

Bianca Di Giovanni

ROMA «Siamo già nel dopo Mengozzi». Questo si bisbigliava ieri nei corridoi della Magliana. L'amministratore delegato di Alitalia sarebbe già pronto a lasciare (giovedì è convocato il consiglio d'amministrazione), nonostante le insistenze di Gianni Letta a portare avanti almeno per qualche mese il suo piano, «ammorbidito» nella parte che riguarda i «tagli» al personale. Non essendoci all'orizzonte nessun piano di rilancio alternativo a quello varato da Mengozzi, la nuova fase della compagnia significa una cosa sola: liquidazione. Altro che privatizzazione italiana (come la chiamano esponenti del governo, da Pietro Lunardi a Mario Tassone): chi mai in Italia ha i soldi per acquistare un gigante malato come la compagnia di bandiera? L'unica cosa a cui si può puntare sono le sue «spoglie», un recupero post mortem sarebbe un affarone per avio-linee più piccole, se non altro per conquistare le rotte più redditizie finora appannaggio della società pubblica. Una cordata del Nord Est targata Lega e capitanata dai gruppi Volare e Alpi Eagles ci sta pensando già da due anni. Forse oggi è arrivato per loro il momento buono, grazie all'appoggio dei ministri del Carroccio e soprattutto al silenzio assordante del titolare dell'Economia.

L'iter sarebbe già scritto, e prevede come primo passo la rivoluzione al vertice. L'addio di Mengozzi, infatti, mette all'angolo anche il presidente della compagnia Giuseppe Bonomi, di area leghista. È stato il premier in persona a dire che i due sono legati allo stesso destino: dentro o fuori tutti e due. Ma Bonomi non molla, spalleggiato da Bobo Maroni. Nella mischia potrebbe immettersi Gianfranco Fini, proponendo la promozione dell'attuale direttore generale Marco Zanichelli, da sempre vicino ad An. Ma il piano resterebbe sempre quello

di Mengozzi, che per di più non piace ai sindacati. Meglio quindi azzerare tutto, proponendo in assemblea un commissario unico, cosa che costringerebbe tutto il vertice alle dimissioni, compreso Bonomi. L'ipotesi è più che probabile, visto che è l'unica su cui è trapeolato anche un nome

dalle stanze del governo: Maurizio Basile, il manager che ha già privatizzato l'Ente tabacchi e che per di più ha già avuto un'esperienza in Alitalia. Non si sa ancora se Basile abbia accettato il ruolo non certo gratificante di liquidatore della compagnia di bandiera.

“ Non ci sono privati in grado di comprare ma molti vogliono fare l'affare, come Volare e Alpi Eagles, con l'appoggio di ministri interessati ”



La prima fase della svendita passa dalla decapitazione del vertice. Mengozzi in uscita, al suo posto forse Basile, già all'Ente Tabacchi, come commissario ”

Alitalia, lo Stato non vola più

Anche una «cordata leghista» vuole la compagnia, con la benedizione di Tremonti

“ALITALIA”
AEROLINEE ITALIANE INTERNAZIONALI

“LA FRECCIA ALATA”

dal 5 maggio
Servizi Aerei
**PASSEGGERI
MERCÌ
POSTA**
con trimotori
FIAT G. 12

ROMA - TORINO
ROMA - CATANIA

Per informazioni rivolgersi all'ALITALIA
AGENZIA PRINCIPALE DI ROMA
Via Leonida Bissolati, 35 - 37 - 39
Telefoni: 470.500 - 470.600
e presso tutte le principali AGENZIE di VIAGGI



A sinistra la locandina del primo volo nel 1947 Alitalia Roma-Torino e Roma-Catania. Sopra un check-in del 1952 all'aeroporto di Fiumicino

storia

Mezzo secolo di voli tricolori

Alitalia vola da più di mezzo secolo. Il battesimo dell'aria avviene il 5 maggio del 1947: il **AG-12** Alcione decolla da Torino, destinazione Roma e poi Catania. Il 6 luglio è la volta del primo collegamento internazionale, sulla tratta Roma-Oslo, seguito a marzo del '48 dall'esordio sulla rotta internazionale che parte da Milano e arriva dopo una serie di scali intermedi a Buenos Aires. Nel '50 salgono a bordo le prime hostess. Sono gli anni dello sviluppo dell'aviazione civile: la compagnia di bandiera cresce e nel '57 passa al dodicesimo posto nella graduatoria del trasporto aereo internazionale. Nei primi anni '60 la compagnia raggiunge il primo milione di passeggeri trasportati e sceglie come base operativa, oggi si direbbe 'hub', l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

Nel '69 Alitalia arriva al settimo posto del ranking internazionale e appronta il nuovo logo, quello attuale, con la "A" stilizzata sul timone e la striscia verde sulla fusoliera che, come si legge sul sito Internet della compagnia, «in tutto il mondo rimarrà sempre simbolo di qualità e sicurezza».

