

REBUS ALITALIA

«Con il centrodestra e Tremonti ministro le azioni del gruppo sono scese, in cinque anni, da 12 a 1 euro. Di miracoli non se ne sono visti»

«Anche noi avremmo voluto una cordata italiana ma chi ne aveva la possibilità non ha deciso. Chi vuole ha tempo fino a giugno per l'offerta»

«Berlusconi premier ha affossato la compagnia»

Bersani: «Oggi con le sue uscite fa turbativa politica, l'alternativa sono i libri in tribunale»

di Bianca Di Giovanni / Roma

MIRACOLI «È arrivato l'uomo dei miracoli che prospetta un nuovo Bengodi per Alitalia tutta italiana. Ma con lui premier, Tremonti al Tesoro, Bonomi, oggi alla Sea, presidente Alitalia, l'azione è scesa da 12 euro a 1 euro. Di miracoli non se ne sono visti». Pier Luigi

Bersani non si tiene di fronte all'attacco di Silvio Berlusconi sui destini della compagnia di bandiera. «Il vero ultimo treno per Alitalia è passato nel 2003 - spiega - quando si poteva fare un accordo molto migliore con Air France e Klm e il centrodestra non l'ha fatto». Il ministro prospetta a questo punto un solo modo per risolvere la questione: che Air France apra una trattativa seria con il sindacato e che poi si proceda. «Se c'è chi ha un'offerta migliore ha tutte le opportunità di presentarla: la procedura non lo esclude. Ma dev'essere davvero migliore».

Sembra molto semplice. Perché allora tante urla? Di Pietro parla di insider trading. E Lei?

«Di Pietro ha in mente una turbativa di mercato. Io credo che qui ci sia più una turbativa politica. In ogni caso è chiaro che è una mossa tesa più a impedire che a costruire, perché non si può sospendere il codice civile perché lo chiede Berlusconi».

Lei non crede praticabile un'alternativa italiana oggi?

«Abbiamo avuto un anno e mezzo di tempo dove non sono mancate né le occasioni né le sollecitazioni nei modi dovuti perché arrivassero offerte. Anche noi avremmo voluto una cordata italiana. Alla fine una cordata italiana ha avuto a un certo punto la possibilità di essere da sola a decidere: non si è concluso. Hanno avuto tutto il tempo e il modo di vedere

i conti e quant'altro».

Loro sostengono che questa opportunità è stata data solo a Air France.

«È stata data ai francesi in una fase successiva».

AirOne parla di paletti molto stringenti del Tesoro, che poi sono scomparsi. L'accusa è che le regole non siano state

uguali per tutti.

«Ma non diciamo eresie. Le regole sono state quelle standard, usate in tutti i Paesi in casi analoghi. Il fatto che si è arrivati alla fine con una sola proposta concreta deriva semplicemente dal fatto che Alitalia è difficile da vendere, per come è stata ridotta, e non certo da noi. Io di aziende in crisi ne

ho viste molte e posso assicurare che quando un'azienda è appetibile le offerte fioccano, e non ci si ferma davanti a paletti e cose varie. La proposta Air France è sicuramente dura».

Si può modificare?

«I francesi parleranno martedì con il sindacato e lì si vedrà. Basta che però non circolino delle stu-

daggi. Berlusconi dice che Air France paga un piatto di lenticchie. Voglio ricordare che i francesi si accollano 1,6 miliardi di debiti e fanno un miliardo di ricapitalizzazione, rilevano 500 milioni di obbligazioni. Tutta la partita vale tre miliardi. Se dall'uovo di Pasqua uscirà chi li tira fuori con un piano industriale convincente si

è sempre in tempo ad esaminare un'altra proposta».

In realtà anche dicendo sì ad Air France la strada resta aperta fino a giugno per un'offerta migliore.

«Certo che è così. Vorrei anche ricordare un altro punto, che Berlusconi sottovaluta perché per lui le leggi sono ammennicoli. Esiste il codice civile: qui non siamo in condizioni di fare scelte di opportunità politica su due mesi o qualche settimana. Se decade l'offerta Air France il cda e l'azionista devono valutare se sono in condizioni di mandare avanti l'azienda o di chiedere il commissariamento. Non è facoltativo: esiste una legge molto severa».

Non si poteva sospendere la partita con la crisi?

«La politica non può fare tutto. I conti sono conti e le leggi sono leggi. Il mondo non si ferma perché in Italia c'è la crisi».

Per alcuni la proposta Air France è quasi peggio di un commissariamento.

«Chi parla così non sa quel che dice. I numeri sono severi, ma ad esempio non sono paragonabili a quelli offerti da Ansaldo o Belli, dove da 6.000 lavoratori ne sono rimasti 600 con la casa madre. In ogni caso qui c'è un'offerta precisa. Quando si va in amministrazione controllata non si può prevedere nulla. Non escludo giochi sulle spoglie di Alitalia».

Crede all'ipotesi Lufthansa?

