

Itàlia centralitza els vols a Roma

Itàlia ha passat de tenir dos aeroports importants a centralitzar la major part dels vols a Fiumicino, Roma. La víctima d'aquesta operació ha estat l'aeroport de Milà. El 30 de març proppassat, Malpensa va endarrerir els rellotges una hora i va buidar l'aeroport. De la nit al dia en van desaparèixer el 63% dels vols. En total, l'aeroport del nord del país ha passat de tenir 177 vols diaris a tenir-ne només 50. N'ha perduts 122, tots d'Alitalia. La pèrdua de vols implicarà despatxar prop de 2.120 treballadors, tot i que els sindicats encara negocien una solució no tan dràstica. Per Milà han deixat de passar vols interns, com els que anaven a Rimini, Olbia (Sardenya) i Perugia; internacionals com ara els de destinació a Zagreb, Sarajevo, Skopje, Lió, Minsk, Estocolm i Copenhaguen; i també intercontinentals, com els que anaven a Dakar, Xangai, Nova Delhi i Bombai. Tots aquests trajectes eren deficitaris i, segons Alitalia, "es reprendran quan s'escaiguin les condicions" necessàries. Mentrestant, Roma s'ha convertit en l'única central de distribució de vols del país, per on també passaran nous trajectes, com el de Los Angeles. La freqüència setmanal de vols per la capital passarà de 1.406 a 1.601.

L'eliminació del *hub* -centre d'interconnexió de vols- milanès ha obert un nou debat polític sobre la relació entre el nord del país i el sud. El més atrevit ha estat el governador de la regió de la Llombardia, Roberto Formigoni, que ha considerat la pèrdua de pes de Malpensa com "un atac polític al nord", i ha avançat que presentarà un recurs a la Unió Europea. Tanmateix, la decisió no ha tingut res a veure amb la política, sinó amb l'economia.

Alitalia, l'empresa aeronàutica de bandera italiana, és en venda des de fa dos anys. Aquesta privatització sembla que és imminent i, naturalment, els probables futurs propietaris, els amos de la potent Air France-KLM, tenen en compte principalment les xifres. I l'aeroport de Malpensa és deficitari. El número 1 d'Air France-KLM -l'em-

L'aeroport de Barcelona pot convertir-se en una infraestructura de segona categoria, un simple punt d'enllaç amb vols domèstics o de recorregut curt, si l'estat espanyol i companyies com Iberia continuen engreixant Barajas i subalimentant el Prat. A Itàlia, l'aeroport de Milà també comença a passar gana, mentre veu com Roma s'embafa de nous vols.

presa d'aerolínies més important del món-, Jean-Cyril Spinetta, ho va dir molt clar: "La part més important de les pèrdues d'Alitalia és generada per Milà-Malpensa." I la solució és centralitzar gairebé tots els vols a la capital del país. Sigui com sigui, la decisió de reduir la força de Milà no és del futur propietari, sinó del govern de l'estat, que encara n'és el responsable. En un comunicat, Alitalia explicava que mantenir dos aeroports forts al país "era una duplicitat onerosa i insostenible", perquè Milà, segons la companyia, ja en té prou amb l'aeroport de Linate. També asseguraven que la majoria del trànsit intercontinental de Milà, era de persones que tenien aquesta ciutat com a punt d'origen o final. A partir d'ara, per la capital de la Llombardia també hi passaran vols de companyies de baix cost. En total, Alitalia reduirà la flota de 186 avions a 137 fins el 2010, any en què, segons les previsions, tornarà a créixer.

