

# Economia & lavoro

## TAGLI E INVESTIMENTI

ROMA. Due anni di sofferenza, poi il rilancio. Il futuro non è proprio dietro l'angolo, ma l'amministratore delegato Domenico Cempella ne è convinto: se la sua ricetta verrà accettata, Alitalia si salverà. Non solo: la compagnia potrà continuare a competere sui mercati internazionali, in Europa e nel resto del mondo, senza rinchiudersi, assediata e ridimensionata, tra le mura domestiche. È la scommessa condensata nelle trenta pagine del «piano» approvato ieri dall'Iri e presentato successivamente ai sindacati.

Una cosa balza immediatamente agli occhi: la differenza con la «filosofia» dei precedenti progetti messi a punto da Schisano e Rivero. Allora si decise di intervenire con la scure sui primi 2 anni, lasciando impregiudicate le scelte future: ripiegamento all'interno oppure proiezione globale. Insomma: prima la terapia d'urto per sistemare i conti, poi si vedrà.

### Cempella: ce la faremo

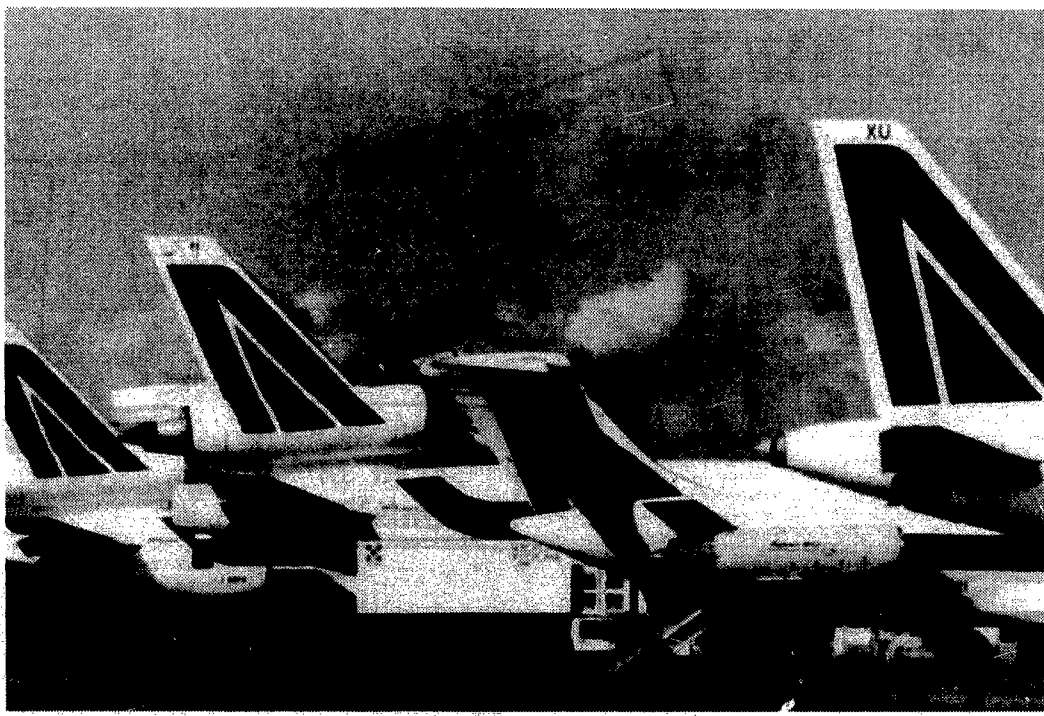
Cempella, invece, è partito proponendosi un obiettivo diverso: mantenere alte le ambizioni di Alitalia. E si è dato cinque anni di tempo per il rilancio completo. Il piano, infatti, si muove lungo un percorso temporale che va da qui al 2000. Allora, si assicura, «Alitalia godrà di un solido posizionamento tra i concorrenti», la gestione ordinaria avrà assorbito le perdite passate e la compagnia sarà in grado, dopo anni, di tornare a distribuire dividendi. La strada della privatizzazione sarà così spianata.

