

Il dossier

L'italianità è già costata allo Stato 3,3 miliardi

Esu flotta, cargo e hub la ricetta Cai è la stessa della prima proposta francese

LUCA IEZZI

ROMA — «Le condizioni poste da Air France sul taglio del cargo e su Malpensa sono assolutamente irricevibili» diceva Silvio Berlusconi il 19 marzo scorso rimandando al mittente un'offerta che dopo dieci mesi non è paragonabile a quella di Cai, ma nel senso opposto a quello inteso dal premier. I francesi avevano messo 1,85 miliardi di euro, un miliardo subito per azzerare i debiti e 850 milioni d'investimenti dal 2009 in poi. Ma soprattutto davano in cambio titoli Air France allo Stato e agli altri azionisti. Nel dicembre scorso, dopo quattro mesi di commissariamento, la cordata di 20 «patrioti», come li ha definiti lo stesso premier, ha pagato 427 milioni cash (solo 100 versati) per

Parigiera pronta a pagare debite azioni, dando al Tesoro il 5% della futura compagnia

rilevare una parte di un gruppo con un passivo da 3,2 miliardi. Il conto tra quanto incassato da Cai (427 milioni), il debito rimasto in capo alla bad company e il mancato incasso del pacchetto Air France, il primo bilancio del salvataggio dell'italianità già segna un passivo di 3,3 miliardi per i contribuenti italiani. In attesa che il commissario Augusto Fantozzi recuperi qualcosa dalla vendita di quanto rimasto.

Ancor più negativo il bilancio occupazionale: la nuova Alitalia ha circa lo stesso personale (12.650 persone immaginato da Parigi, ma gli ex lavoratori della Magliana sono solo 10.150 perché a loro si aggiungono oltre 2 mila addetti Air One. Gli esuberanti sono raddoppiati (2.120 dicevano i francesi, contro i 4 mila del piano Cai) anche perché circa 3 mila persone della manutenzione e dei servizi di terra non saran-

Operazioni allo specchio

Confronto tra l'ipotesi di accordo con Air France "saltata" nella primavera del 2008 e l'attuale piano Cai-Air France

La parte finanziaria	CAI-AIR FRANCE	AIR FRANCE	PERDITA DELLO STATO
Prezzo titoli Alitalia	0	1 azione Az per ogni 70 Af	500 milioni o 5% AF
Prezzo pagato allo Stato	427 milioni	0	
Debito rimasto alla società	600 milioni	1,2 miliardi	
Debito rimasto all'azionista pubblico	2,8 miliardi	0	-2,8 miliardi*
Capitale versato dai nuovi proprietari	1,31 mld (0,31 da AF)	1,85 miliardi	
Debiti stimati della nuova società	1,2 miliardi	200 milioni	

Effetti sul personale	CAI-AIR FRANCE	AIR FRANCE	PERDITA DELLO STATO
Numero dipendenti	10.150 (con Air One 12.250)	12.600	-450
Lavoratori in meno	7.000	2.120	-4.820
Esuberanti con ammortizzatori dello Stato per 7 anni	4.000	2.120	-1.880
Quota del costo degli esuberanti a carico dello Stato	100%	80%	

Effetti industriali	CAI-AIR FRANCE	AIR FRANCE	PERDITA DELLO STATO
Flotta	148	137	
Destinazioni	70	73	
Voli intercontinentali	13	13	
Cargo	chiuso nel 2009	chiuso nel 2010	
Aeroporto principale	Fiumicino	Fiumicino	

* I mesi passati e il commissariamento hanno fatto crescere il debito di Alitalia da 1,2 a 3,2 miliardi)

no riassorbiti da Fintecna come previsto nel marzo scorso. Tra le "vittime" del rifiuto ad Air France vanno anche considerati i circa mille lavoratori a tempo determinato di Air One cui non sarà rinnovato il contratto. Non è finita: Air France era disposta a pagare il 20% del costo degli esuberanti da lei provocati.

Il piano francese è stato respinto perché chiudeva il trasporto merci, depotenziava Malpensa e dirottava i flussi turistici verso Parigi, direttive confermate dal piano industriale della cordata tricolore. Complice l'accordo che porterà Air France-Klm a rilevare il 25% del vettore rinato, Alitalia chiuderà il cargo nel 2009, ha scelto Fiumicino come aeroporto principale e Roma e Milano sommano circa centov-

Egli esuberanti con ammortizzatori sono passati a 4 mila dai 2.120 del piano Spinetta

li a settimana con Parigi Charles de Gaulle.

Dal punto di vista delle prospettive future l'Alitalia presieduta da Roberto Colaninno nasce con 300 milioni in cassa, poco meno di 600 milioni di debito operativo e 490 milioni di debiti sugli aerei acquistati da Air One. Senza contare che nella flotta di 148 aerei della nuova Alitalia la quota dei velivoli in leasing (da pagare mensilmente al socio Carlo Toto) è ben più alta di quella cui avrebbe fatto affidamento la società guidata da Jean-Cyril Spinetta. I prossimi cinque anni, periodo che per statuto vede i soci italiani rimanere alla guida della società quindi saranno molto difficili. Forse il costo finale dell'operazione "Alitalia agli italiani" lo potremo fare solo quando sarà finita, cioè quando Air France diventerà l'unico proprietario.