

I numeri I debiti allo Stato, i soliti noti incassano

Pochi numeri spiegano la verità del caso Alitalia. I francesi avrebbero comprato tutta la compagnia, comprese le passività, investendo quasi 3 miliardi di euro, ai tempi di Prodi. Ma l'operazione venne bloccata, Berlusconi voleva una soluzione italiana. Sei mesi dopo, i contribuenti italiani pagano i debiti, migliaia di lavoratori vanno in cassa integrazione e Air France entra nel capitale per un pugno di euro.

2,8 miliardi di euro, è l'investimento previsto di Air France all'epoca della trattativa per l'acquisto di Alitalia, quando era in carica il governo di centro sinistra guidato da Romano Prodi.

300 milioni di euro è il valore del prestito ponte concesso dal ministero dell'Economia all'Alitalia, prima delle elezioni della scorsa primavera.

300 milioni di euro, questa è la cifra stimata che investirà Air France oggi per rilevare circa il 25% della nuova Alitalia e diventare così primo singolo azionista e partner strategico della "nuova" compagnia privatizzata.

4 miliardi di euro è il costo stimato che i contribuenti italiani saranno chiamati a pagare per le passività della vecchia Alitalia.

7 mila sono i lavoratori Alitalia considerati in esubero.

le24ore) i nostri valenti cavalieri dell'aria avrebbero strappato un regalino: maggiori entrate ad Alitalia sui biglietti venduti dalla propria rete per voli intercontinentali via Parigi. Un modo per far cassa, senza investire e scommettere nulla, guadagnando soltanto come pretende lo spirito imprenditoriale.

Poi c'è la partita degli "esuberanti", che con il piano francese di un anno fa si sarebbe potuta chiudere con perdite onorevoli. Il piano prevedeva infatti poco più di duemila esuberanti. Per altri tremila lavoratori vi sarebbe sta-

Gli esuberanti

Dai duemila iniziali siamo arrivati a oltre settemila

Il futuro

La nuova compagnia parte in una situazione molto delicata

ta garanzia di occupazione (grazie ad appalti garantiti) almeno per cinque anni in Az Servizi-Fintecna. I numeri di questi tempi si sono fatti ben più pesanti: settemila in meno, nel conto ovviamente anche quelli di Airone, la compagnia proprietà di Carlo Toto. Altro capitolo sarebbe quello dell'indotto, ma è difficile misurare le ricadute dei tagli: secondo la Camera di commercio della Brianza, con la "sconfitta" di Malpensa s'arriva a oltre cinquantamila posti di lavoro in meno in Lombardia, tra servizi, trasporti, cargo, turismo.

Poi c'è la flotta. Spinetta aveva promesso ad Alitalia 137 velivoli. Alitalia volava di suo con 175 aerei (un centinaio in proprietà). Si sono aggiunti i sessanta di Airone. Quanti ne resteranno? Pare centoquaranta, in parte di proprietà, in parte con il leasing (e il leasing verrà pagato a Carlo Toto, il padrone di Airone, che aveva prima dell'ingresso in Cai prenotato sessanta nuovi A320 e che adesso riscuoterà il vantaggioso canone).

Non vogliamo parlare di azionisti e obbligazionisti, intrappolati dalla Consob e dalla Borsa in caduta, ciascuno a contare le proprie perdite. Anche loro pagheranno, con qualche sofferenza in più, come gli incolpevoli contribuenti. Felici tutti di aver salvato l'italianità della compagnia. Con scarso vantaggio, perché l'italianità significa flotta ridimensionata, condizioni di monopolio con una compagnia "recintata" tra il mercato nazionale (in condizioni di quasi monopolio, senza competizione sulle tariffe) e quello europeo (più attaccato dalle low cost) e comunque meno voli intercontinentali. Impossibile conoscere altre voci a carico dell'italianità, ma chi ci ha messo la faccia se non proprio la testa e i quattrini qualche vantaggio l'avrà ben richiesto: di sicuro Marcellino Gavio e la famiglia Benetton qualche cosa dal governo avranno ottenuto con le loro convenzioni autostradali. ♦

Malpensa raccoglie imprese e istituzioni, anche Venezia protesta

Penati, presidente della Provincia di Milano, chiede al governo di liberalizzare i diritti di volo in tutti gli aeroporti italiani: basta favori al monopolista. Proteste anche a Venezia: Cai non rispetta gli accordi sulle assunzioni.

