

REBUS ALITALIA

Il ministro dei Trasporti vorrebbe che AirOne formalizzasse una proposta d'acquisto per contrastare il matrimonio con i francesi

A fine gennaio la liquidità è scesa a 282 milioni di euro. Pesa il caro greggio Per il Tesoro c'è il rischio del fallimento

Sui conti l'ultimo scontro nel governo

Bianchi: liquidità per tutto il 2008. Bonino: sconcertante. In cassa rimasti circa 100 milioni

di Roberto Rossi / Roma

CONTI È sulla salute di Alitalia che si è consumato l'ultimo scontro politico all'interno del governo Prodi. Da una parte il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, dall'altra quello per il Commercio estero Emma Bonino, il vice premier e candidato sindaco di

Roma Francesco Rutelli, e il ministero del Tesoro. In mezzo il gruppo aereo, i suoi conti, la sua sopravvivenza, la sua sorte. Conoscere il vero stato di salute di Alitalia non è una questione di lana caprina. Dietro c'è una diversa visione delle sorti del gruppo aereo. Che oggi è in trattativa con Air France. Il ministero del Tesoro, titolare del 49,9% del gruppo, vorrebbe chiudere subito la partita. Tanto che il termine ultimo per le trattative tra sindacati e Air France è stato fissato dal consiglio di amministrazione di Alitalia il prossimo 31 marzo. Se entro quella data, o pochi giorni dopo, non si chiude l'unica strada percorribile è il fallimento.

Bianchi non vuole, invece, un matrimonio con Parigi. Nonostante il gruppo di Carlo Tota abbia proposto un'acquisizione tutta a debito e senza specificare partner industriali, il ministro è stato sempre un grande sponsor di AirOne. Secondo Bianchi, per Alitalia si potrebbe pensare a una soluzione come quella adottata per la Fiat (un prestito convertibile da parte di un pool di banche). Ma AirOne dovrebbe presentare un'offerta vincolante. Per farlo, però, serve tempo. Che per Bianchi c'è. «I dati ufficiali - ha detto ieri in

In un solo mese l'indebitamento della compagnia è salito del 6,8% a 1,28 miliardi

un'intervista - dicono che Alitalia ha presentato qualche mese fa un piano cosiddetto di sopravvivenza dove prevedeva che per tutto il 2008 ci sarebbe stata liquidità sufficiente». Le parole di Bianchi, di opposto tenore a quelle del Tesoro che ha sempre paventato il rischio del fallimento, non sono andate

giù al vicepremier Rutelli («c'è pochissimo tempo»), e hanno scatenato subito la reazione della Bonino che ha definito l'intervento del ministro «sconcertante», invitando lo stesso Bianchi ad andare a verificare la posizione finanziaria del gruppo al 31 gennaio per definirne con certezza il suo stato di sa-

lute. E il quadro clinico è disastroso. Nel mese di gennaio il debito del gruppo è aumentato di 81 milioni (il 6,8% in più rispetto a dicembre) salendo a quota 1,28 miliardi. La liquidità, invece, tra disponibilità e crediti a breve, ha perso 85 milioni (-23%) ed è scesa a 282 milioni di euro.

Questa erosione non riguarda solo gennaio. Da settembre a oggi, mese dopo mese, il gruppo ha intaccato oltre 120 milioni. Se questo trend prosegue, è ipotizzabile una crisi finanziaria a breve. A marzo in cassa sarebbero rimasti solo 100 milioni. Con i quali si devono pagare fornitori e dipendenti. E poi? E poi

c'è l'amministrazione controllata, il fallimento. Eppure, come ricordato da Bianchi, il 26 settembre scorso il presidente del gruppo Maurizio Prato disse che Alitalia poteva resistere un altro anno (cioè fino a settembre 2008). Davanti al Parlamento, per l'illustrazione del piano industriale della compagnia, definito di «sopravvivenza», Prato sembrò rassicurare la platea ricordando che bisognava affrettarsi nel processo di privatizzazione ma non in questo modo.