«Il consiglio di sorveglianza della compagnia, a cui partecipano anche i sindacati, ha detto già di no. Parliamo di società serie, non degli imbonitori che si vedono da noi. Difficile che adesso mandino un messaggio diverso agli azionisti».

Per la Lega il tema centrale è Malpensa.

«Il problema di Malpensa va affrontato seriamente: bisogna costituire un tavolo di transizione con enti locali e sindacati per stabilire il ruolo da dare allo scalo all'interno del sistema aeroportuale del nord. Quanto al ricorso legale, mi pare improvvisabile e temerario. Non si può decidere di chiedere miliardi e poi trattare milioni».



Il ministro dello Sviluppo Economico, Pierluigi Bersani. Foto di Luca Bruno/Ap

LA VOCE.INFO

«Se salta il termine del 31 marzo si va dritti al fallimento»

L'offerta di Air France «può apparire indignata. Ma i margini di trattativa sono ridotti quasi a zero: se salta la scadenza del 31 marzo andrà inevitabilmente verso il fallimento», anche perché «non ci sono state, in quindici mesi, concrete offerte alternative». È la conclusione cui arriva l'economista Andrea Boitani in un articolo dedicato alla compagnia aerea sul sito LaVoce.info. «Alitalia - spiega l'esperto - ha accumulato oltre 1,7 miliardi di debiti finanziari, perde centinaia di milioni l'anno insieme a quote del mercato

nazionale, internazionale e intercontinentale, ha una flotta tra le più diversificate e vecchie d'Europa. I diritti di traffico (e gli slots) sono il suo unico valore...Purtroppo, l'atto finale coincide con la campagna elettorale. Il che significa che il governo non ha l'autorevolezza e il potere per coordinare e guidare una trattativa complessa tra gli acquirenti di Air France-Klm, i sindacati, la Sea, i politici lombardi: gli manca infatti completamente l'orizzonte temporale necessario a rendere credibili promesse e minacce»

■ Raffaele Bonanni a testa bassa contro il governo. «La responsabilità della situazione attuale è tutta sua - dichiara il leader Cisl - che ha avallato un piano e un trattativa senza rivelare i punti irrinunciabili che aveva posto».

Per Bonanni il commissariamento è «un giochetto puerile», un «ricatto» inaccettabile. Anche il segretario Filt-Cgil Mauro Rossi se la prende con il ministro del Tesoro, su cui «ricadrebbe la responsabilità del commissariamento». Ma in casa Cgil si avanza anche una sorta di «piattaforma» da presentare martedì a Jean-Cyril Spinetta: aumento dei voli a lungo raggio e acquisto dell'intero pacchetto, Fly e Service. Insomma, la Cgil «continua cocciutamente a cercare una trattativa vera con Air France», spiega la segretaria confederale Nicoletta Rocchi. Ma a questo punto vanno tolti di mezzo gli ultimatum: non è accettabile la deadline del 31 marzo. Tanto più - osserva Rocchi - se si deve aspettare anche l'ok del prossimo governo. Anche Luigi Angeletti invita Spinetta a presentarsi al tavolo con condizioni meno gravose. Se così non sarà, «vuol dire che non vuole fare l'accordo. Se la trattativa fallisce è colpa di Air France» dice il leader Uil. I sindacati così piazzano le loro barricate in vista dell'incontro di martedì prossimo. Intanto fonti fi-

nanziarie confermano qualche apertura di Banca Intesa a riaprire il dossier, a condizione però che si abbia più tempo per esaminare i conti del gruppo. Per il resto, non spuntano nuovi nomi sul fronte della cordata tricolore. Anche dal quartier generale di Lufthansa, chiamata in causa da indiscrezioni stampa, non giungono segnali, probabilmente complice la Pasqua.

Molti proclami, invece, nel mondo politico. Tommaso Padoa-Schioppa intervistato dal Financial Times parla di «un'estremamente drammatica e sorprendente perdita di senso della realtà. La gente continua a sognare che ci sia ancora tempo, che ci siano compratori alternativi e soluzioni alternative, ma Alitalia ha ossessivo per poche settimane». Insomma, il ministro - messo sotto accusa anche da alcuni colleghi di governo - non lascia spiragli aperti. Intanto su Alitalia si infiamma il clima della campagna elettorale. Antonio Di Pietro accusa Berlusconi di insider trading, visto che fa credere «contrariamente al vero che ci sia qualcuno che vuole acquistare». Anche dal Pd arrivano parole dure sul comportamento del candidato premier del Pdl. Ma dal centrodestra fanno quadrato e Roberto Maroni rilancia la questione Malpensa. **b. di g.**

