

ECONOMIA E POL. INTERNA

CORRIERE DELLA SERA	19/03/2008	«E' un malato ma no al partito del fallimento» (int.T.Padoa-Schioppa)	2
---------------------	------------	---	---

L'Intervista

## Padoa-Schioppa

«E' un malato  
ma no al partito  
del fallimento»

di SERGIO RIZZO

Il ministro  
dell'EconomiaTommaso  
Padoa-Schioppa:Alitalia è malata; ma dico no al  
partito del fallimento. Chi lo  
sostiene scherza col fuoco.**Intervista** Il ministro dell'Economia: se andrà in liquidazione, Sea e sindacati responsabili. Abbiamo poco tempo

## «Dico no al partito del fallimento»

*Padoa-Schioppa: è come guidare un'ambulanza con un malato che nessuno vuole*

ROMA — «Non vorrei deluderla, ma oggi non potrei che ripetere quello che dissi sull'Alitalia esattamente otto mesi fa, sempre al Corriere: oltre la vendita c'è soltanto la liquidazione». L'intervista con il ministro dell'Economia e delle Finanze, Tommaso Padoa-Schioppa, potrebbe finire qui, se il 19 marzo 2008 la situazione della compagnia di bandiera non fosse leggermente più grave di quella del 19 luglio 2007. Per usare un eufemismo.

Allora, siamo a quel punto?

«Da venerdì notte, quando è arrivata l'offerta di Air France-Klm, al 31 marzo prossimo, la partita può avere soltanto tre conclusioni. L'esito positivo della trattativa, l'arrivo di un'offerta concorrente o l'amministrazione straordinaria con la probabile liquidazione della compagnia».

O si vende o l'Alitalia fallisce.

«L'amministrazione straordinaria è una maniera gentile per non dire fallimento».

Per il sindaco di Milano Letizia Moratti non sarebbe un dramma.

«Chi minimizza le conseguenze del fallimento non sa di cosa parla oppure scherza con il fuoco».

Che cosa succederà nei prossimi dieci giorni?

«Dopo l'offerta di Air France-Klm c'erano cinque volontà che si dovevano esprimere. Quella del consi-

glio di amministrazione dell'Alitalia. Successivamente quella del ministro dell'Economia, che è azionista. Poi tocca al sindacato, a cui Air France ha dato un diritto di veto. Quindi alla Sea, chiamata a ritirare la causa da 1,2 miliardi di euro intentata contro Alitalia, e infine al governo nel suo complesso che deve decidere su un prestito ponte da 300 milioni. Cinque soggetti, ciascuno dei quali può determinare la fine di Alitalia assumendosene la responsabilità».

Ieri il suo collega Antonio Di Pietro ha detto che un governo in scadenza non può decidere.

«Avrei potuto dire di no all'offerta. Ma se lo avessi fatto avrei fatto cadere l'ipotesi di vendita determinando così il crollo delle azioni e conseguenze economiche e sociali, oltre che politiche, che non esito a definire catastrofiche. Si può dire che non avevo scelta».

Nemmeno in presenza di una rognia come quella della causa intentata dalla Sea per i presunti danni del ritiro di Alitalia da Malpensa? L'azionista della società è irremovibile. E se non si risolve l'operazione fallisce.

«So bene che è una questione ancora più difficile di quella sindacale».

E' tutto dire.

«Il sindacato conosce la situazione e vuole il salvataggio della compagnia. Inutile negare le difficoltà: il numero delle sigle sindacali, le divisioni interne, una proposta sostanzialmente non negoziabile. Ma il sindacato ha forti motivazioni a che l'Alitalia si salvi».

La Sea non ha forse motivazioni al-

trettanto forti perché l'operazione non vada in porto?

«La Sea indubbiamente soffre per gli effetti su Malpensa della ristrutturazione della compagnia aerea. Ma non si può andare avanti finanziando Malpensa con le perdite dell'Alitalia. E forse nessuno lo sa meglio di chi ieri era presidente della compagnia e oggi è presidente della Sea».

Facciamo il nome: Giuseppe Bonomi, ex assessore della Lega Nord. Presidente della Sea pure quando Romano Prodi, nel 1998, inaugurò il nuovo aeroporto di Malpensa.