Anche Alitalia ha però dovuto fare i conti con alcune sciagure aeree, come il Dc-9 inabissatosi a Palermo nel '78 o gli incidenti dell'Atr-42 della controllata Ati a Conca di Trezzo nell'87 e del Dc-9 a Zurigo del '90. All'inizio degli anni '70 entra in servizio il primo B747, il mitico 'Jumbò. Sarà soppiantato trent'anni più tardi dal modernissimo B777, il twinjet più grande del mondo.

La crisi del trasporto aereo colpisce anche la compagnia di bandiera, che perde posizioni in classifica. Dopo un accordo con la statunitense Continental previsto dal piano di ristrutturazione dei primi anni '90 e quello del '97 con Klm, che ha portato anche a strascichi legali, Alitalia entra nell'alleanza globale Skyteam insieme a Air France e Delta Airlines. Il futuro della compagnia è ora legato agli accordi di integrazione con il vettore francese e con la stessa Klm.

Secondo passo (a cui giungere dopo le elezioni): la (s)vendita. Lunardi parla di tre cordate, che si sarebbero già presentate a Palazzo Chigi. Il tam-tam giornalistico avanza i nomi dell'Air One, poi quello di Lupo Rattazzi (ex Air Europe), magari assieme a un gruppo di imprenditori emiliani tra cui anche Luca Cordero di Montezemolo, e infine la cordata del Nord est. Ma di riscontri sulle prime due ipotesi non c'è neanche l'ombra: chiacchiere. Air One sarebbe ormai fuori da tutto, visto l'indebitamento gigantesco con Capitalia. Rattazzi pare che abbia archiviato per sempre, e

senza alcun rimpianto, l'esperienza del traffico aereo. Quanto al patròn della Ferrari, in questo momento pensa a tutt'altro (Confindustria in primis). L'unica possibilità concreta è quella dei veneti Gino Zoccai (Volare, che tra l'altro ha acquisito la Air Europe da Rattazzi) e Paolo Sinigaglia (Alpi Eagles), appoggiati da un drappello di banche del nord-est. Anche nel loro caso i bilanci delle società mostrano un profondo rosso. Ma proprio per questo le banche creditrici spingerebbero per l'affare Alitalia; per loro sarebbe un rilancio. Pagato tutto da lavoratori della compagnia di Stato. Il piano, infatti, è quello di chiudere e poi riassumere meno della metà degli attuali dipendenti. Per il Carroccio

sarebbe un trionfo. Per questo in casa An già si scalpita, e sono in molti a dire che Gianfranco Fini si muoverà presto.

Clima agitato anche nel sindacato, pronto ad insapirare la battaglia già dura. «Gli azionisti, che sono pubblici, devono pretendere un piano di rilancio concreto - avverte Luigi Angeletti - incremento delle rotte, delle quote di mercato e della flotta». «Bisogna tornare subito a Palazzo Chigi per riprendere il confronto. In gioco c'è il settore aereo del paese - aggiunge il segretario nazionale della Filt-Cgil, Roberto Scotti - E in corso un dibattito incomprensibile su ipotesi poco chiare per Alitalia e sui nomi di possibili manager». «Si riprenda immediatamente il confronto, altrimenti - avverte Claudio Genovesi (Fit-Cisl) - il sindacato sarà costretto a mettere in campo nuove forti iniziative per tutelare l'occupazione, i lavoratori e la capacità di generare nuovo sviluppo nel trasporto aereo». Le sigle sindacali del settore si riuniranno oggi per fare il punto sulla situazione.

Al centro dell'attenzione il caso Eurolat e il ruolo di Capitalia. In settimana il commissario straordinario Bondi consegnerà le linee del piano industriale

A Parma arrivano i pm romani, Tanzi e Zini ancora interrogati

MILANO Calisto Tanzi, ma soprattutto Giampaolo Zini. Sarà una settimana di nuovi interrogatori quella che si apre oggi e che impegnerà i magistrati di Parma e di Milano sul crack della Parmalat.

I pubblici ministeri oggi interrogheranno di nuovo l'ex presidente dell'azienda di Collecchio, ritornato in carcere dopo il ricovero di qualche giorno in ospedale per aver subito un nuovo attacco ischemico, e per il quale il suo difensore, Fabio Belloni, ha presentato una nuova istanza di scarcerazione.

Ma ad essere ascoltato sarà soprattutto Zini, il legale del gruppo emiliano arrestato il 31 dicembre dello scorso anno. È lui il professionista, sostengono gli inquirenti, che nel corso degli anni ha fornito una veste giuridica alle trovate finanziarie che hanno alimentato in parte la crescita drogata del gruppo italiano del latte. A lui, infatti, viene attribuita la realizzazione del Fondo Epicurum, quel fondo per il quale, in seguito al mancato incasso, il mercato ha messo sotto i riflettori il titolo di Collecchio.