Uno ogni cinquanta chilometri: aeroporti all'ombra del campanile

Da Cuneo a Trieste, la moltiplicazione degli scali. Insieme hanno sottratto voli (anche internazionali) a Malpensa

di Angelo Faccinnetto / Milano

DECOLLI Cuneo, Parma, Treviso, Bergamo, Brescia... Dietro il decollo a metà dell'aeroporto di Malpensa non ci sono solo le difficoltà di Alitalia. Pesa anche

la crescita anomala del sistema aeroportuale del Nord Italia che, nel giro di pochi anni, ha visto la nascita di una decina di nuovi scali internazionali. Uno ogni 50 chilometri - o quasi - come in più occasioni ha avuto modo di osservare il ministro per lo Sviluppo economico, Pierluigi Bersani. Una indubbia comodità per i cittadini, che grazie alle centinaia di voli quotidiani *point to point* (spesso a basso costo) possono raggiungere le città e i grandi hub di tutta Europa senza doversi amare di pazienza per andare - in treno o in auto (senza un collegamento ferroviario diretto e con un'autostrada perennemente intasata) - a Malpensa. Ma anche una jattura per l'hub lombardo.

Basta dare uno sguardo ai voli che ogni giorno partono da questi scali per rendersene conto. Da **Linate**, il city airport di Milano (9.926.530 passeggeri nel 2007), grazie ai collegamenti delle 22 compagnie che vi operano si possono raggiungere tutte le città del Centro Sud d'Italia e le principali capitali europee. Da **Bergamo Orio al Serio** (45 chilometri da Milano) partono ogni giorno voli per l'Italia centro-meridionale - isole comprese - oltre che per Marocco, Portogallo, Spagna, Francia, Belgio, Olanda, Germania, Irlanda, Gran Bretagna, Austria, Svezia, Norvegia, Finlandia, Danimarca, Polonia, Lituania, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Albania e Turchia. Risultato: più di 5,7 milioni di passeggeri nel 2007. Marocco, Spagna, Francia, Belgio, Irlanda, Inghilterra, Germania, Polonia, Romania e Albania si possono raggiungere anche da **Torino Caselle** (3 milioni di passeggeri all'anno), poco più di 100 chilometri da Malpensa. Anche **Cuneo** (55mila abitanti)



è dotata di un aeroporto internazionale - quello di Levaldigi - dal quale si possono raggiungere, oltre che Roma e Olbia, anche Bucarest, Bacau, Tirana e Spalato. Fiumicino, Malpensa, ma an-

che Parigi, Monaco di Baviera, Catania, Palermo, Tirana sono raggiungibili, con più voli quotidiani anche da **Genova**, che nel suo orario annovera 23 destinazioni nazionali e 54 interna-

zionali. Mentre dall'aeroporto «Giuseppe Verdi» di **Parma** si vola, oltre che a Roma, anche a Palermo e a Londra Stansted. Pure l'elenco delle mete raggiungibili dal «Guglielmo Marconi»

di **Bologna** (4,3 milioni di passeggeri nel 2007) è nutrito e comprende, oltre all'Italia, tutta l'Europa e l'America (New York, L'Avana, Cancun), il Nord Africa. Marocco, Tunisia, Egitto, ma anche le Maldive, Lisbona, Parigi, Mosca, Londra, Amsterdam, Francoforte, Monaco, Colonia, Varsavia, Copenaghen, Vienna, Zagabria, Bucarest, Sofia, Tirana, Atene, Bratislava e Mosca sono a portata diretta dalla città delle Due Torri. Quasi superfluo parlare del «Federico Fellini» di **Rimini** e del «Ridolfi» di **Forlì**.

I primi ostacoli sulla rotta dell'hub di Varese: la vicinanza di Linate e la carenza di infrastrutture

Complice il turismo e le «fabbricette» dell'entroterra l'elenco delle mete non finisce più: dall'Est - Mosca soprattutto - al Nord Europa con puntate a Ibiza, Lampedusa e, da Forlì, Gero-

na e Valencia.

E quasi tutto il mondo è a portata di volo dall'aeroporto «Marco Polo» di **Venezia** e dalla sua dépendance di **Treviso**. Si va dagli Emirati Arabi agli Stati Uniti, dall'Ucraina alla Svizzera, dal Canada alla Russia, dal Marocco alla Norvegia. In tutto 170 destinazioni internazionali e 43 compagnie operative. Anche l'aeroporto di **Trieste** e del Friuli Venezia Giulia fa la sua parte, collegando, oltre alle tradizionali mete nazionali ed europee, città dell'Est Europa come Budapest, Praga e Belgrado.

Per finire, il sistema aeroportuale del Garda, con il «Valerio Caltullo» di **Verona** e il «Gabriele D'Annunzio» di **Brescia Montichiari** (meno di 100 chilometri da Milano), che negli ultimi anni ha avuto una crescita esponenziale (più di tre milioni di passeggeri, solo a Verona, nel 2006). Le destinazioni vanno dal Sud America (Brasile), all'Africa (Egitto, Marocco e Kenya) a tutta l'Europa continentale. Oltre alle mete nazionali. Si capisce, così, perché c'è chi dice che il Nord può anche fare a meno di Malpensa.