

ECONOMIA E POL. INTERNA

SOLE24ORE

03/02/2008

«Cedere Alitalia è la priorità» (int. a T.Padoa-Schioppa)

2

Il ministro difende la scelta della trattativa esclusiva con Air France e critica gli interventi di Passera

# «Cedere Alitalia è la priorità»

## Padoa-Schioppa: su Malpensa nessuna vera iniziativa lombarda

\*\*\* Tommaso Padoa-Schioppa protegge la privatizzazione Alitalia dalle critiche della Lombardia per Malpensa e dal ricorso al Tar di Air One. Il ministro dell'Economia, in un'intervista al Sole 24 Ore, critica l'a.d. di Intesa Sanpaolo, Corrado Passera, per gli attacchi al Governo sulla scelta di Air France. «Ha assunto posizioni che lasciano stupefatti» e Intesa non ha preso «alcun impegno finanzia-

rio». Padoa-Schioppa sottolinea che la Lombardia non è riuscita a esprimere un'efficace «iniziativa imprenditoriale su Malpensa-Alitalia». La trattativa di Alitalia con i francesi va avanti. Se ci sarà un'Ops, il Governo «pur dimissionario» dovrà pronunciarsi sulla vendita del 49,9%, senza rinvii che esporrebbero la compagnia al rischio del fallimento.

L'Italia e la contesa aerea

INTERVISTA A TOMMASO PADOA-SCHIOPPA

La crisi. «Parlavo di impulsi autodistruttivi nel Paese e questa azienda è un caso simbolo»

Il tempo. «Se si va troppo oltre, si rischia che venga meno l'oggetto della disputa»

# «Farò di tutto per vendere Alitalia»

Malpensa è interesse nazionale ma prima c'è la compagnia - Da Passera posizioni stupefacenti

di Gianni Dragoni

«Non è che, perché il Governo è dimissionario, se c'è il terremoto di Messina bisogna rimandare ogni intervento a quando ci sarà un Governo nel pieno dei poteri. Alitalia è in un'emergenza acuta. Devo fare quanto è possibile per evitare che venga ostruito l'unico sbocco positivo a una crisi che dura da molti anni». Il ministro dell'Economia, Tommaso Padoa-Schioppa, cerca di proteggere la privatizzazione più difficile degli ultimi 15 anni, la Cenerentola dei cieli.

L'ultimo miglio di questa maratona è il più difficile. Il Governo Prodi è caduto, la Lombardia protesta per i tagli a Malpensa, il concorrente escluso, Air One con Intesa Sanpaolo, ha presentato un ricorso al Tar del Lazio. Verrà discusso martedì. Alitalia ha soldi per pagare stipendi e carburante per poco tempo.

«Ho parlato a fine dicembre di impulsi di autodistruzione presenti nella società italiana e nella classe politica. Non pensavo che passasse appena un mese perché questi impulsi prendessero il sopravvento. Si sono manifestati nell'interruzione prematura della legislatura. E, più in piccolo, si manifestano anche nella vicenda Alitalia», dice Padoa-Schioppa al Sole-24 Ore.

È preoccupato più per gli attacchi di Formigoni o per il ricorso di Toto? Il ministro parte dalle critiche di Corrado Passera ad Alitalia e al Governo per aver preferito Air France a Air One.

«L'amministratore delegato di Intesa Sanpaolo ha assunto posizioni che lasciano stupefatti. Una persona responsabile a capo di una grande impresa, e che sa anche di non aver assunto alcun impegno finanziario, non dovrebbe fare simili dichiarazioni. Intesa ed Air One avrebbero potuto comprare Alitalia senza alcun altro contendente in luglio, oppure fare un'offerta migliore di Air France in dicembre. Lui sa che non ci sono impegni veri, eppure in incontri e dichiarazioni ha ingenerato la sensazione che questi impegni ci fossero. Ma nelle carte che sono state presenta-

te non ci sono. Non so neppure se gli organi collegiali della banca abbiano deliberato».

Padoa-Schioppa si sofferma sul «potere di ostruzione». «Sono in molti - dice - ad averlo. Anche i sindacati potrebbero averlo, ma stanno dimostrando un atteggiamento molto responsabile». E osserva che «la iperdrammatizzazione del problema di Malpensa e Alitalia è uno sfruttamento politico, più che il risultato di una corretta analisi economica».

