

REBUS ALITALIA

Il Cavaliere smentisce Passera: la sua banca non si è tirata indietro. Ma l'alternativa non è immediata «servono 3 o 4 settimane»

Spinetta non cede al pressing: AirFrance-Klm va avanti e il 25 incontrerà i sindacati. Tra debito e investimenti servono oltre 2 miliardi

Berlusconi lancia la cordata elettorale

«Sono impegnato io, quindi si farà». Veltroni: se ci sono disponibilità escano allo scoperto in 48 ore

di Roberto Rossi / Roma

ITALIANI «I pochi giorni» della mattina sono diventati «3 o 4 settimane» nel pomeriggio. Ma la cordata italiana alternativa ad Air France per l'acquisizione di Alitalia sta marcian- do. Almeno secondo il promotore Silvio Berlusconi. È una «proposta vera», ha

assicurato il leader della Pdl. Che per ora, però, non ha padri. Di imprenditori pronti a farsi avanti, tranne qualche minore eccezione, se ne vedono pochi. neanche la chiamata alle armi di Berlusconi in stile Risorgimento - «o si fa Alitalia o si muore» - ha raccolto consensi. Il fatto è che la partita è troppo complicata. Il gruppo aereo costa troppo, oltre due miliardi di tra debito e investimenti, per farne un solo boccone. Questo non vuol dire che Berlusconi non ci stia provando. Il premier, secondo fonti informate, avrebbe sguinzagliato il consulente di fiducia Bruno Ermoli per cercare volentieri. Ma per ora le adesioni sono state piuttosto scarse e risicate. C'è il gruppo turistico alberghiero Soglia (Gerardo Soglia, alla guida del gruppo, è candidato alla Camera con il Pdl nel collegio Campania 2), forse un'altra società bergamasca specializzata in trasporto aereo cargo, ma per ora nulla più. C'è anche AirOne, ma quella c'era anche prima e da sola non basta. Ci sono i figli di Berlusconi ma, come ha ricordato l'ex premier, «potrebbero unirsi a un esercito di imprenditori» solo dopo, con «un intervento ad adiuvandum».

Non ci sono imprenditori e mancano anche le banche. Intesa Sanpaolo ha sempre espresso un interesse di fondo per finanziare un progetto su Alitalia ma vincolandolo a un progetto serio. Quello di AirOne era stato reputato tale ma quattro mesi fa. Ora senza niente sul tavolo la ban-

ca non si muove. È anche per questo che si sta cercando altrove. All'estero soprattutto. Sembra che sia stata interpellata anche Jp Morgan, ma anche qui i risultati sono stati pochi. Per questo Berlusconi, nonostante le rassicurazioni («sono impegnato io, quindi si fa»), ha preso altro tempo. Tre o quattro setti-

mane che portano dritto alle elezioni. La campagna elettorale rischia di ingessarsi su un solo argomento e sulle trovate di Berlusconi. Un rischio che Walter Veltroni non vuole correre. «Se c'è una cordata italiana si faccia avanti in 48 ore - ha detto il leader del Partito Democratico - altrimenti con Air France si faccia un accordo

sindacale che riduca l'impatto sociale e si consenta a Malpensa nei tempi giusti di poter sostituire le vecchie rotte Alitalia con altre compagnie aeree. Altrimenti è legittimo pensare che nuove cordate siano evocate per ragioni elettorali». Per ora quindi la proposta di Air France è l'unica sul campo. E no-

nostante la pressione politica di Berlusconi - «la risposta ad Air France la darà il prossimo presidente del Consiglio e sarà un secco e un pieno no» -, il gruppo parigino non intende mollare. Jean-Cyril Spinetta sta preparando con «serietà, buona volontà, grande scrupolo» l'incontro di martedì prossimo con i sindacati

italiani: è convinto che la proposta per l'integrazione di Alitalia nel gruppo franco-olandese sia «solida, concreta, fondata», ed è certo di avere «interlocutori attenti». Per i francesi ottenere il via libera del prossimo governo resta una condizione necessaria, ma è un problema che, eventualmente, si potrà solo a suo tempo. «Noi sappiamo ciò che possiamo fare e bisogna che questo piano sia accettato o rifiutato, ma adesso e non tra due mesi o un mese», ha detto il direttore commerciale di Air France-Klm, Christian Boireau.

