

# Economia & lavoro

Rivoluzione in vista nel cda. Confermato Cimoli

## Nuovi vertici anche per le Fs

### Domani cambia il presidente?

Signori, si cambia. Dopo la Stet, anche alle Fs è tempo di nomine. Ovviamente non sono in discussione ruolo e deleghe dell'amministratore delegato Cimoli, ma con tutta probabilità domani l'assemblea della società sarà chiamata a nominare il nuovo cda. Un altro presidente al posto di Crisci. Realacci nega di essere un candidato alla carica: «Anche se me lo proponessero, non accetterei». Ma in consiglio, comunque, pare ci sarà anche un ambientalista.



Fausto Cereti

ROMA. Nomine pubbliche, è tempo di terremoti dappertutto. Dopo la «rivoluzione» alla Stet, domani toccherà alle Ferrovie dello Stato. L'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, chiamato alla testa delle Fs dopo il drammatico arresto di Lorenzo Necci, si è ormai installato da qualche tempo sul ponte di comando di Piazza della Croce Rossa. Tuttavia, il resto degli uomini del consiglio di amministrazione, a cominciare dal presidente Giorgio Crisci, sono sempre gli stessi di prima. Il ricambio alle Ferrovie dopo l'era Necci appare ancora come un'incompiuta, un'operazione a metà. Di qui la decisione del governo di procedere in tempi rapidi alla scelta di un cda più adeguato a portare avanti le strategie che Cimoli ha messo a punto per le Fs del dopo Necci, di concerto col ministro dei Trasporti, Claudio Burlando.

Attualmente il consiglio delle Ferrovie è formato da quattro persone: oltre a Cimoli, vi fanno parte Crisci ed i consiglieri De Cesaris e Paolillo. Secondo lo statuto, tuttavia, il numero di consiglieri può salire sino a sette.

Il ricambio, a partire dallo stesso presidente, avrebbe dovuto essere messo in atto già un paio di settimane fa. I tragici avvenimenti del pendolino deragliato nei pressi di Piacenza hanno consigliato di attendere qualche giorno prima di portare a conclusione un'operazione della cui necessità il Tesoro (proprietario del 100% delle azioni) appare comunque convinto.

Sembra, anzi, che nei giorni scorsi Ciampi abbia provato a convocare un'assemblea totalitaria per passare alle nomine. La formula dell'assemblea totalitaria consente infatti di evitare le lungaggini (oltre un mese) previste per la convocazione delle normali assemblee. Perché sia valida devono però essere presenti tutti gli azionisti (in pratica il Tesoro), ma anche l'insieme del consiglio di amministrazione e dei revisori dei conti. Qualcuno non si sarebbe presentato all'appello e così tutto è stato

rinvio.

Stesso copione anche domani quando, ormai sembra certo, il Tesoro indirà il nuovo appuntamento? Appare improbabile. Se la fumata bianca sembra sicura, rimane ancora il dubbio sul nome dei nuovi consiglieri ed in particolare su quello del presidente su cui maggiore è l'attesa.

Per ora più che conferme circolano smentite. Nei giorni scorsi girava molto forte il nome del numero uno di Legambiente, Ermesto Realacci. Ieri, tuttavia, ha provveduto lui stesso a smentire con decisione. «So che circola il mio nome per la presidenza delle Ferrovie. Nessuno, però, mi ha mai chiesto nulla direttamente. Ma anche se me lo proponessero, risponderci di no».

In ogni caso, dopo tutte le polemiche che ci sono state sull'alta velocità, sembra proprio che al Tesoro sia intenzionato a colorire con un'anima di verde il prossimo consiglio delle Ferrovie. Forse anche per questo tra i nomi dei possibili consiglieri è cominciato a circolare quello di un esponente di spicco del Wwf: Annamaria Procacci.

Quanto ai «candidati» alla presidenza che si chiamano fuori, va segnalato il nome dell'amministratore delegato di Tim, Vito Gamberale, anch'egli finito sui giornali come possibile «papabile». «È una questione che non esiste nemmeno. Gamberale sta bene dove sta, alla testa di una società che fa utili per un terzo del fatturato», fanno sapere i suoi collaboratori.

Chi invece nutre qualche speranza è Giancarlo Tesini, un'esperienza da ministro dei Trasporti e presidente di Bologna 2000. Le tessere andranno a posto soltanto in queste ore. Per la presidenza delle Fs il governo cerca un personaggio di spicco, così come si è fatto alla Stet: un po' per stoppare in anticipo le scontate accuse di lottizzazione da parte del Polo, un po' perché la situazione delle Fs non consente la scelta di personaggi di secondo piano. □ G.C.

