

**ECONOMIA**

# Air France si mette alla guida di Alitalia

● **La compagnia francese pone le condizioni per sottoscrivere l'aumento di capitale e raddoppiare la sua partecipazione** ● **Domani il cda, mentre Lupi vola a Parigi. I sindacati: «Almeno 2mila esuberanti»**

**LAURA MATTEUCCI**  
MILANO

AirFrance-Klm prende tempo e attende gli esiti del cda di Alitalia che si riunirà domani, proprio mentre il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi volerà a Parigi per incontrare il suo omologo olandese e definire l'accordo. Ma l'orientamento del gruppo franco-olandese è già chiaro, così come anche le condizioni per prendere parte all'aumento di capitale del vettore italiano, che dovrebbe essere di 300 milioni di euro. Cinque anni dopo il primo tentativo di rilevare la compagnia di bandiera, allora bloccato dal governo Berlusconi in nome di una generica italianità che finì per mettere insieme la cordata dei «capitani coraggiosi», per AirFrance questa volta è già arrivato anche il via libera del Pdl, con lo stesso Lupi che ha escluso ci possa essere un veto al passaggio di mano. Peccato che se nel 2008 la compagnia francese era disposta a spendere 1,7 miliardi per la fusione, oggi può prendersi il controllo di Alitalia con poco più di 150 milioni, e senza nemmeno accollarsi la quota parte del debito. Dopo anni di gestione disastrosa, Alitalia è zavorrata dai debiti, gli aerei della flotta sono quasi tutti a terra e, visto anche che allora i capitani investirono solo sulla parte sana dell'azienda, le nozze posticipate ci sono già costate quasi 4 miliardi in debiti.

La compagnia d'oltralpe è in quota Alitalia (25%) dal 2009, e adesso sta valutando di salire nel capitale sottoscrivendo anche gli eventuali diritti inopinati senza però superare la soglia del 50%, in modo da evitare di dover consolidare il debito del gruppo italiano. Come ha già dichiarato l'ad del vettore franco-olandese, Alexandre de Juniac, «le necessità finanziarie di Alitalia non sono colossali e sono alla nostra portata». Tra le condizioni richieste - per le quali si attende appunto il cda italiano di domani - ci sarebbe quella di ristrutturare il debito di 1,1 miliardi, in modo da renderlo più sop-

portabile. L'intento sarebbe quello di rinegoziare condizioni più favorevoli per gli acquisti di aerei che rappresentano i due terzi dell'intero debito. Opzione che implicherebbe la revisione degli accordi conclusi nel 2008 con la AP Fleet di Carlo Tota, il maggiore fornitore di aerei Alitalia. A quel punto, la trattativa si concentrerebbe sui 300-400 milioni di euro dovuti alle banche italiane. «Il problema - spiega de Juniac - è come risolvere Alitalia e a quale prezzo, su un mercato nazionale fortemente penetrato dalle compagnie low-cost e del Golfo, alle quali il governo italiano ha concesso parecchi diritti di traffico».

**GLI UNICI NEL G8 SENZA UN VETTORE**  
Considerata anche l'operazione Telecom, passata in mano spagnola, è chiaro che per l'industria italiana si tratta di un uno-due micidiale. Il ministro allo Svi-

**FINMECCANICA**

## Oggi in consiglio l'offerta coreana per Ansaldo energia

L'offerta di Doosan per Ansaldo Energia sarà sul tavolo del consiglio di amministrazione di Finmeccanica di oggi, ma salvo sorprese dalla riunione del board non arriverà ancora un disco verde all'operazione. Il motivo, spiegano diverse fonti a Radiocor, è che non c'è ancora un input politico all'operazione, che è indispensabile per definire il futuro assetto azionario della società energetica controllata al 55% da Finmeccanica e partecipata al 45% dal fondo statunitense First Reserve. Tutto ruota intorno al mantenimento o meno del controllo in mani italiane, richiesto a gran voce da significativi settori politici e sindacali.