Una venda que depèn de les eleccions. El comprador que té més possibilitats d'apropiar-se Alitalia és Air France-KLM. Quan hi va haver el concurs públic, el govern de centre-esquerra que manava al país també tenia l'opció de vendre la companyia a Air One o a un grup d'empresaris italians. Segons el govern, la companyia francesa va presentar el millor projecte i Romano Prodi, cap de govern en funcions, va donar-hi el vist-i-plau. La caiguda posterior del govern i la consegüent campanya electoral han obert nous dubtes, perquè les enquestes són més favorables a la coalició de centre-dreta, liderada per Silvio Berlusconi. A més, dins la coalició també hi ha la Lliga del Nord, que s'oposa frontalment a la pèrdua de pes de l'aeroport de Milà. Maurizio Lupi, el responsable d'infraestructures de Força Itàlia, el partit de Silvio Berlusconi, va criticar un acord "que penalitza l'aeroport de Malpensa i causarà danys greus al nord del país". Prodi, que havia desaparegut durant la campanya electoral per cedir protagonisme a Walter Veltroni, l'actual candidat del centre-esquerra, va haver de reaparèixer i recordar que Air France havia estat la companyia que havia posat la millor oferta sobre la taula i que els empresaris italians no tenien prou interès ni prou diners. Però Berlusconi en va fer una de les seves. En declaracions al diari italià *La Stampa*, va assegurar que el grup d'empresaris italians "existeix" i que el grup tèxtil Benetton, l'empresari immobiliari Ligresti, Mediobanca i el grup d'hidrocarburs ENI ja s'han interessat per a comprar Alitalia. També va dir que els seus fills podrien estar interessats a adquirir la companyia. Però l'endemà algunes d'aquestes empreses van dir que no era cert, i Berlusconi va negar haver dit el nom de cap companyia. També va desmentir que els seus fills tinguessin interès a comprar Alitalia. De manera que, després de tota la polseguera, sembla que el principal candidat continua essent Air France. Més endavant, Berlusconi va dir que era "molt escèptic" a l'hora de man-



Per motius econòmics, fa poc més d'una setmana que l'aeroport de Milà-Malpensa ha perdut quasi dues terceres parts dels vols.

tenir les negociacions amb Air France (que és l'únic que ha presentat un projecte en ferm), llevat que accedissin a conservar Alitalia com una empresa de bandera italiana.

Tot amb tot, per a atènyer l'acord també cal que les negociacions entre Air France i els sindicats d'Alitalia, que tenen molta força, arribin a bon port. I no serà pas fàcil. A la darrera reunió entre totes dues parts, els representants del sindicat UIL van sortir de la sala com a mesura de protesta. La premsa italiana va assegurar que, després d'aquest gest, Air France estava disposada a fer una nova oferta, però encara no s'ha fet pública. Tanmateix, sí que se sap que l'empresa franco-holandesa ha posat com a condicions per a continuar els contactes que tots els sindicats es posin d'acord i que, guanyi qui guanyi les eleccions, es mantinguin els pactes. La patronal italiana evita de pronunciar-se sobre la compra. Quan li van preguntar sobre les diverses hi-

pòtesis, el president de Confindustria i amo de la Fiat, Luca Cordero di Montezemolo, va dir: "D'Alitalia, no en vull parlar perquè veig amb amargor que s'ha convertit en un afer de campanya electoral." Malgrat no pronunciar-s'hi, bona part de la força dels empresaris és al nord, de manera que costa de creure que estiguin d'acord amb la pèrdua de pes de Malpensa.

Situació capgirada. Fa deu anys, Air France era una empresa amb moltes dificultats econòmiques mentre que Alitalia tenia molta força. Però els líders polítics que han gestionat la companyia no han estat prou àgils per a adaptar-se als canvis. Les noves companyies de baix cost i la fi de les ajudes estatals ha canviat durant aquests anys el context internacional, i sembla que Itàlia encara no se n'ha adonat. Una forta reestructuració d'Air France i la unió amb KLM han convertit aquesta companyia en el primer grup mundial

del sector, mentre que Alitalia augmenta els deutes de dia en dia.

L'aeroport de Malpensa, que també és gestionat pel govern italià, es va obrir a l'octubre del 1998, perquè les instal·lacions de Linate s'havien fet petites. Aquest aeroport rebia anualment 14 milions de viatgers, però només tenia capacitat per a 6 milions. La inauguració de Malpensa va anar envoltada de polèmica. A part dels retards i la pèrdua de maletes dels primers dies, aquesta infraestructura es va inaugurar amb la Comissió Europea contra. La jugada italiana era mantenir els vols d'Alitalia a Linate i traslladar la resta d'operadors a Malpensa, que és a 53 quilòmetres de Milà i mal comunicada. Finalment, a l'octubre del 1999, la UE i Itàlia van arribar a un acord que preveia el trasllat dels vols en diverses etapes.

*Jordi Mumbrú
(Roma)*