

En service commandé pour Silvio Berlusconi

La nouvelle Alitalia, enfin privatisée et sauvée de la faillite, prend son envol ce matin.

Rome

LA FINE fleur du capitalisme italien a mis la main à la pâte: Roberto Colaninno, le patron des scooters Piaggio, les frères Benetton, l'aciériste Riva, le fabricant de pneus Pirelli, des banques, des assureurs. Au total, ils sont une vingtaine d'hommes d'affaires à s'être attelés au sauvetage d'Alitalia. Une femme aussi est de la partie: la présidente du patronat, Emma Marcegaglia, fait une timide apparition dans cet aréopage. Tous sont mus par le désir principal de répondre à l'appel de Silvio Berlusconi. Ils ont constitué un holding, la Compagnie aérienne

italienne (CAI), qui deviendra mardi la nouvelle Alitalia. Mis à part Carlo Toto, dont la compagnie Air One fusionne avec la nouvelle Alitalia, et les frères Benetton, qui sont au capital des Aéroports de Rome, aucun n'avait d'expérience antérieure du transport aérien.

Ils n'ont pas résisté à l'appel du président du Conseil en avril 2008. Alitalia était au bord de la faillite et Silvio Berlusconi ne voulait pas entendre parler d'Air France-KLM. Ses chevaliers blancs ont gagné dans l'affaire le sobriquet de Gnômes de Berlusconi, par analogie aux banquiers zurichois, ou encore celui de Courageux Patriotes. Leur empressement peut s'expliquer par les préparatifs de l'Exposition universelle qui se tiendra à Milan en 2015. Elle sera l'occasion de lancer des marchés publics, et ces indus-

triels, souvent très proches de Forza Italia, le parti de Silvio Berlusconi, espèrent bien obtenir des contrats en retour.

« Une rude négociation »

Dès aujourd'hui, la CAI et Air France-KLM prennent officiellement les commandes d'Alitalia, libérant le Trésor public de l'obligation d'en être l'actionnaire de référence, rôle qu'il assumait depuis 1946. Pour sa participation de 49,9 %, la CAI réglera à l'État 1,052 milliard d'euros. En fait, seulement 390 millions seront versés immédiatement. Le reste sera étalé sur vingt-quatre mois. De son côté, Air France-KLM paiera sa participation de 25 %, quelque 323 millions d'euros. Avec un droit de préemption sur les parts de ceux qui voudraient s'en retirer dans quatre ans.



Une vingtaine d'hommes d'affaires se sont attelés au sauvetage d'Alitalia. J. Reed/Reuters

« Cela a été une rude négociation », reconnaît le commissaire extraordinaire qui a piloté la privatisation, Augusto Fantozzi. Depuis le 12 décembre, date de l'accord au sein de la CAI, et jusqu'à ce matin, c'est lui qui a géré Alitalia. Une fois effectuée la séparation des activités, tout ce dont la CAI ne voulait pas a été versé dans une société

qui reste dans le giron de l'État. À charge pour lui d'en réaliser les actifs: une flotte abondante de MD80 périmés, des terrains, des services de manutention, d'informatique et de logistique. Elle garde aussi les salariés qui n'ont pas été réembauchés par la CAI.

Reste en suspens le sort de l'aéroport de Milan-Malpensa.

Letizia Moratti, la maire de la ville de Milan (pourtant membre de Forza Italia, le parti de Silvio Berlusconi), estime « inacceptable » de brader pour si peu Alitalia à Air France-KLM, qui ne veut « qu'acheter le marché italien, quand Lufthansa avait un projet industriel de longue portée ».

RICHARD HEUZÉ