Intanto, però, bisogna pensare alle perdite che stanno divorando i conti dell'azienda e riequilibrare il patrimonio. «Abbiamo bisogno di almeno 3.000 miliardi già da quest'anno», hanno calcolato gli uomini del gruppo che puntano ad una ripresa, dopo i primi due anni di terapia d'urto, degli investimenti in flotta. Arriveranno 1.500 miliardi. La ricapitalizzazione, decisa ieri dal consiglio di amministrazione dell'Iri, verrà però concretizzata solo col prossimo gennaio. Si conta di coinvolgere nell'operazione anche investitori privati. In questa prima iniezione di fondi, ma anche in quelle successive che, sperano alla Magliana, arriverà in tempi brevi. Non si esclude, anzi, viene considerata «realistica», la possibilità che gli stessi dipendenti vengano coinvolti nella ricapitalizzazione. A loro potrebbe essere riservata una quota del 10%, magari attraverso la sottoscrizione di warrant o in concomitanza con i nuovi contratti.

Sulla ricapitalizzazione non ci sono stati problemi col Tesoro, ha tenuto a puntualizzare Enrico Zanelli, consigliere dell'Iri. Problemi, però, ne potrebbero sorgere con Bruxelles. All'Alitalia, tuttavia, sono fiduciosi. La storia degli aiuti di Stato alle compagnie aeree pubbliche europee, da Air France ad Iberia, è costellata di sostegni di questo tipo, anche assai più massicci di quelli che stan-

## Trasporti aerei In sciopero Ecco i voli garantiti oggi

L'ente di assistenza al volo ha diffuso l'elenco dei voli garantiti durante lo sciopero nazionale dei controllori di volo proclamato dai sindacati confederali ed autonomi dalle 11 alle 15 di oggi. Oltre ai voli di Stato, militari, di emergenza, sanitari, umanitari e di soccorso, saranno garantiti collegamenti con le isole: Az 1552 Genova-Cagliari, Az 1845 Palermo-Cagliari-Torino, Az 1892 Palermo-Lampedusa, Az 1511 Linate-Olbia, Az 1592 Pisa-Alghero, Az 1505 Fiumicino-Olbia, Az 1553 Cagliari-Genova, Az 1893 Lampedusa-Palermo, Az 1593 Alghero-Pisa, Az 1898 Palermo-Pisa, Az 1844 Torino-Cagliari-Palermo, Az 1510 Olbia-Linate, Az 1304 Olbia-Fiumicino, Az 267 Pisa-Catania, Ig 696 Bologna-Catania, Ig 591 Catania-Verona, Ig 588-589 Verona-Palermo-Verona, Ig 655 Cagliari-Bologna, Ig 3536-3535 Pisa-Cagliari-Pisa, Dia 6841 Genova-Cagliari, Dia 6842 Cagliari-Genova. Tra i voli internazionali: Az 844 Fiumicino-Lagos, Az 788 Fiumicino-Malpensa-Tokio, Cp 041 Fiumicino-Toronto, Az 798 Fiumicino-Bangkok-Sidney.



Romano Gentile/Ansa

# 3.000 miliardi per Alitalia

## La compagnia si sdoppia, 2.800 «esuberanti»

Due anni di passione e poi il decollo: il piano Alitalia presentato da Cempella scommette sul futuro. Per risparmiare, piloti e personale di volo sarà progressivamente trasferito in due società satelliti. Tagli al personale di terra. Circa 2.800 esuberanti, (700 prepensionamenti) compensati parzialmente da nuove assunzioni. Previsti investimenti in flotta ed il lancio del progetto Malpensa. E dall'Iri arrivano 1.500 miliardi di aumento di capitale.

### GILDO CAMPESATO

no per essere messi in cantiere in Italia. I primi due anni, quelli della ristrutturazione, saranno i più difficili. Del resto, già emergono le prime contrarietà sindacali. Se tutti dicono di convenire sulla necessità di sacrifici, sull'entità il confronto rimane aperto. La manovra sull'occupazione messa a punto da Cempella è consistente.