La posizione dei francesi è la stessa degli amministratori di Alitalia. Preoccupati dalla situazione finanziaria del gruppo, poco solida. Servono subito 200-300 milioni e più una ricapitalizzazione di circa 750 milioni a maggio. «È ora di essere seri» ha detto il premier Romano Prodi. Anche perché ci sono circa diecimila dipendenti che vorrebbero conoscere con certezza il loro futuro. In tempi brevi. Per evitare, come ha spiegato Veltroni, «il fallimento e il lastrico per migliaia di lavoratori».

La situazione finanziaria del gruppo è poco solida: necessari subito 2-300 milioni



Una immagine ripresa davanti alla sede del centro direzionale Alitalia. Foto di Cristofani/Ansa

INCANTATI



L'applauso al mago Silvio

Scettici ma incantati, con il naso all'insù a guardare se il mago Silvio riesca il suo ultimo numero: il salvataggio di Alitalia dalle grinfie degli odiati francesi. Segretamente innamorati dell'impossibile, con molti se e tanti ma, non sono pochi i politici e sindacalisti, molti dei quali a sinistra, che sperano nella riuscita dell'ultimo colpo del prestigiatore di Arcore. D'altronde riuscire a trovare una cordata di imprenditori nel giro di quarantotto ore, dopo che per un anno non si è fatto avanti nessuno capace di mettere sul piatto oltre due miliardi di euro, non è cosa da tutti i giorni. Sentire la senatrice Manuela Palmi, capogruppo Verdi - Pdci, dire «spero da Berlusconi non solo slogan», oppure Angeletti, sperare in «un'alternativa ad Air France», fa riflettere. Se poi anche il presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, arriva a dire che «la cordata di Berlusconi per ora non c'è, ma se ci fosse e se rientrasse anche la famiglia Berlusconi non direi di no», significa che al mago Silvio, anche senza prestigio, il numero è riuscito. Quando il venditore ti incanta vuol dire che la merce è già venduta. Berlusconi ha già vinto. Ha fatto credere di avere quello che non ha. Una magia appunto. Che non sarà realizzata. Il consiglio dal cappello non sarà tirato fuori neanche questa volta. Ma non importa. Non conta tanto il numero, quanto l'illusione. E conta soprattutto che ci siano mani pronte all'applauso. Tanto il 14 aprile è dietro l'angolo.

ro.ro.

Il Comitato Malpensa: non cancellate il Cargo

La dismissione della sezione Cargo «finirebbe con il mettere a repentaglio la crescita di una filiera come quella della logistica, che nei soli comuni dell'Area Malpensa occupa oltre 13.000 lavoratori e di allontanare dal nostro territorio numerose aziende, anche multinazionali, che qui hanno scelto di investire anche per la presenza dello scalo internazionale». Lo afferma Gianfreco Comazzi, presidente del Comitato Malpensa che riunisce le Camere di Commercio di Milano, Novara e Varese. Il Comitato ricorda che nello scorso 2007 l'incremento delle merci movimentate è stato del 16% rispetto all'anno precedente, salendo a quota 470.000 tonnellate: il 50% dell'intero traffico merci via aereo in Italia.

RIPENSAMENTI La società di Toto: «L'esecutivo adesso deve decidere se vuole ricevere o meno nuove proposte di acquisto»

AirOne e Soglia, tornano le tentazioni italiane

/ Roma

Sono stati sempre pochi. E spesso seconde linee. Gli imprenditori italiani presenti nella partita Alitalia si sono contati sempre sulle dita di una mano. Il finanziere Paolo Alazraky, la romagnola Capper (sanitari), la Aeromar (trasporto cargo), i viaggi del Ventaglio, a un certo punto anche Carlo De Benedetti. Tutti nomi mai decollati. Perché sarà anche vero, come ha spiegato Silvio Berlusconi, che «Alitalia è un'emergenza Paese», ma poi al Paese e ai suoi capitani coraggiosi non importa più di tanto metterci soldi. L'unico tentativo serio è stato quello di AirOne. Serio, ma debole. Finanziariamente e industrialmente. Scartato dal consiglio di ammi-