luppo Flavio Zanonato ci prova a raffreddare gli animi: «Per Alitalia - dice - al momento non esiste nulla di concreto, sono tutte cose raccontate dai giornali». Ma il dossier è aperto, eccome, e ha già messo in forte allarme politici e sindacati. «Siamo diventati il supermercato d'Europa», lamenta il leader della Uil Luigi Angeletti. Che continua: «Siamo l'unico Paese del G8 senza una compagnia di bandiera e, secondo me, fra un po' non faremo più parte del G8». E Antonio Divietri, il presidente di Avia, l'associazione di rappresentanza degli assistenti di volo, prevede che «almeno 2mila tra piloti, assistenti di volo e personale di terra perderanno il lavoro», come conseguenza del fatto che la compagnia francese potrebbe dar «via una ventina di aeroplani di medio raggio» e bloccare gli ordini delle macchine di lungo raggio. «Oggi la migliore scelta industriale e le migliori opportunità per lavoratori e cittadini - prosegue - verrebbero da Aeroflot, interessata ad espandersi utilizzando l'hub di Fiumicino». Comunque sia, chiude, «i livelli occupazionali dovranno essere garantiti, gli standard del nostro personale non sono certo inferiori a quelli dei colleghi Klm o AirFrance».

Di disastro annunciato parla anche Matteo Mauri, già responsabile nazionale trasporti del Pd, che mette insieme qualche cifra: «2,850 miliardi di mancato guadagno, 3,5 miliardi di soldi dei cittadini spesi inutilmente, mancato appianamento del debito, migliaia di esuberanti, di posti di lavoro persi, e altri che rischiano di sparire. Una situazione frutto dell'assenza di una seria politica industriale, il risultato di anni sprecati a fare le leggi *ad personam*, a raccontare un Paese che non esisteva. È il frutto della mancanza di una politica che si occupasse dei problemi degli italiani, e non di quelli di uno solo». Per Mauri più interessante di AirFrance sarebbe la soluzione di un vettore extra europeo: «Circola con insistenza il nome di Etihad Airways, che avrebbe interesse a sviluppare il mercato italiano ed europeo attraverso Alitalia. La politica può facilitare una soluzione che sia vantaggiosa per gli italiani». La compagnia Etihad, degli Emirati Arabi, intende prendere in considerazione altre partecipazioni azionarie, ma a quel che si sa Alitalia non rientrerebbe tra le sue priorità.



## Industria, siamo dopo la Spagna e la Grecia

**GIULIA PILLA**  
ROMA

Non è ancora una desertificazione, ma la deindustrializzazione che sta segnando le sorti dell'economia italiana è senza precedenti. Un dato su tutti: dal 2007 l'indice della produzione industriale ha perso ben 20 punti percentuali.

Nel giorno in cui il Belpaese è costretto a registrare l'ennesimo passaggio di mano di pezzi strategici della propria industria, è la Commissione europea, in un rapporto che sarà presentato oggi, a mettere il dito nelle nostre piaghe. «L'Italia

sta attraversando una vera deindustrializzazione, corroborata dal fatto che dal 2007 in poi l'indice della produzione industriale ha perso 20 punti percentuali. Quest'evoluzione sembra essere attribuibile sia alla riduzione dell'attività dovuta al rallentamento economico, sia alla chiusura di numerosi impianti in alcuni settori industriali di base (petrolchimica, siderurgia e biocombustibili)». È quanto si legge nel report con cui Bruxelles focalizza il trend della competitività industriale nei Paesi membri dell'Unione.

In pratica l'Italia è, insieme alla Finlandia, l'unico Paese dell'Euro-

# «È il segno del declino, Berlusconi primo responsabile»

**BIANCA DI GIOVANNI**  
ROMA

«È la materializzazione della crisi di cui parliamo ogni giorno, la conseguenza del declino italiano». Vincenzo Visco commenta così la notizia dell'aumento di capitale di Telefonica in Telecom. Una fotografia disarmante, se consideriamo che «Telecom viene acquistata da un suo competitor, che era molto più debole degli italiani e che, da quello che capisco, pagherà pochissimo» aggiunge. Insomma, per l'ex ministro è un colpo fortissimo al sistema paese. E l'Alitalia? Li come andrà a finire? «Come Telecom», replica tranchant.