## I PIANI DEL GRUPPO

(dati in miliardi di lire)

	1996	1997	1998	1999	2000
Valore della produzione	8.379	8.425	8.817	9.298	9.830
Costo del lavoro	2.075	1.897	1.816	1.785	1.829
Risultato di gestione	-400	+6	+139	+290	+467
Apporti di capitale	3.000	—	—	—	—
Debiti finanziari netti	845	902	1.546	1.792	1.679
Capitale netto	2.249	2.446	2.552	2.779	3.146
Investimenti	577	894	1.306	1.035	1.088



## L'EVOLUZIONE DEI DIPENDENTI

(forza media retribuita al 31 dicembre)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Piloti	2.004	2.002	1.972	2.012	2.019	2.054
Ass. di volo	4.003	4.024	3.949	3.924	3.990	4.011
Terra	11.975	11.735	10.966	10.422	10.309	10.539
TOTALE	17.982	17.761	16.887	16.358	16.398	16.604

P&G Infograph

Fonte: Alitalia

## Controllori in sciopero Domani si vola a singhiozzo

Avvertimento allarmato dall'Alitalia: «uno sciopero proclamato per domani, martedì 28 gennaio dalle 13 alle 17 dai rappresentanti di un'associazione sindacale minoritaria (Cisal-Av) del personale dell'ente assistenza al volo di Roma in contrasto con la stragrande maggioranza dei lavoratori, paralizzerebbe di fatto - si legge in un comunicato - i voli nazionali ed internazionali operanti in quella fascia oraria». «L'Alitalia su 141 voli programmati tra le 13 e le 17 sarà costretta a cancellare 62 voli. Nella stessa fascia oraria verranno penalizzati a causa dei ritardi 69 voli e soltanto 10 verranno garantiti in ottemperanza alla legge 146/90». Secondo i calcoli della compagnia, i passeggeri coinvolti saranno circa 13 mila. «Alitalia, nel sottolineare il danno economico e di immagine provocato dall'agitazione, non può non rilevare - conclude la nota - le conseguenze gravi di una conflittualità che oltre a penalizzare la propria clientela danneggia pesantemente i conti dell'azienda impegnata a risanare i propri bilanci e soprattutto a riguadagnare la fiducia degli utenti».

## L'INTERVISTA

Parla l'amministratore delegato Fausto Cereti: «Sono fiducioso»

## «Bruxelles darà l'ok al piano Alitalia»

ROMA. Da qualche mese è più a Bruxelles che a Roma. Neanche fosse un parlamentare Europeo. Per il presidente di Alitalia Fausto Cereti la spola tra l'Italia ed il Belgio è diventata quasi un'abitudine, come il caffè alla mattina. Anche se, più che di uno stimolante per l'exploit immediato, Cereti ha forse bisogno di qualcosa che gli consenta di reggere sulla lunga distanza. Il confronto sul piano di risanamento e rilancio di Alitalia col commissario Ue ai Trasporti, Neil Kinnock, si è infatti trasformato in un tormentone assillante di cui al momento non si riesce di intravedere la fine. Da una parte il manager italiano che difende con caparbià le ragioni di una compagnia aerea vissuta fino a ieri mattina sotto la calda coltre del monopolio e che ora si dice pronta ad affrontare le acque burrascose del mercato, sempre che la lascino sopravvivere; dall'altra lo spigliato e puntiglioso politico britannico, strenuo difensore della concorrenza nei cieli, forte dell'esperienza vincente della compagnia di casa sua, British Airways. Un braccio di ferro continuo anche perché, sulla base di un'impetuosa analisi della Ernst & Young che ha passato al setaccio, parola su parola, sostegno pubblico su sostegno pubblico il piano Alitalia ed in particolare quei 3.000 miliardi di ricapitalizzazione promessi da Iri e governo, Kinnock non ha esitato a chiedere ridimensionamenti, tagli

di rotte, aggiustamenti prima di dare l'indispensabile via libera. Al punto che qualcuno comincia a temere che più che un piano di salvataggio da Bruxelles esca un piano di liquidazione. Un'ipotesi, però, che Cereti respinge con forza: «Non c'è nulla di compromesso. È vero, non è una trattativa facile anche perché i problemi da affrontare sono complessi. Ma resto fiducioso su una soluzione soddisfacente che consentirà il rilancio di Alitalia».

**Ma la situazione è molto difficile.**  
Non dico sia facile, però i messaggi allarmanti sono ingiustificati. Ci sono molti problemi tecnici da chiarire, ma la soluzione è vicina.

**Possibile?**  
Guardi che non lo dico io. Lo ha dichiarato lo stesso Kinnock.

**C'è preoccupazione per la puntigliosità dell'analisi Ue.**  
Ma c'è sempre in casi come questo. Kinnock rappresenta un'autorità di tutela del mercato. Deve verificare l'esattezza di quel che diciamo noi, ma deve anche tener conto delle obiezioni che vengono dalle altre compagnie. È un esame continuo. E questo chiede tempo.