nistrazione dell'Alitalia lo scorso dicembre per l'esiguità dell'offerta, per la dimensione del gruppo (un sesto di Alitalia), per l'incertezza finanziaria della proposta (tutta giocata a debito), fatta da una compagnia che fattura sei volte meno della compagnia aerea nazionale (circa 700 milioni contro oltre quattro miliardi) e con un alto livello di indebitamento (390 milioni nel 2006). Ora, dopo l'uscita di Berlusconi, AirOne è tornata all'improvviso sulla cresta dell'onda. Il gruppo di Carlo Toto ha ritrovato appeal mediatico. Italiana e pronta a gettarsi su Alitalia, o quello che ne rimarrà. «Deve decidere il governo - ha scritto ieri Ap Holding in una nota

- se vuole ricevere altre proposte perché in una operazione così complessa è impossibile presentare offerte "al buio" senza una due diligence, sebbene breve (almeno tre settimane)». Per presentare «una proposta vincolante - spiega il comunicato della società - è essenziale effettuare una due diligence, ovvero una verifica sui dati e sullo stato di salute della compagnia. A

«Per formulare un'offerta vincolante non si può procedere al buio, è essenziale una due diligence»

diciembre avevamo presentato un piano forte di risanamento e di rilancio per Alitalia, ma siamo stati esclusi» dalla seconda fase «che è stata concessa, per tre mesi, solo ad Air France-Klm». Un'esclusione sulla quale AirOne ha fatto ricorso prima al Tar e poi al Consiglio di Stato, perdendo entrambe le volte. Anche perché, secondo fonti governative, la «proposta forte» in realtà tanto forte non era. Oltre alla debolezza finanziaria mancava un partner industriale, mancavano gli aerei a lungo raggio, «gli Airbus promessi non erano stati prenotati», non era chiaro «lo sviluppo del gruppo». Per questo fu deciso di accantonare il progetto «italiano» e trattare con i francesi. Ma questo fino a due giorni fa.

Quando l'italianità è tornata di moda grazie a Berlusconi. Alla ricerca disperata di qualche imprenditore da affiancare al gruppo AirOne. Un nome forte. Che per ora non c'è. L'unico che si è fatto avanti è stato il gruppo alberghiero Soglia. Poca roba. La società, amministrata da Gerardo Soglia (che oltre ad essere candidato per il Pdl in Campania è anche presidente del Pescara Calcio), fattura cento milioni. Per avere Alitalia intera servono 2 miliardi subito. Che neanche AirOne ha nella sua disponibilità. E allora sorge un dubbio. Non è che dietro all'italianità si nasconde il progetto di far fallire Alitalia e smembrarla? C'è da scommettere che al banchetto si presenteranno in molti. Tutti italiani.

ro.ro.

L'opinione

ANGELO DE MATTIA

DILEMMA Per i vertici dell'istituto l'intervento è «al momento inimmaginabile», ma restano spiragli, mentre la vicenda ha bisogno della massima chiarezza

In campo oppure no? Intesa-Sanpaolo si pronuncia

Si corre il rischio di prestarsi a strumentalizzazioni, a meschini giochi elettorali, a cambi delle parti in commedia, alle manifestazioni del noto conflitto di interesse, ai giochi di contraenti sine titolo, trascurando le vere prospettive dell'azienda, dei lavoratori, del Paese: eppure vale la pena chiedersi se esista o no, pur dopo le formali smentite, un interesse, anche per ora soltanto di analisi e di monitoraggio, da parte di Intesa-Sanpaolo alla vicenda Alitalia. E chiedersi come vadano lette le dichiarazioni del suo amministratore delegato, Corrado Passera, riflettendo sull'intera costruzione del pensiero adottata («È al momento è inimmaginabile...»). Intesa-Sanpaolo è una grande banca, di rilievo internazionale; ha vertici e management di prim'ordine. È la risultante della prima grande aggregazione nel mercato italiano. Ed è anche la prima ad avere adottato il sistema di governance duale. Ieri Intesa-Sanpaolo ha occupato molti articoli di stampa, sostan-