GIUSEPPE VESPO
MILANO
g.vespo@gmail.com

«Il futuro di Malpensa come hub a questo punto è alle nostre spalle. Oggi il futuro di Malpensa è quello di grande aeroporto internazionale point to point». La ricetta di Filippo Penati, presidente della provincia di Milano nonché organizzatore del Malpensa Day, ha come ingrediente principale la liberalizzazione dei diritti di volo. Soluzione che, ricordano

ritrovati i rappresentanti delle istituzioni e del commercio di Milano e delle province limitrofe, che vanno da Varese a Novara e Verbania. Con loro anche i sindacati e i vertici di Sea, la società che gestisce gli scali milanesi.

Dal tavolo è emerso chiaramente come l'unica strada per evitare quella che il presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, ha definito la «desertificazione di Malpensa» - successiva all'abbandono da parte di Alitalia di più del 70% delle rotte - sia l'apertura dell'aeroporto al mercato, attraverso concorrenza e liberalizzazione. Una soluzione non semplice da realizzare, che necessita della rinegoziazione di una serie di accordi internazionali sul traffico aereo. «Il governo deve rivedere tutti gli accordi bilaterali - spiega Penati - Non dico che i diritti di volo devono essere liberalizzati solo per Malpensa, ma per tutto il Paese». «Non è possibile - ha precisato il presidente della Provincia - che vengano fatte scelte per proteggere il piccolo monopolista che è Cai». Il riferimento è anche al regime di monopolio che la nuova compagnia avrà sulla tratta Milano-Roma.

Ma non c'è solo Milano ad alzare la voce alla vigilia del debutto della nuova Alitalia (martedì). Ieri anche Venezia si è fatta sentire con il sindaco Cacciari che ha contestato i criteri di assunzione della compagnia di Colaninno e Sabelli (criteri che, secondo i sindacati, stanno creando un clima poco favorevole «all'avvio delle operazioni»). Al Marco Polo di Venezia «gli accordi - denuncia il sindaco - parlavano di 40 persone, adesso sono ridotte a 20, a differenza di altri scali tipo Palermo, dove si va oltre le cifre previste». «C'è un problema di riduzione del traffico su tutti gli aeroporti, ma - rileva Cacciari - l'attenzione è puntata tutta su Malpensa per motivi politici». Per questo, per far valere patti e diritti dei lavoratori, sindacati e Provincia di Venezia hanno deciso di dar vita il prossimo giovedì al Marco Polo Day. ♦

INIZIATIVA

Cacciari protesta contro i criteri di assunzione, per giovedì è stata organizzata la manifestazione «Marco Polo day» per la difesa dei lavoratori dello scalo veneziano.

i senatori Pd Adamo e Vimercati, mesi fa è stata proposta con una mozione al Senato.

Il giorno dopo il placet del governo alla scelta di AirFrance come partner della nuova Alitalia, il fronte trasversale del Nord ripiega sull'unica via possibile per mantenere attivi gli interessi dello scalo varesino e della vasta area commerciale che serve. Vale poco in questo senso l'ammonimento di Umberto Bossi, che ancora ieri dopo l'incontro con Berlusconi a Palazzo Grazioli avvertiva che «l'Alitalia fallisce di nuovo se Milano non è hub». Così come le promesse del manager di Cai-Alitalia al sindaco di Milano Moratti, anche lei ieri a Roma, che assicurano entro due anni un aumento dei voli intercontinentali dallo scalo lombardo. Con Penati si sono

Giulio Tremonti
«Il risparmio va tutelato. I piccoli risparmiatori saranno tutti tutelati»
26 agosto 2008



Roberto Formigoni
«Sono convinto: Berlusconi farà valere il suo peso a favore di Lufthansa»
4 gennaio 2009



Silvio Berlusconi
«Quella di Air France è stata finora l'offerta più vantaggiosa»
8 gennaio 2009