### La manovra sul personale

Tra piloti e assistenti di volo gli esuberanti vengono indicati in 900 unità, circa 1.900 tra il personale di terra, circa 1.900 tra il personale di servizio. Una medicina, comunque, da assorbire in più dosi nel corso di un triennio. Si cercherà di farvi fronte senza troppi traumi: prepensionamenti (700) ed esodi agevolati. L'operazione, comunque, non sarà tutta a somma negativa. Sono previste assunzioni che compenseranno quasi completamente le uscite

(tranne che per il personale di terra): gente giovane, meno costosa, al posto dei più anziani, dalle buste paga più consistenti. È la filosofia alla base della proposta di istituire due società ad alta competitività, visto che l'esperienza Schisano ha mostrato tutte le vischiosità della struttura contrattuale in Alitalia. Piloti e personale di bordo nuovi assunti, con stipendi meno robusti e produttività più alta, verranno inquadrati in due società controllate costituite per l'occasione. Anche gli aerei, progressivamente, passeranno a queste due nuove «aziende», pur se marchio e coordinamento generale saranno sempre Alitalia. Una si occuperà di voli a corto e medio raggio, l'altra sarà impegnata sulle rotte più lunghe (con i B767). Entrambe avranno due «piedi»: uno a Roma, l'altro a Milano. Il piano-risparmi prevede già dal

primo anno 500 miliardi di minori costi. A questo recupero si accompagnerà l'alienazione dei cespiti non strategici. Innanzitutto la sede della Magliana e le partecipazioni in varie società: da Galileo a Valtur, da Alfa Avio a Cargo Switch. Anche Malev è in lista di partenza.

### Intesa con AirOne?

Quanto allo sviluppo futuro, non si dimentica Fiumicino (cuore delle relazioni col Mediterraneo), ma si punterà, dal 1988, soprattutto sul decollo di Milano Malpensa. Infrastrutture permissive. Saranno concentrati lì, ad esempio, 8 nuovi velivoli (4 a lungo raggio) per un investimento di circa 1.400 miliardi. Non saranno più ceduti, come previsto dai precedenti piani, i B747. Entreranno anzi in flotta 15 nuovi aerei.

Razionalizzazioni in vista anche nel resto del business. Verrà costituito un «polo charter» e si ripenserà il ruolo di Avianova. Vengono previste nuove iniziative nel feederaggio (la flotta attuale dei reoliner, Fokker e Atr, non viene considerata ben equilibrata) anche attraverso una politica di alleanze. E, un po' a sorpresa, potrebbe uscire un accordo con AirOne, la società che ha portato la concorrenza al cuore di Alitalia, nella rotta tra Roma e Milano. E a regime, come si diceva, è previsto l'utile: 220 miliardi nel 2000 con una remunerazione del capitale del 9%.

## Fs, dal 2 giugno debutta il nuovo treno ad alta velocità

Con l'orario estivo, in vigore dal 2 giugno, fa il suo debutto ufficiale sulle reti ferroviarie italiane, nella tratta Roma-Milano, l'Etr 500. Il nuovo treno ad alta velocità, costato alle Fs 30 miliardi ad esemplare, è prodotto dal Consorzio Trevi di cui fanno parte le principali aziende ferroviarie che operano in Italia, dalla Breda all'Abb, dalla Fiat all'Ansaldo.

Da subito, entrano in esercizio i primi due convogli nuovi di zecca (non i prototipi) appena consegnati dell'ordinativo iniziale di 30 treni. Annunciando in una conferenza stampa a Milano, le novità contenute nel nuovo orario dei servizi offerti ai viaggiatori, il direttore dell'Asa, l'Area Strategica Affari, Passaggeri delle Fs, Giuseppe Sciarone, ha fatto il punto anche sullo stato di attuazione del Programma Eurostar e sulle caratteristiche del nuovo servizio telefonico di informazione al pubblico «Fs Informa».

Sciarone ha poi illustrato l'andamento dei ricavi economici per il settore passeggeri a lunga percorrenza che nel '95 hanno fatto registrare un delta attivo che ha sfiorato i 230 miliardi, il 7,4% in più dell'anno precedente. «La tendenza favorevole - ha aggiunto - è confermata anche dai dati relativi ai primi mesi del '96. Nel primo quadrimestre infatti si stima un delta positivo del 5,5% per quanto riguarda gli introiti (oltre 1000 miliardi rispetto ai 950 miliardi dello stesso periodo del '95), mentre i viaggiatori per chilometro hanno un saldo attivo del +2,5%». Per quanto riguarda il nuovo orario estivo, le principali novità riguardano l'entrata in servizio sulla direttrice Milano-Roma dell'Etr 500. Il nuovo materiale consentirà la composizione dei treni Brunelleschi e Botticelli.