zialmente per due motivi: per i risultati di bilancio, complessivamente positivi, con un utile record di 7,2 miliardi, e per la sua reiterata chiamata in causa, da parte di Berlusconi, in un'asserita funzione di sostegno ad una cordata di imprenditori che dovrebbe costituire l'alternativa ad Air France per l'acquisizione di Alitalia. Intesa-Sanpaolo si è presentata ad origine come banca al servizio dello sviluppo economico. È stata definita banca-Paese. Perché ritiene che una sintesi avanzata tra finalità strettamente aziendali e obiettivi di interesse generale costituisca il miglior modo per rispondere alle attese della proprietà e per tutelare i depositanti. È una linea coerente con la visione del capitalismo come necessariamente temperato più volte rappresentata dal suo presidente, Giovanni Bazoli. Intesa-Sanpaolo, nei mesi scorsi, aveva fiancheggiato, con grande impegno e notevole esposizione mediatica, il tentativo di AirOne di conquistare la compagnia di bandiera. Ne era-

scaturite pretestuose ed interessate critiche sul ruolo svolto, quasi che a un istituto di credito dovesse essere impedito di sostenere l'iniziativa di un'impresa non finanziaria sulla base di un progetto ritenuto valido nel giudizio del banchiere sul merito di credito. Ne era anche derivata una mezza polemica con il ministro dell'economia sugli impegni effettivamente assunti dalla banca, nonché una serie di osservazioni su presunte proiezioni in politica dell'amministratore delegato, che poi ha sempre smentito. L'iniziativa di AirOne non ha tuttavia compiuto i passi sperati dai promotori. A un certo punto, si è preferito, rispetto all'opzione di poter disporre di almeno «due forni», imboccare la strada - per la verità non scevra di controeffetti - della trattativa esclusiva di Alitalia e Governo con Air France. L'amministratore delegato, dopo le funamboliche esternazioni berlusconiane, ha tirato il freno, come è stato scritto, ma ha anche aggiunto che, perché l'istituto si pronunciasse,

rebbe necessario saperne di più sull'Alitalia, dal momento che AirOne è stata a suo tempo esclusa dalla due diligence. Ha poi lodato il progetto (definito molto bello) che la compagnia di Toto aveva concepito e che avrebbe dato vita ad un operatore di prima grandezza. Acqua ormai passata? Factum infectum fieri nequit, come direbbero i latini, ciò che è stato fatto non si può ritenere non fatto? O c'è dell'altro, per l'immediato oppure nella prospettiva di una non favorevole evoluzione della trattativa in corso? Non è certamente l'esegesi del pensiero, espresso o recondito, di Passera che deve impegnare l'osservatore. Ma nel punto cruciale in cui si trova la vicenda Alitalia, si ha bisogno della massima chiarezza. Una posizione netta, definitiva di un istituto del rilievo di Intesa-Sanpaolo avrebbe l'effetto o di troncane, senza nessuna possibilità di appello, ogni disquisizione sulle cordate imprenditoriali alternative che - sprovviste di un sostegno bancario - avrebbero ben poca credibilità, tenu-

to conto anche del livello del capitalismo italiano; oppure si potrebbe manifestare una disponibilità netta della banca. Al limite, potrebbe essere la leva per l'associazione di altre banche. In questo secondo caso, si potrebbe aprire uno scenario nuovo. Si potrebbe, quindi, il problema dei tempi e delle modalità del negoziato. Se giustamente si vuole, nelle dichiarazioni del governo, che le eventuali iniziative prospettate in alternativa ad Air France debbano essere tempestive e serie, con la nettezza della posizione di Intesa-Sanpaolo si otterrebbe una decisiva cartina di tornasole. Si caricherebbe così la banca di una scelta fondamentale, di carattere generale? Niente affatto. Soltanto si eliminerebbe definitivamente la possibilità di strumentalizzazioni e l'istituto, come è nella sua vocazione, darebbe un contributo importante al Paese, al di là dei tatticismi. Cesserebbe, infine, la singolare interpretazione autentica del pensiero della banca da parte di Berlusconi.