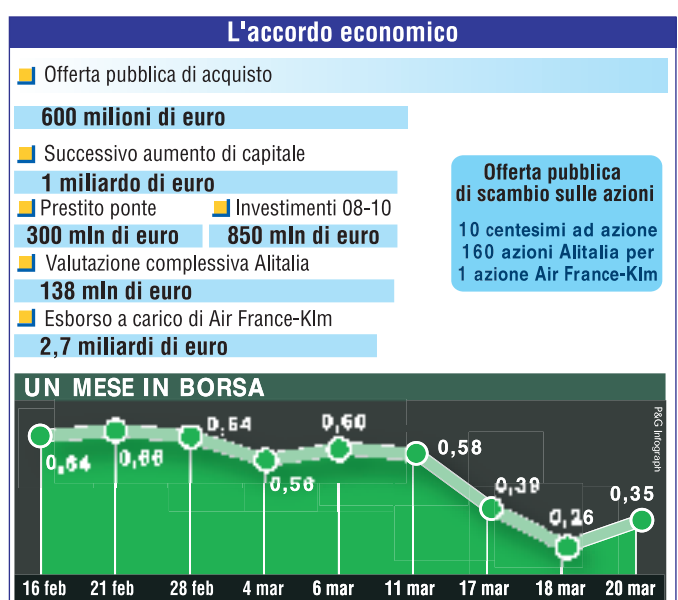
Ma da settembre a gennaio ci sono quattro mesi. Cos'è successo nel frattempo? La spiegazione principale va ricercata nel rincaro inaspettato del prezzo del petrolio. Lo scorso 26 settembre un barile di greggio valeva 80,29 dollari. Quattro mesi più tardi il suo prezzo è salito a 101 dollari con punte di 105. Qualsiasi compagnia aerea si tutela contro rialzi imprevedibili con delle forme assicurative. Alitalia, invece, no. È dai tempi di Giancarlo Cimoli che non ne esistono più. Tagliate per fare cassa sperando in una stabilità energetica. Smentita dagli eventi. E il rialzo del petrolio ad Alitalia costa caro. Secondo Jean-Cyril Spinetta, amministratore delegato di Air France, ogni aumento di dieci dollari del prezzo del greggio comporta per Alitalia, che ha anche una flotta piuttosto vecchia, un aggravio di spesa di circa 40 milioni.

L'annotazione di Bianchi, dunque, è fuori tempo massimo. Tra l'altro Alitalia è una società quotata i cui conti sono sottoposti al controllo della Consob. C'è il rischio che le parole del ministro dei Trasporti generino ancora più confusione. E alimentare false speranze. Non solo tra i diecimila dipendenti, ma anche tra i risparmiatori. Alitalia deve restituire 714 milioni di prestito obbligazionario nel luglio 2010.

L'annotazione del ministro è fuori tempo massimo e potrebbe alimentare false speranze



Foto Ansa/Telenews



HANNO DETTO

Bonino



Basta andare sul sito internet per capire la realtà della situazione finanziaria

Bianchi



C'è un piano per la sopravvivenza. Si potrebbe pensare a un prestito delle banche