«Il piano Alitalia di riduzione dei voli a Malpensa è conosciuto da fine agosto ed è stato formulato prima del piano di Air France. Non è una richiesta di Air France. I voli da Malpensa avevano molti passeggeri, ma erano sovvenzionati, perché alimentati da una rete di collegamenti nazionali in forte perdita. Quando Alitalia ha fatto il suo piano, dettato dalla necessità di chiudere l'emorragia, la richiesta della Lombardia era che gli slot fossero rilasciati subito. La scelta di Alitalia di mantenerli fino al 31 gennaio, ultimo termine previsto dalle procedure di riallocazione, fu fatta per favorire un più ponderato processo di riassegnazione degli slot su Malpensa e per non pre-

**«Il Tar? Rispettata la legge, spero che sarà considerata la criticità del caso»**

**«Questa è una fase privatistica e chiunque può lanciare un'Opa anche adesso»**

**«Un rilancio di Toto? Si dice negli Usa: quando arriveremo a quel ponte lo attraverseremo»**

**«In tanti hanno potere di ostruzione, i sindacati mostrano atteggiamenti molto responsabili»**

giudicare opportunità che potessero emergere nella ricerca di un

partner».

La prima gara di vendita è stata criticata per la rigidità di certi paletti. Poi è scattata una fase più flessibile, ma ora c'è un ricorso al Tar.

«La prima fu una procedura di tipo pubblicistico. Se fossimo arrivati ad avere due offerte vincenti, al dunque avremmo probabilmente dovuto scegliere quella col prezzo più alto. Era quasi un'asta. Quando la procedura si è conclusa senza risultato abbiamo invitato Alitalia a muoversi, nel suo prioritario interesse, definendo un piano che le potesse consentire la continuità aziendale. In questo contesto si inserisce la scelta di un partner, secondo una logica privatistica, tipica delle società per azioni. È prassi normale che, in operazioni di questo tipo, siano gli organi di governo

delle stesse aziende che impostano e definiscono la trattativa. Naturalmente questa fase a un certo punto incontra il soggetto pubblico-azionista. Sarà nel momento in cui è posto di fronte a un'offerta vincolante di acquisto, in denaro o scambio azionario, che il ministero-azionista dovrà decidere se accettare di vendere il suo 49,9% della società».

Sarà quando Air France lancerà l'Ops su Alitalia, con pagamento con proprie azioni. «Ci sarà un'offerta pubblica di acquisto e scambio, una procedura che è pubblica, in piena trasparenza. Anche Air One potrà partecipare facendo una sua contro-offerta. Air France lo sa. Dico di più: Alitalia è una società quotata, nessuna legge vieta che anche oggi chiunque possa fare un'Opa».

Air One al Tar contesta di essere esclusa dalla trattativa finale, in corso con i francesi. «Che ci sia una trattativa in esclusiva è una prassi normale nel mondo societario e, per definizione, un simile negoziato non può avvenire con più di un soggetto. Ma nel momento dell'offerta pubblica di acquisto, se un altro soggetto vuole lanciare una sua offerta migliorativa, potrà farlo».

Se Air One facesse un rilancio sull'Opa francese il Tesoro potrebbe accettarla? «Potrei rispondere, come dicono gli americani,

quando arriveremo a quel ponte lo attraverseremo. In linea di principio, se vi saranno contro-offerte verranno esaminate, secondo regole di trasparenza e non discriminatorie, con gli stessi parametri con cui viene valutata l'offerta risultante dalla trattativa in esclusiva. Non conta solo il prezzo, ci sono anche altri parametri, la salvaguardia del marchio, l'adeguata copertura del territorio, la capacità di fare gli investimenti, la capacità di fare investimenti, l'affidabilità industriale».

Sulle critiche che piovono dalla Lombardia Padoa-Schioppa replica: «Non capisco come mai la regione più ricca d'Italia non sappia esprimere un'iniziativa imprenditoriale che sappia garantire, per dirla con Leopardi, "le magnifiche sorti e progressive" dell'accoppiata Malpensa-Alitalia. Non siamo nel campo delle passioni civili, siamo nel business. L'amministratore delegato di una grande banca può avere le passioni civili più forti, ma poi nel campo del business contano gli elementi concreti».

Air One teme una discriminazione? «Nell'esame delle offerte non ci sono stati pregiudizi, né negativi, né positivi. Se ci fosse stata un'offerta praticabile italiana, penso che sarebbe stata preferita dai più. Io non avevo una preferenza. Sono uno dei pochi italiani - fa notare Padoa-Schioppa - che non sa come si debba allenare la nazionale di calcio per vincere il campionato del mondo, né sa come gestire Alitalia. Ho sperato che Air One concludesse. Ho sperato che i lombardi facessero un'offerta. Ho sperato che Lufthansa presentasse un'offerta. Desidero che Air France concluda. Spero che Alitalia vada a qualcuno che ha la ragionevole speranza di rimetterla a posto».

