha portato l'azienda a una situazione prefallimentare» e a un sistema aeroportuale tanto anarchico da vanificare il concetto stesso di hub di Malpensa. Una via crucis per Alitalia. Tanto che nel giro di una legislatura la società ha avuto tre amministratori delegati, (Francesco Mengozzi, Marco Zanichelli e Giancarlo Cimoli) e altrettanti presidenti (Fausto Cereti, Giuseppe Bonomi e Giancarlo Cimoli). Air France, suo potenziale alleato, uno solo: Jean-Cyril Spinetta, dal 1997. L'andirivieni di manager dal

L'OFFERTA

1 MILIARDO di euro l'aumento di capitale interamente garantito da Air France. Un rappresentante del Tesoro nel board.

850 MILIARDI di euro gli investimenti previsti nel biennio 2008-10 per il rinnovo della flotta.

centro direzionale della Magliana ha una sua ragione economica e politica. Quando nel 2001 il ministro dell'Economia Giulio Tremonti eredita Alitalia - il Tesoro è il principale azionista con oltre il 54% - la compagnia aeroportuale ha i conti gestibili. La società, grazie anche a partizioni straordinarie, nel 1998 aveva strappato persino un leggero utile. Il problema è la gestione e la politica di alleanze. Il gruppo deve essere snellito e ridisegnato. Si deve trovare poi un partner capace di garantire il salto. Va anche privatizzato. Lo vuole l'Europa e le tasche dei cittadini



La sede del centro direzionale Alitalia. Foto di Alessandro Di Meo/Ansa

che negli ultimi dieci anni hanno versato nel gruppo oltre tre miliardi di euro. I punti sono concatenati. Ridisegnare il gruppo vuol dire anche farlo tornare alla redditività. Una società che fa utili è appetibile e può essere privatizzata più facilmente. Una volta privatizzata si può pensare alle alleanze. Come quella con Air France e Klm. Ed è a questo che il primo piano industriale di Francesco Mengozzi, datato novembre 2001, due mesi dopo l'attentato alle Torri Gemelle, punta. Poche parole d'ordine: utile nel 2003, aumento della flotta, ricapitalizza-

zione, esuberi per 2500 persone, ma anche ridefinizione dell'hub di Malpensa. Perché l'aeroporto di Varese dalla sua nascita nel 1998 non decolla. Le infrastrutture promesse dalle istituzioni locali non ci sono. I collegamenti veloci con le province limitrofe, le nuove metropolitane, i treni che devono spingere l'hub a diventare l'aeroporto di tutto il Nord Italia non vengono realizzati. Lo scalo, che doveva essere il punto di riferimento del Nord è isolato. E poi il Nord, almeno quello produttivo, preferisce volare da Brescia, Bergamo, Verona, Torino e addirittura da Linate. Al progetto di ridimensionare Malpensa si oppone la Lega Nord. Che chiede e ottiene, come contrappeso, alle pretese di Alleanza Nazionale, la presidenza del gruppo con Giuseppe Bonomi.

E siamo nel 2003. Il piano Mengozzi annacquato da resistenze sindacali e politiche è ormai vuoto. Così come il progetto di una privatizzazione. Al quale per ragioni simili, la salvaguardia di Fiumicino e Malpensa, cioè di bacini elettorali, vi si oppongono An e Lega. Mengozzi lascia nel 2004. L'azienda, rifiutata da Air France e Klm per una fusione paritetica, arranca con perdite elevatissime (oltre 800 milioni). Il governo pensa a una gestione commissariale che consegnhi la parte sana di Alitalia in mano ad imprenditori disposti a rilanciarla. Si fa anche il nome del

traghetto: Maurizio Basile manager che ha condotto l'Eni, Ente tabacchi, alla privatizzazione. Ma il progetto non va in porto. far fallire Alitalia significa caricarsi costi sociali enormi. Si preferisce galleggiare. Con Giancarlo Cimoli, un passato alle Ferrovie e una fama da risanatore, un prestito ponte da 400 milioni e un'altra ricapitalizzazione da un miliardo e 205 milioni. Anche Cimoli promette il ritorno all'utile ma è solo una chimera. Alitalia affonda trascinato da Malpensa, che fa perdere al gruppo oltre 200 milioni all'anno. Ma non la faccia al governo Berlusconi.

GERMANIA

Lufthansa vuole entrare nel mercato del cargo

Lufthansa sarebbe pronta ad entrare nel mercato italiano del cargo aereo prendendo il posto di Alitalia, nel caso in cui si concluda la vendita ad Air France-Klm. Operazione che, secondo il piano dei franco-olandesi prevede appunto l'abbandono da parte della compagnia italiana, del settore merci entro il 2010. Lo ha detto, ad Air Press, Carsten Spohr, chief executive officer e chairman di Lufthansa Cargo, nel corso di una conferenza stampa a Francoforte per la presentazione dei risultati annuali del settore cargo. «Alitalia - ha annunciato Spohr - è per noi un competitor, anche molto forte, quindi se dovesse lasciare libero il mercato noi saremmo pronti ad entrare al suo posto. Quello italiano è un mercato molto importante per noi, nel quale stiamo già cercando di aumentare la presenza».