Anpac e Appl criticano i piani dell'azienda. E i sindacati dei trasporti chiedono un incontro a Iri e governo

## Piloti scontenti: «Piano inadeguato»

ROMA. «Ci rendiamo conto di dover chiedere sacrifici a tutti, ma abbiamo imboccato una strada alternativa a quella del fallimento presentando un piano finalizzato allo sviluppo: l'amministratore delegato, Domenico Cempella, ha fatto di tutto per convincere i sindacati sulla accettabilità del suo piano. Ci è riuscito? Le prime reazioni sono improntate a freddezza. Schermaglie più che ovvie quando si tratta di valutare un piano di queste dimensioni o sindrome di una conflittualità destinata a riaprirsi? Lo diranno le prossime mosse.

Intanto, le associazioni dei piloti Alitalia Anpac e Appl, mettono le mani avanti. In una nota mettono sotto accusa «la creazione di società satelliti con contratti differenziati, presupposto per una loro successiva svendita» e propongono «la costituzione di una società di gestione finanziaria e organizzativa, snella e nuova che sia da subito attrattiva e remunerativa per gli investitori istituzionali».

I sindacati dei piloti, inoltre, lamentano l'aumento indiscriminato delle attività di volo ben al di sopra delle medie dei competitori europei che crea pesanti ripercussioni sulla sicurezza del volo. «Si parla di uno sviluppo che avverrà chissà quando e per ora l'unica cosa certa è il taglio dei costi». Anche il segretario generale della Uil Trasporti, Sandro Degni, non è chiaro il disegno sul futuro: «Si parla di uno sviluppo che avverrà chissà quando e per ora l'unica cosa certa è il taglio dei costi».

Brutti: «No ai due contratti» Il segretario della Filt Cgil, Paolo Brutti, chiede che l'aumento di capitale parta subito senza rinvii all'anno prossimo e contesta l'ipotesi di contratti di lavoro differenziati tra il personale che lavorerà nelle nuove società e quello che invece rimarrà nella «casa-madre»: «Non si capisce come il risparmio su 3 mila persone,

cioè i dipendenti delle due nuove società, possano riequilibrare il costo del lavoro di tutti gli altri». Per il segretario generale della Uil Trasporti, Sandro Degni, non è chiaro il disegno sul futuro: «Si parla di uno sviluppo che avverrà chissà quando e per ora l'unica cosa certa è il taglio dei costi».

Cgil, Cisl e Uil, inoltre, concordano che i tempi di ricapitalizzazione indicati ieri dal consiglio di amministrazione dell'Iri sono troppo diluiti nel tempo: «È inaccettabile, chiederemo un incontro urgente all'istituto di via Veneto ed al governo», hanno annunciato ieri al termine della riunione in cui i responsabili di Alitalia hanno illustrato il piano. G.C.

### IN VOLATA CON MARINO BASSO

**GLI ANNI D'ORO DEL CICLISMO IN REGALO CON L'UNITA'**

ALBUM SPINTE 1971  
LUNEDÌ 20 PRIMA PARTE  
MARTENI 21 SECONDA PARTE  
ALBUM SPINTE 1972  
MERCOLEDÌ 22 PRIMA PARTE  
GIOVEDÌ 23 SECONDA PARTE

## L'Iri in 4 anni 20.800 miliardi dalle cessioni

Dal 1992 l'Iri ha attuato privatizzazioni che hanno interessato più di 300 fra società e rami d'azienda, con un «beneficio finanziario complessivo di circa 20.800 miliardi di lire», di cui 12.900 miliardi con alienazioni dirette e 7.900 con le cosiddette privatizzazioni «di secondo livello», cioè realizzate da controllate. Lo ha reso noto il presidente dell'Istituto, Michele Tedeschi, in un articolo contenuto nel «Rapporto di Primavera '96». Ieri tanto il cda dell'Iri ha deciso di l'uscita definitiva da Autogrill e Sme. I pacchetti residui delle due società (15% circa ciascuno) saranno ceduti a Benetton e soci per una cifra pari a circa 238 miliardi.

