

Bianca Di Giovanni

ALITALIA e lo spettro del fallimento

Giornata drammatica per il futuro della società: i ministri parlano di liquidazione e di svendita ai privati, mentre il mondo del lavoro prepara un piano alternativo



Domani il Consiglio di amministrazione potrebbe convocare l'assemblea straordinaria degli azionisti per accertare l'impossibilità di continuare a operare in condizioni normali

Alitalia verso il commissariamento

Crollo in Borsa, disperato tentativo di evitare il peggio. I sindacati pronti a risparmi per 200 milioni

ROMA Corsa contro il tempo per salvare Alitalia ed evitare il commissariamento, che resta oggi l'alternativa più probabile se la trattativa a Palazzo Chigi non si sblocca. L'aut aut è partito da due ministri. «O c'è un colpo di reni dal sindacato, o si va alla liquidazione», dice Rocco Buttiglione. «Se non si procede c'è il rischio liquidazione», gli fa eco Antonio Marzano. Secondo fonti sindacali (poi smentite) la stessa cosa avrebbe detto al tavolo negoziale l'amministratore delegato Marco Zanichelli. A confermare l'ipotesi l'indiscrezione che il consiglio d'amministrazione convocato per domani potrebbe convocare un'assemblea straordinaria. In quella sede tre i possibili punti all'ordine del giorno: operazioni sul capitale, commissariamento e messa in liquidazione della compagnia aerea. Dunque il rischio è concreto e ravvicinato. Eppure anche ieri non si è usciti dallo stallo: l'azienda insiste sull'outsourcing (il passaggio ad altre società) di circa seimila dipendenti, ma i sindacati non ci stanno. C'è chi, come i Cub, agita il fantasma dello sciopero generale del trasporto e si appella a Carlo Azeglio Ciampi. Altri sarebbero anche disposti al trasferimento di dipendenti ad altre società, a patto che Alitalia ne mantenga il controllo.

Le organizzazioni dei lavoratori tuttavia non oppongono soltanto dei «no». Nel giorno più nero della compagnia, che in Borsa è crollata (fino a -15%) sotto i colpi delle «vendite da panico» per la prospettiva di un crack, i sindacati hanno predisposto un piano (una sorta di verbale di accordo) da sottoporre ai vertici della società. Il documento conterebbe le misure che i lavoratori sono pronti ad adottare per consentire consistenti risparmi. Secondo quanto trapelato in serata i dipendenti metterebbero sul piatto circa 200 milioni di euro, molto di più di quanto la società conta di ottenere dall'outsourcing. Il piano d'intervento agisce sull'abbattimento del monte ore di straordinario e sul congelamento delle festività e dei riposi compensativi. In particolare, per i piloti, l'aumento di produttività e flessibilità di impiego dovrebbe garantire benefici per 43,8 milioni di euro mentre il contributo degli assistenti di volo si attesterebbe sui 60 milioni. I risparmi per il personale di terra si aggirano sui 130 milioni di euro. Basteranno?

Si capirà meglio oggi. Certo è che per le organizzazioni sindacali è l'ultima spiaggia. A questo punto i margini sono strettissimi. A dirlo in modo chiaro, oltre ad esponenti del governo, è stato ieri anche il mercato finanziario. La Borsa, tradizionale «anticipatrice» dei terremoti aziendali, ha già scontato l'ipotesi liqui-

Rimangono aperti i contrasti nel centrodestra tra Fini e il ministro Tremonti che non vuole mettere un euro



Quando occorre dare una mano



La prima pagina di ieri del quotidiano «Libero»

Aerei Alitalia all'aeroporto di Fiumicino
Foto Ansa

Allarme bond tra le famiglie

Le obbligazioni della compagnia saranno garantite da Tremonti?

MILANO La vicenda già di per sé presenta elementi preoccupanti, se poi si va con la memoria ai recenti casi Parmalat e Cirio allora per molte persone subentra la paura di perdere i propri risparmi. Stiamo parlando dei bond Alitalia, che rischiano ovviamente di diventare inesigibili qualora la compagnia di bandiera si avviasse verso un clamoroso fallimento. E il panico sellando in scena ieri a Piazza Affari non ha certo rincuorato i possessori di obbligazioni.

