

Gairebé totes les portes continuen obertes. La privatització d'Alitalia sembla una empresa impossible. Els polítics i la premsa italiana especulen sobre l'interès de diverses aerolínies, però la realitat és que, sobre la taula, no hi ha cap proposta en ferm. I menys ara, després del darrer anunci de Silvio Berlusconi: "Alitalia podria ser comprada per l'estat."

Fins ara, l'única proposta en ferm era la del gegant franco-holandès Air France-KLM. Durant l'anterior govern de centre-esquerra de Romano Prodi, la companyia d'aerolínies més important del món i la República Italiana van arribar a un acord. Però les negociacions entre Air France-KLM i els sindicats d'Alitalia no van anar gens bé i, si hi quedava encara cap possibilitat, va desaparèixer quan Silvio Berlusconi va guanyar les eleccions. Berlusconi ja havia dit abans de les eleccions que l'acord que havia fet el centre-esquerra amb Air France no era prou satisfactori per a Itàlia i que si ell guanyava els comicis vendria la companyia de bandera a un grup d'empresaris italians. Ara com ara, el grup d'italians que ha de permetre que Alitalia continuï essent italiana encara no ha fet cap proposta en ferm i Berlusconi s'afanya a buscar nous compradors. Només de guanyar les eleccions es va reunir amb

Berlusconi s'interessa per Alitalia

el seu amic i mandatari rus, Vladímir Putin, a la seva residència de Sardenya. Després de la trobada, Berlusconi va dir que la companyia Aeroflot també estava interessada en la compra i que potser la solució final seria que una part de la companyia quedés a les mans dels russos i una altra part fos propietat d'empresaris italians. De moment, ja s'ha sentit algun emprenedor del país que hi ha mostrat interès, com ara el

financer Salvatore Ligresti, responsable de la financera Premafin. Segons la premsa italiana, el president de Pirelli, Marco Tronchetti Provera, també té interès a comprar la companyia. Unes setmanes més tard de la reunió amb Putin, Berlusconi va llançar la darrera proposta dient que potser Alitalia l'acabarà comprant la companyia pública de ferrocarrils, és a dir, l'estat italià. El líder del Poble de les Llibertats va dir que això, més que una decisió, era una "amença", referint-se a la Comissió Europea. Des d'Europa hi ha dubtes que el darrer préstec de 300 milions d'euros que el govern italià ha fet a la companyia sigui legal. La CE ha demanat més informació al govern italià per assegurar-se que el préstec no sigui en realitat una ajuda d'estat, és a dir, cal provar que una entitat de crèdit privada hauria deixat els diners en idèntiques condicions. Després de saber la notícia del préstec, la Comissió Europea va avançar que obriria una investigació independentment per saber si cap més companyia ho denunciava o no. Malgrat això, diverses aerolínies, com ara Ryan Air, la finlandesa Finnair o la British Airways van criticar el crèdit i van reclamar la intervenció de la Comissió Europea.

Sigui com sigui, el préstec de 300 milions tampoc no pot salvar Alitalia de la fallida durant temps. La companyia perd cada dia 100 milions d'euros, de manera que el crèdit s'haurà esgotat en menys d'un any. Si, a més a més, el petroli continua pujant, és possible que el mes de gener ja no quedi ni un cèntim, segons les previsions dels sindicats. Els representants dels treballadors van explicar que si el govern no hagués fet el préstec, la companyia no hauria passat del mes de maig. Segons el sindicat, les negociacions amb Air France no van anar bé perquè la companyia francesa, quan es va assegurar a parlar amb els representants dels treballadors, tenia una proposta diferent de la que havien pactat. Els nou sindicats que representen els treballadors d'Alitalia diuen que el problema de les companyies de bandera és la gestió de l'estat. Els sindicats critiquen que l'empresa mai no accepta "assessories externes" i que, a més, ha externalitzat tasques que podrien fer els treballadors d'Alitalia. Amb alguns canvis de gestió, sempre segons els



El futur primer ministre italià, Silvio Berlusconi, va prometre una solució per a la companyia aèria Alitalia, però no és clar que ho pugui complir.



En deu anys, Alitalia ha passat de ser una de les principals companyies aèries internacionals a situar-se prop de la fallida.

sindicats, l'empresa podria estalviar-se entre 150 milions i 200 milions d'euros l'any. L'aeroport de Malpensa (Milà) perdía cada any 200 milions d'euros, però els vols no s'hi van reduir fins fa poc, quan Air France era a punt de comprar la companyia. En una conferència de premsa recent, Fabio Berti, el portaveu del sindicat majoritari de pilots (ANPAC), va dir: "Si se sabia que mantenir el tràfic de Malpensa costava 200 milions o que el transport de mercaderies mai no havia donat beneficis, per què no van intervenir abans?" Els sindicats, acusats de ser massa durs amb l'oferta d'Air France, van explicar que estan disposats a acceptar l'acomodament d'una part dels treballadors, com ja ha passat en alguna ocasió, però van insistir que el problema no són ells, sinó una gestió equivocada. Tot plegat farà difícil que Berlusconi pugui complir la paraula de salvar la companyia. El futur primer ministre ja va avisar que el seu "compromís personal", serà una "àrdua gesta". Caldrà posar d'acord als sindicats, confiar que la Comissió Europea no anul·li el crèdit del govern i que algú posi els diners sobre la taula,

ja siguin els russos o els empresaris italians. Mentrestant, cada dia que passa Alitalia crema un milió d'euros i ja té un deute de 1.353 milions. Segons Berlusconi, en una entrevista al diari *Il Messaggero*, el mercat del transport italià és situat "potencialment" entre "els més rics del món", sobretot gràcies al turisme. Per aquest motiu "no hi ha cap raó" per a pensar que el transport aeri italià "no hagi de ser rendible com en alguns altres països i que Itàlia no pugui tenir dos grans aeroports -Fiumicino (Roma) i Malpensa (Milà)-, com passa a Alemanya, que té Frankfurt i Munic".

Alitalia reclama 1.200 milions a la SEA, l'empresa que dirigeix l'aeroport de Malpensa, "per l'incompliment de les obligacions del desenvolupament de l'aeroport i per danys d'imatge", segons un comunicat emès per la companyia. La SEA també reclama 1.200 milions a Alitalia per haver retallat l'activitat de l'aeroport de Malpensa. Fa dos mesos, Alitalia va reduir d'un 63% els vols que passen per Malpensa, amb què donà més força a l'aeroport de Roma. Dels 177 vols que cada dia pas-

saven per Milà, ara només n'hi ha 50. El màxim accionista de la SEA, amb el 84% de la societat, és l'Ajuntament de Milà. Els partits polítics i els empresaris del nord del país, es van oposar frontalment a la retallada de Malpensa i van criticar el govern de Prodi de perjudicar el nord i de potenciar el centralisme de Roma. El futur primer ministre, Silvio Berlusconi, haurà de trobar una solució en aquest sentit que agradi també a la Lliga del Nord, un dels partits de la coalició del Poble de les Llibertats. La Lliga vol que l'aeroport de Malpensa torni a tenir més força per ajudar l'economia del nord, però cal trobar una fórmula diferent per a evitar que continuï perdent els 200 milions anuals.

Fa deu anys, Alitalia era una de les principals aerolíniees internacionals, però no sabé adaptar-se als canvis del sector i ara és a prop de la fallida. Cap dels governs que en tots aquests anys han dirigit el país no ha estat capaç d'invertir aquesta tendència a la baixa, que actualment és insostenible.

Jordi Mumbrú
Roma