L'opinione

ALFREDO RECANATESI

SEGUE DALLA PRIMA

BILANCI Troppi slogan, nessun confronto sui costi reali

Alla cieca nel polverone elettorale

Fatto sta che, presa in pasto dalla campagna elettorale, su Alitalia è stato sollevato un tale fitto polverone dietro il quale non si sa più cosa stia accadendo. Ma è polvere, ossia parole pronunciate senza avvertire la necessità di argomentare o, meglio, avvalorare con dati di fatto quanto con tanta leggerezza si va dicendo. Berlusconi sappiamo com'è fatto: nel bene e nel male si fa prendere dall'entusiasmo fino ad un inconsapevole aggettivo annunciando che c'è una cordata italiana pronta a rilevare Alitalia provocando un immediato salto della sua quotazione in borsa (con la Consob che, evidentemente, aveva già cominciato le sue vacanze pasquali). Ma, che membri del governo, senza portare un solo dato contabile, smentiscono il ministro dell'Economia sulla realtà della situazione economica e finanziaria di una Alitalia che lo stesso ministro dell'Economia controlla è cosa già più sorprendente. Com'è sorprendente che la Moratti, Formigoni e l'intero fronte del Nord persistano nel reclamare la moratoria sui voli da Malpensa senza darsi carico di precisare come rimediare ai costi che ciò comporterebbe per una già esangue Alitalia.

Dentro questo irritante polverone ci si urta e ci si scontra senza capire neppure perché o su che cosa, come è accaduto ieri tra governo e sindacati per una frase di Prodi. Nella forma quelle parole potevano anche essere più leggere, ma nella sostanza, avendo richiamato i sindacati a tener conto del reale stato di Alitalia e della oggettiva difficoltà di trattare una cessione quando c'è un solo interessato alla acquisizione, è difficile considerarle fuori luogo anche da chi si da carico di tutelare, per quanto possibile, il futuro dei dipendenti. Malgrado questo polverone, infatti, la realtà fattuale rimane quella che era: i conti sono quelli che ha l'azionista di controllo, cioè il ministro dell'Economia; l'unica offerta avanzata formalmente e supportata da un piano industriale credibile è quella di Air France - Klm; se questa decade, malgrado qualche elasticità per la trattativa dichiarata ieri da parte francese, ad Alitalia non rimarrebbe che portare i libri in tribunale. La realtà fattuale rimane quella che era anche dopo l'annuncio e le assicurazioni di Berlusconi, perché non c'è un imprenditore che è uno, una banca che è una, un partner che è uno che finora abbia confermato una pur vaga disponibilità a partecipare alla ventila-

ta cordata italiana. Per altro, non c'è esempio di una compagnia di bandiera che, arrivata sull'orlo del fallimento, sia stata "salvata" senza un passaggio di proprietà transnazionale e senza un iniziale drastico taglio delle rotte, della flotta e degli organici. Neppure la spagnola Iberia che fu, sì, privatizzata con un nucleo forte di azionisti spagnoli e non più di un 10% di British Airways, ma solo a motivo di una norma europea ora destinata a decadere con la liberalizzazione dei cieli, aprendo così la strada all'esercizio della opzione che non a caso gli inglesi avevano chiesto ed ottenuto per salire al 50 ed oltre per cento. Ciò nondimeno, il ruolo, e persino la percezione, di Iberia come compagnia di bandiera spagnola non è in discussione né in Spagna, né altrove. Auspicare che la soluzione del problema Alitalia venga tenuta fuori della campagna elettorale sarebbe, a questo punto, ingenuo. Altrettanto ingenuo sarebbe auspicare che almeno non si creino illusioni che tutto, a Roma come a Malpensa, possa proseguire come prima. Non rimane che auspicare che per le loro scelte gli elettori sappiano distinguere le informazioni oggettive e documentate dalle pur intriganti melodie dei tanti pifferai in competizione tra loro.

MARTEDÌ 25 MARZO ROMA

SENZA CASA CITY TOUR

DALLE ORE 15 CITY TOUR:
Cantiere Via Gustavo Modena 92, complesso Cinema Maestoso e in Via Pietro Marchisio

ORE 18
Piazza Don Bosco

COMIZIO

MERCOLEDÌ 26 MARZO ORE 17:30

CENTRO POLICULTURALE BAOBAB - ROMA Via Cupa, 5

LA SINISTRA, I GIOVANI, LA CITTA'

Incontro con:
FAUSTO BERTINOTTI

IL 13 E IL 14 APRILE
FAI UNA SCELTA DI PARTE.

www.Sinistrarcobaleno.it