«A maggior ragione deve sapere che lo scalo di Malpensa è stato danneggiato dalla situazione generale degli aeroporti del Nord, dalle scelte della stessa Sea per Linate e dalla mancata realizzazione delle infrastrutture d'accesso. Il fatto nuovo è indubbiamente un minor numero di voli dell'Alitalia, ma sarebbe sbagliato caricare sulla compagnia le cause della crisi di Malpensa».

Non le è venuto il sospetto che l'offensiva della Sea, della Regione Lombardia e del sindaco di Milano abbia qualcosa a che vedere con la campagna elettorale?

«Che esista il tentativo di fare di Malpensa una bandiera del Nord è evidente. Ma siamo sicuri che sia possibile? Sa quanti passeggeri dell'Italia del Nord usano Malpensa per i loro voli intercontinentali? Solo l'8% del totale. E sa quanti milanesi usano Malpensa per le stesse destinazioni? Appena il 38%. Il restante 62% usa altri aeroporti. E la colpa di chi è? Forse di Alitalia che ha

finanziato Malpensa con le proprie per-dite?».

Questo vuol dire che il governo non è disponibile a pagare gli eventuali danni alla Sea, anche se questo può compromettere l'operazione Air France-Klm?

«L'unico modo possibile per risolvere la questione è che la Sea ritiri la causa o accetti una transazione simbolica».

**Simbolica?**

«La transazione c'è già stata. Con il decreto Milleproroghe abbiamo stanziato per Malpensa e la Sea 130 milioni, il Cipe ha approvato finanziamenti infrastrutturali a Malpensa per altri 300 milioni. Il totale fa 430 milioni».

Non è servito a molto. Sente che frastuono arriva dal Nord?

«So per esperienza che

il clamore non è mai tanto alto come nel momento prima della stretta di mano. I decibel misurano la distanza dal *redde rationem*».

**In un senso o nell'altro.**

«Può succedere di tutto, è vero. Io sono il guidatore di un'ambulanza che sta correndo per portare il malato nell'unica clinica che si è dichiarata disposta ad accettarlo. Sto guidando più rapidamente che posso, ma se poi non arrivo in tempo perché ci sono i semafori che mi bloccano...».

**Semafori manovrati forse dai politici?**

«So bene che c'è la campagna elettorale, ma la realtà non aspetta. E so pure a che schieramento appartiene chi, nel caso di Malpensa, ha acceso il semaforo rosso. Ma più che distinzioni fra centrodestra e centrosinistra vedo differenze fra chi è disposto ad affrontare la questione in modo ragionevole e chi ha un atteggiamento emotivo. Ragionevoli ed emotivi ce ne sono da entrambi le parti. E apprezzo anche chi opportunamente tace».

**Chi?**

«I due principali candidati premier si sono astenuti dal parlare».

**Che aspettino di entrare più nel vivo della campagna elettorale?**

«Dopo le elezioni l'ultima parola comunque toccherà a uno di loro. Se tutto andrà per il verso giusto, con i tempi tecnici dell'Ops, si arriverà alla seconda metà di maggio. Air France-Klm ha deciso di dare al futuro governo la facoltà di ritirarsi senza pagare penali».

**Per quale motivo?**

«Credo non vogliano venire a operare in Italia in una materia così delicata sapendo che c'è un governo ostile all'operazione».

**Le cui condizioni nel frattempo sono peggiorate. Non è così?**

«Da dicembre a oggi il prezzo del petrolio è esploso, il valore di Borsa di Air France si è quasi dimezzato. Per il resto l'offerta è più o meno la stessa, salvo una riduzione del prezzo per azione, più che compensato da un più robusto intervento di ricapitalizzazione e la decisione di abbandonare l'attività nel settore del cargo. Ma parliamo di un settore che fattura 250 milioni l'anno e ne perde 60: e che ha soltanto cinque aerei con 135 piloti».

**Sergio Rizzo**

## Negoziato e protagonisti



**Maurizio Prato**, presidente di Alitalia, ha incontrato ieri i sindacati e i vertici Air France-Klm



**Guglielmo Epifani**: il sindacato ha «la forza per responsabilità chiare»



**Antonio Di Pietro**: «Una materia così non può essere decisa da un governo in scadenza»