Alitalia ha bisogno di un aumento di capitale a giugno, il tempo sta per scadere? «Il tempo a disposizione è molto limitato. Se si va oltre un certo tempo, si rischia che l'oggetto stesso del contendere venga meno prima che la contesa sia risolta».

Obiettivo di Air One può essere bloccare la vendita e lasciare che Alitalia fallisca? «Non chieda al ministro azionista di rispondere a questa domanda».

Sul Tar, Padoa-Schioppa osserva: «Abbiamo lavorato rispettando le norme e ascoltando i migliori legali. Sia noi sia l'Alitalia rappresenteremo gli elementi dimostrativi del nostro operato. Spero vivamente che questi elementi, così come l'estrema criti-

cità della situazione, verranno



tenui in debito conto».

Il negoziato con Air France? «Ci dicono che sta lavorando molto attivamente con Alitalia. Non partecipiamo ad alcuna trattativa». L'incontro con Jean-Cyril Spinetta il 9 gennaio? «Non ci eravamo mai visti. Una visita di cortesia».

Su Malpensa, il ministro rileva che «ha sofferto anche perché sono mancate le infrastrutture di accesso. Ha sofferto perché si sono moltiplicati gli aeroporti del Nord. La stessa Sea ha voluto, con la città di Milano, che Linate rimanesse aperto e continuasse a sottrarre traffico a Malpensa at-

traverso voli verso gli hub europei dei concorrenti di Alitalia. Su 100 milanesi che ogni anno prendono un volo intercontinentale, meno di 40 vanno a Malpensa; gli altri, con l'aiuto di Linate, vanno a Francoforte, Parigi, Londra. Nel Nord, solo otto su cento passeggeri vanno a Malpensa per l'in-

tercontinentale. Malpensa è una questione del Nord? Lo è all'8%».

«Ciò non toglie - riconosce - che la questione di Malpensa e degli aeroporti del Nord debba essere affrontata, per il Governo è un interesse nazionale, meritevole di attenzione non meno di Alitalia. Il tavolo per Milano riprenderà il suo lavoro. Va trovata una soluzione per ciascuno di questi problemi. Alitalia e Malpensa, però, vanno ormai separate. La simbiosi non ha giovato».

Il Governo è impegnato a intervenire con ammortizzatori sociali, investimenti per i collegamenti. Il Cipe tre giorni fa ha stanziato 505 milioni per Malpensa. Sulle assicurazioni che il sottosegretario Enrico Letta, in contrasto con Alitalia e con il Governo, aveva dato a Formigoni sulla moratoria a Malpensa, Padoa-Schioppa glissa: «Leggo poco i giornali... Il Governo si è pronunciato l'altro giorno».

Padoa-Schioppa ritiene che, nel momento in cui Air France dovesse lanciare un'Ops su Alitalia, il Governo Prodi, pur dimissionario, dovrebbe pronunciarsi, senza rinvii che esporrebbero Alitalia al rischio di fallimento. «In una situazione di questo livello di criticità e urgenza il Governo in carica ha il dovere di decidere nei tempi imposti dalle dinamiche del processo. Limitarsi agli affari correnti non può significare il rinvio di decisioni indifferibili. Ove non lo si facesse, verrebbe meno l'oggetto stesso della decisione».

Nonostante le incognite, il ministro dell'Economia ha «una forte fiducia che questa operazione si concluderà positivamente nonostante tutte queste tensioni. Del resto, erano state messe in conto».



### Air One

Il concorrente escluso

«Verso Air One nessun pregiudizio, se ci fosse stata un'offerta italiana praticabile sarebbe stata preferita dai più»



### Corrado Passera

Ad di Intesa Sanpaolo

«Il manager bancario sa che non ci sono impegni veri, ma ha ingenerato la sensazione che vi fossero»



### La battaglia sullo scalo

Le cordate mai formate

«Non capisco come mai la Regione più ricca non sappia esprimere un'iniziativa imprenditoriale utile»



### Jean-Cyril Spinetta

Presidente di Air France

«Mi dicono stia lavorando molto attivamente. Non ci eravamo mai visti. L'incontro del 9 gennaio? Una visita di cortesia»