A puntare il dito contro Zini è stato in particolare l'ex direttore finanziario Fausto Tonna. Tonna si riferisce in particolare alle manovre messe a punto per aggirare le prescrizioni dell'autorità di controllo che aveva imposto di vendere una parte delle attivi-

tà acquisite a Collecchio con Eurolat. La vendita riguardava marchi come Sole, Polenghi, Giglio e Torre in Pietra. Stando alla ricostruzione dell'ex direttore si decise di far confluire i beni in una nuova società, la Newlat, che poi si cercò di vendere, in prima battuta ad un ex imprenditore caseario italo-americano, Luca Cayola al prezzo di 60 milioni di euro. Crayola rilasciò subito, dice Tonna «una promissory note», ma l'operazione sfu-

mò. In seguito a problemi giudiziari del fondo, però, Newlat venne trasferita alla Boston Holding. Per ognuno di queste operazioni, dice Tonna «Zini è stato remunerato».

Ma sotto la lente degli inquirenti anche la cessione di Eurolat, acquistata dalla Cirio. Per questa ragione sono attesi da Roma l'intero pool di magistrati che indaga sul crack dell'azienda di Sergio Cragnotti. Da chiarire soprattutto il ruolo avuto dal presidente di

Capitalia (all'epoca Banca di Roma), Cesare Geronzi, nel passaggio di proprietà di Eurolat, deciso nel '99. Geronzi ha ricordato come l'operazione «fu voluta e negoziata dai due imprenditori, Tanzi e Cragnotti, in totale autonomia: essa infatti rispondeva agli interessi diversi, ma convergenti, di entrambi».

Settimana decisiva anche per le sorti industriali di Parmalat. Nei prossimi giorni il commissario straordi-

nario Enrico Bondi dovrebbe infatti tornare a Roma per consegnare ufficialmente nelle mani del Ministro delle Attività Produttive, Antonio Marzano, le linee guida del piano di ristrutturazione per il salvataggio dell'azienda di Collecchio. Lo stesso Marzano, al termine dell'ultimo incontro avuto nei giorni scorsi con il supercommissario, aveva infatti confermato l'arrivo del dossier entro la settimana in corso. **ro.ro.**

Cirio

Resca: le offerte salite a 70 28 per la Del Monte Pacific

MILANO «È veramente un peccato vendere, vediamo le offerte che arriveranno. Finora ce ne sono 28 per la Del Monte Pacific, e sono tutte molto serie, e almeno 70 per tutti gli asset del gruppo». Così Mario Resca, commissario straordinario della Cirio, riferisce a caldo le impressioni ricevute dalla trasferta nel sud-est asiatico, dove assieme al collega Attilio Zimatore ha visitato le piantagioni e incontrato il management della Del Monte Pacific, uno dei tre principali complessi aziendali della Cirio in vendita.

A Singapore Resca e Zimatore hanno partecipato al board della società conserviera, di cui la Cirio mette in vendita la sua quota del

39,9%. Oltre al bilancio 2003, è stata decisa la cooptazione di Resca alla vicepresidenza. A Manila hanno incontrato la famiglia filippina dei Lorenzo, che con il 21,2% è il secondo azionista e - forte di un diritto di prelazione - è in pole position per acquistare la partecipazione in vendita. Il risultato degli incontri - spiega il commissario e presidente di McDonalds Italia - è positivo. «I Lorenzo hanno la prelazione, e sono disponibili ad acquistare spendendo fino a una certa somma. Oltre questo livello, vendono la loro quota. Ma se il prezzo non sarà adeguato continueremo a gestire la società: il fatto è che ora abbiamo un potere contrattuale maggiore, la Cirio non è più con il coltello alla gola, perché il cash flow migliora e la tensione che c'era con le banche sta diminuendo moltissimo».

La cifra di 120 milioni di dollari, ipotizzata dall'ex patròn della Cirio Sergio Cragnotti durante alcune passate negoziazioni riguardanti il quasi 40% nella Pacific, «dovrà sicuramente essere superata», spiega Resca. Che, alla domanda se si stia trattando per circa 200 milioni, risponde: «certo, sarebbe un bel risultato». Lasciando intendere che una cifra ipotizzabile potrebbe essere dai 150 milioni in su.

In edicola oggi con l'Unità

- Libro "Diario da Nassiriya" € 3,50 in più
- Libro "Pensare l'Italia" € 3,50 in più
- Libro "Le Religioni dell'Umanità" L'Islam € 4,90 in più L'Ebraismo € 4,90 in più Il Buddismo € 4,90 in più L'Induismo € 4,90 in più Il Cristianesimo € 4,90 in più
- Libro "Giorni di Storia" € 3,50 in più
- Raccolta "Corvo Rosso" € 4,90 in più
- Rivista "NoLimits" € 2,20 in più
- Rivista "Sandokan" € 2,20 in più