## Stet e C&W frenano sull'intesa

Sia da Cable & Wireless (C&W) che da Stet giunge un freno alle ipotesi, riprese ieri dalla stampa, di una trattativa a buon punto tra i due gruppi per un'alleanza nel settore delle telecomunicazioni, che prevederebbe anche incroci azionari. Il commento che si registra sia a Londra che a Roma, dopo il «no comment» ufficiale, è di questo tenore: i contatti ci sono ma non sono in fase significativa, tanto più che (il rispettivo ipotizzato partner) è uno solo degli operatori con cui si sta parlando. L'ipotesi di una maxi-alleanza (estesa ai tedeschi di Veba), intanto, ha sospinto in Borsa i titoli Stet che ieri hanno guadagnato oltre il 2%.

## Banche: Barberis dalla Fiat al San Paolo Torino

Il Sanpaolo ha da ieri un nuovo vicedirettore generale, Alessandro Barberis, ingegnere torinese, 58 anni, che proviene da una trentennale esperienza manageriale nel gruppo Fiat. A Barberis - che fra l'altro, ha ricoperto per oltre 10 anni la carica di amministratore delegato della Magneti Marelli - verrà affidata la gestione delle risorse umane della banca. Il passaggio di un top manager dalla Fiat al Sanpaolo, analogo a quello che negli anni '70, con un percorso inverso, portò un manager Sanpaolo, Francesco Rota, alla carica di direttore generale Fiat, rappresenta una ulteriore conferma dei solidi rapporti tra i due gruppi leader nei rispettivi settori.

## Bni: confermato l'esecutivo, rinviate le deleghe

La «prima volta» di Luigi Abete, presidente della Confindustria, nella veste per lui inusuale, di consigliere di amministrazione di una banca ha fatto da sfondo alla prima riunione del neo-eletto cda della Bnl tenutasi ieri a Roma. Il consiglio uscito eletto dall'assemblea del 10 maggio ha confermato per acclamazione sia il vice-presidente, Rodolfo Rinaldi, che i 6 membri del passato comitato esecutivo: oltre a Sarcinelli, Rinaldi e Croff, Giovanni Billia, Mario Draghi, Giuseppe Pasqua, Pietro Rastelli e Giorgio Rocco. La questione della ripartizione delle deleghe operative tra Sarcinelli e Croff è stata invece rinviata alla prossima riunione del cda.

## Telefoni Gsm Nuovi servizi di Tim e Omnitel

Nella guerra tra i due gestori della telefonia mobile, anche un convegno sulle telecomunicazioni legate ai trasporti può diventare l'occasione di un confronto tra iniziative commerciali. Francesco Caio, amministratore delegato di Omnitel, ha annunciato che entro pochi giorni gli utenti del secondo gestore gsm potranno collegarsi con i numeri verdi e con i servizi 12 (abbonati) e 116 (Aci), grazie ad un accordo con Telecom Italia. Gli ha risposto subito Vito Gamberale, amministratore delegato di Tim, annunciando una campagna di potenziamento della rete radiomobile collocata lungo le autostrade e le tratte ferroviarie.

MERCATI	
<b>BORSA</b>	
MIB	1.122 -0,83
MIBTEL	10.548 -0,41
MIB 30	16.719 -0,47
<b>IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ</b>	
IMP MACC	8,06
<b>IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ</b>	
ASSICUR	-1,39
<b>TITOLO MIGLIORE</b>	
SCHIAPPAR W	28,32
<b>TITOLO PEGGIORE</b>	
RECORDATI RNC	-27,08
<b>LIRA</b>	
DOLLARO	1.555,69 0,00
MARCO	1.013,68 0,00
YEN	14,584 0,00
STERLINA	2.355,47 0,00
FRANCO FR.	299,43 0,00
FRANCO SV.	1242,37 0,00
<b>FONDI INDICI VARIAZIONI</b>	
AZIONARI ITALIANI	-0,08
AZIONARI ESTERI	0,27
BILANCIATI ITALIANI	-0,01
BILANCIATI ESTERI	0,18
OBBLIGAZ. ITALIANI	0,01
OBBLIGAZ. ESTERI	0,01
<b>BOY RENDIMENTI NETTI</b>	
3 MESI	7,87
6 MESI	7,82
1 ANNO	7,47