**Quali responsabilità ha la politica?**

«Il 99% delle responsabilità sono dei governi Berlusconi. Vorrei ricordare che al momento dell'uscita di Tronchetti Provera c'era un'ipotesi di acquisto degli americani della At&T che avrebbero pagato 3 euro ad azione. Si decise l'arrocco difensivo, in nome dell'italianità, con una società di controllo che evidentemente non ha retto».

**E non si è fatto nulla neanche sulla rete.**  
«Difatti, questo è il problema princi-

**L'INTERVISTA**

## Vincenzo Visco

**L'ex ministro considera «molto grave» la questione della rete. «Telefonica era più piccola e oggi acquista a un prezzo bassissimo»**



pale. C'era un progetto allo studio, non so bene per quali motivi non sia andato avanti. E non so neppure se il governo abbia ancora la possibilità di intervenire. E questo è drammatico in un momento di assoluta carenza di risorse. La rete di telecomunicazione è un asset importantissimo di sviluppo, ma servono molte risorse. Noi continuiamo a parlare di Iva e Imu e intanto accadono cose gravi».

**Cosa pensa oggi della rivalutazione che si fa delle scelte del governo Prodi, di cui faceva parte, sia su Telecom che su Alitalia?**

«Beh, su Alitalia Padoa-Schioppa aveva il progetto di cederla ai francesi, ma in condizioni molto diverse. Oggi non si sa bene come andrà a finire». **All'epoca anche i sindacati si opposero.** «In Alitalia i sindacati, soprattutto le sigle autonome interne, hanno responsabilità pesantissime».

**E la questione Rovati su Telecom?**

«Quella soluzione era sostanzialmente lo scorporo della rete. Fu attaccata perché la proposta proveniva da ambienti governativi, ma la strada era quella giusta. Si è aspettato troppo tempo per risolvere la questione, e oggi ci ritroviamo così».

**Lei parla di responsabilità di Berlusconi. Ma anche Monti e Letta non hanno mosso un dito.**

«I governi tecnici di solito hanno una legittimazione ridotta».

**Ma Letta guida un governo politico. E per di più è un esecutivo che crede nello sviluppo industriale. Non è una beffa?**

«Questo è un governo che non crede a nulla, nel senso che le linee al suo interno sono opposte. La destra ha sempre creduto fosse meglio lasciar fare e magari agire solo per difendere l'italianità».

**È il fallimento delle larghe intese?**

«Non direi così. Parlerei piuttosto di un governo a sovranità limitati, i cui margini di azione sono ristretti. In ogni caso a questo punto il governo deve dire qualcosa sulla rete. Non può certo finire che non abbiamo nessun controllo su un monopolio naturale. Qui si tratta di un colpo molto serio».

**Lei parla della materializzazione della crisi. Ma anche in Spagna c'è crisi.**  
«Infatti. Evidentemente però le aziende spagnole non sono così indebitate come le nostre. Da noi le aziende non riescono (o non sono capaci) a ricapitalizzarsi, e alla fine devono essere cedute. Lo scenario per cui alla fine

l'Italia sarà costretta a vendere tutto non è escluso. Osservo anche il fatto che Telefonica, che in precedenza era molto più debole di Telecom, oggi sta acquisendo anche altre società in Europa ed ha forti interessi in Brasile. Sta qui l'immagine del nostro declino, di un Paese senza un progetto. Oggi si è aspettato troppo tempo per risolvere questi problemi: manca la consapevolezza e anche un piano condiviso».

**Letta ha invocato investimenti stranieri. Non potrebbe essere questo il caso?**

«L'acquisizione a basso costo di una delle più importanti aziende europee non mi pare un investimento da auspicare. Comunque era una storia annunciata. È l'ultimo atto di una lunga catena, iniziata con Edison, poi Parmalat, poi la filiera del lusso. Oggi arriva a compimento un processo che dura da anni. C'è un declino economico, e ci sono anche responsabilità storiche delle classi dirigenti».

**Infatti, forse andrebbe rivista tutta la storia delle privatizzazioni.**

«Certo, vista ex post quella di Telecom poteva essere fatta diversamente, mi pare che lo stiano riconoscendo tutti».