**È solo questo che giustifica i ritardi?**  
Veramente non c'è nessun ritardo. All'inizio si pensava di chiudere entro metà marzo. Ora si parla di finire prima di aprile. Non mi pare una gran differenza.

## GILDO CAMPESATO

### Magari con drastici tagli alle rotte.

Voglio dirlo nettamente: tutte queste voci sono infondate o grandissime esagerazioni di ipotesi di lavoro.

**Dunque, qualche timore c'è.**  
Vede, io ogni tanto vado a fare il check-up, ma questo non significa che sia malato. Vado a farlo perché voglio essere sicuro di non ammalarmi. Ecco, a Bruxelles stanno facendo il check-up al piano che Alitalia ha presentato.

**Ma c'è chi quei tagli li chiede.**  
Bella scoperta. È logico che le compagnie concorrenti amerebbero veder ridotti i servizi dell'Alitalia. Stiamo cominciando ad essere più competitivi e questo può dare fastidio. Leggo che c'è qualcuno che dice di voler lasciare l'Italia per spostarsi nei mercati del Nord Europa. Probabilmente pensa che l'Italia non è un mercato così facile da invadere come riteneva lo scorso anno.

**E allora come spiega la drammatizzazione sul confronto con l'Ue?**  
Non lo so. Forse perché magari c'è qualcuno che vuole apparire come salvatore della patria? O perché domani vuol dire: «lo avevo detto». Perché tanto, se le cose vanno diversamente, poi lo si dimentica.

**Intende dire che a Bruxelles non incontra ostilità?**  
C'è un atteggiamento equo. Lo stesso che terrei io se fossi seduto

dall'altra parte.

**Intanto, la situazione finanziaria resta difficile.**  
Abbiamo un po' di pazienza. Tra poco affronteremo il problema in cda, poi informeremo la Consob, quindi potrà parlargliene.

**L'aumento delle tariffe base è indice di problemi?**  
No, è legato ad un fatto semplicissimo: l'aumento del petrolio. Lo hanno fatto tutte le compagnie. La prima a partire è stata British. Se il carburante aumenta del 40%, c'è un effetto trascinato sulle tariffe attorno al 2-3%. Non è che posso risparmiare sul prezzo della benzina.

**Tra il personale, oltre che preoccupazione, cominciano a rispuntare malumori.**

A me, piuttosto, pare di scorgere una crescente responsabilizzazione. È ovvio che quando si fanno ristrutturazioni, riduzioni di personale, rinnovi, nuove cariche, non si può pretendere che tutti siano felici. Ma la maggioranza del personale lavora con spirito costruttivo, di collaborazione. E lo si vede anche dal servizio migliorato che diamo alla clientela. Siamo soddisfatti del nostro personale.

**Veramente, non mancano le lamentele.**  
Spesso ci imputano disservizi di cui siamo noi stessi vittime, non responsabili. Guardi a Linate, dove c'è un sovrappioppamento dovuto alla decisione di accettare più arrivi e partenze di quanto il controllo del

traffico aereo fosse in grado di assorbire in maniera adeguata.

**Ne soffrono tutti.**  
Alitalia più degli altri. Sia perché è il maggior vettore che opera nel nostro Paese, sia perché, nel momento in cui ha deciso seriamente di confrontarsi col mercato rischia di veder vanificati gli sforzi di riposizionamento se l'intero sistema non si dà regole chiare e limpide attraverso cui la concorrenza possa davvero svilupparsi.

**Che significa?**  
Le faccio un esempio: a che serve, se non a distruggere la compagnia, chiedere ad Alitalia di abbandonare la posizione monopolistica se poi nel settore l'esistenza di tanti, piccoli monopoli è in grado di bloccare e condizionare il sistema ad ogni occasione, quasi sempre nel nome di questo o di quell'interesse corporativo?

**Dica una cosa: pensa veramente di farcela?**  
Ne siamo convinti, non solo io ma tutto il management. Altrimenti saremmo degli impostori. Ci siamo impegnati a portare la compagnia a competere in un mercato che si sta per liberalizzare in un modo decoroso e possibilmente vincente.

**È lo scoglio più grosso con Bruxelles?**

Le diverse valutazioni su quale deve essere la redditività del programma per soddisfare le condizioni previste. Ma non è un ostacolo, è un argomento da approfondire.

Regalatevi cento minuti di risate

# Tutto Benigni 95/96

In edicola la videocassetta



A SOLE  
L. 19.900

L'Unità  
MAGAZINE