

Alitalia, via libera da Scajola a Fantozzi. Sì del ministro alla vendita alla Cai di Colaninno al prezzo di 1.052 milioni

Decolli con le nuove insegne previsti dal 1° dicembre. Sabelli prende tempo sul partner straniero. Intanto ieri cancellati 100 voli

ROMA. Via libera per la vendita di Alitalia alla Compagnia aerea italiana di Roberto Colaninno. Il semaforo verde è stato acceso dal ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola ieri sera, al prezzo di 1.052 milioni di euro, valore valutato dagli advisor della compagnia di Via della Magliana. Una nota annuncia la conclusione del processo di autorizzazioni per la costituzione «di una compagnia in totale discontinuità che continuerà a rappresentare il Paese e il Made in Italy nel mondo».

A nome di tutti gli azionisti di Cai, il presidente Roberto Colaninno ha espresso «grande soddisfazione» per l'esito della trattativa con Fantozzi e «fiducia alla partenza della nuova compagnia». E' la «conferma - ha detto - del grande lavoro di squadra».

Il contratto va sottoscritto entro il mese in modo da prevedere il cambio delle insegne al 1° dicembre. Ci si riuscirà? Saranno finiti i guai? Non è detto visto che oltre al contratto dei dipendenti resta un altro grande quesito aperto. Chi sarà il partner straniero della nuova Alitalia? Air France, forte di anni di collaborazione in Skyteam? O Lufthansa, interessata a trasformare Malpensa nel quarto hub europeo? Non è un mistero quali siano le preferenze del governo, o meglio del premier Silvio Berlusconi che ha rinnovato la simpatia per la soluzione tedesca che taciterebbe le inquietudini della Lega e del nord in genere. Ma è noto anche il megarisarcimento, svariate decine di milioni, che Alitalia dovrebbe pagare a Skyteam se rompesse l'alleanza, visto che Lufthansa è dentro Star Alliance e non sembra affatto intenzionata a lasciare il cartello internazionale.

Resta comunque tempo fino a Capodanno per scegliere il partner e l'ad di Cai ieri si è mostrato intenzionato a utilizzarlo tutto. Anche per portare a termine l'unificazione fra Alitalia e AirOne e creare «un'azienda italiana che dovrà dimostrare ovunque una nuova capacità di competere».

Sulla scelta dell'alleato straniero, e questo gioca a vantaggio della soluzione Lufthansa, si sono negli anni verificati tutti gli intoppi della privatizzazione Alitalia, dal 1997 in poi. Anche all'inizio di quest'anno, quando l'accordo con Air France-Klm sembrava cosa fatta, tutto è naufragato. Pomo della discordia, allora come oggi, il destino di Malpensa, scalo lombardo alla periferia della Svizzera, giudicato «rinunciabile» sia dai francesi che da chi ha una visione romanocentrica del traffico aereo italiano.

A far venire i sudori freddi a Roberto Colaninno c'è poi il calo dei passeggeri, indubbio nelle ultime settimane quando le agitazioni si sono sommate ai disservizi di una compagnia con i conti in rosso. I lavoratori, su questo, sono molto preoccupati. Ieri è stata la volta della Cgil trasporti. Il segretario confederale Fabrizio Solari ha segnalato la necessità di «ricostruire il rapporto fra la compagnia aerea e i passeggeri». E di tener fede agli accordi di settembre per garantire la pace sindacale con i lavoratori. Anche perché non si può andare avanti a raffiche di 100 voli cancellati, come ieri.