A fine giornata i bond Alitalia, sospesi al ribasso per gran parte della seduta, hanno segnato un tonfo senza precedenti con un calo del 10,62% a 64,9961 punti, mentre i rendimenti vengono stimati attorno al 20%. Nel corso della seduta i volumi delle obbligazioni convertibili, titoli di norma poco liquidi e che a causa della sospensione sono stati scambiati per poco meno di un quarto d'ora, sono stati comunque rilevanti con 1,262 milioni di pezzi. Le obbligazioni Alitalia sono anche note

come i «Mengozi bond», titoli convertibili per 715 milioni di euro emessi nel giugno del 2002 dalla compagnia di bandiera in occasione di un aumento di capitale da 1,43 miliardi di euro (il prezzo di conversione è 0,37 euro).

«Solo a metà marzo quotavano ancora 93 punti - ha spiegato un analista - Oggi (ieri, ndr) le obbligazioni Alitalia hanno segnato per gran parte della giornata un prezzo teorico di 60. Vuol dire che il mercato sconta un default dell'azienda. Ci sono diversi segni che ricordano la situazione di Parmalat, con i risparmiatori pronti ad immettere ordini sul titolo al meglio, a vendere a qualunque prezzo pur di realizzare la cessione». Nel corso della seduta le obbligazioni hanno segnato quotazioni teoriche a un minimo di 54 punti, con un tonfo del 25,7%.

Neppure due settimane fa il numero uno del SanPaolo Imi, Rainer Masera, aveva ricordato che molti bond della compagnia di bandiera potrebbero essere finiti proprio nelle ma-

ni dei piccoli risparmiatori. All'epoca del lancio del bond Alitalia il SanPaolo Imi svolse il ruolo di banca garante dell'aumento (attraverso la Banca Imi), assieme a Credit Suisse First Boston e Merrill Lynch sottoscrivendo gran parte dell'emissione finita sul mercato (il 37,6% del totale). Il 62,4% dell'obbligazione venne invece sottoscritto dal ministero dell'Economia.

Intanto, l'Adusubef ha inviato un esposto-denuncia alla Procura di Roma «per accertare preventivamente le dinamiche del collocamento dei bond alitalia e gli eventuali danni ai cittadini». È quanto si legge in una nota dell'Adusubef in cui si sottolinea che «quei bond collocabili, alla stregua di quelli Cirio, esclusivamente ad investitori istituzionali sono finiti nei portafogli dei risparmiatori». L'associazione a difesa dei consumatori ricorda altresì di aver inviato lo scorso 22 aprile una lettera a Consob e Banca d'Italia chiedendo garanzie sulle emissioni.



dazione. Il titolo è stato sospeso per eccesso di ribasso per quasi tutta la seduta, dopo i numeri catastrofici diffusi dalla società. Alla fine ha segnato un tonfo senza precedenti: una flessione del 12,48% (0,2054 euro) con un gigantesco volume di scambi (oltre il 5% del capitale). Chiaro che chi può scappa a gambe levate. Per la compagnia sono ore drammatiche: da fine 2003 a oggi vale 230 milioni in meno. Il Tesoro, primo azionista con il 62,3%, accumula una minusvalenza di 144 milioni.

Ma Giulio Tremonti non sembra preoccupato, visto che non si è fatto vedere (né sentire) al tavolo delle trattative. Assente anche il ministro del Welfare Roberto Maroni, mentre Buttiglione ha fatto un breve intervento. L'atteggiamento del governo non cambia: spetta alle parti trovare un accordo. Ma nel frattempo i ministri non si risparmiano in esternazioni, come Pietro Lunardi che continua a puntare sulla soluzione «spezzatina». È Gianfranco Fini a puntare tutto sull'accordo che tenga in piedi la compagnia (e l'amministratore delegato targato An). Anche se alcune voci (smentite da fonti vicine al leader di An) ieri davano il vicepremier sul punto di «mollare» Zanichelli al suo destino.

L'azienda procede con la sua «cura da cavallo». Con soli 200 milioni in cassa si va avanti solo fino a settembre per Alitalia. Poi si chiude. Il management conta su risparmi per 57 milioni di euro di qui al 2006 attraverso l'esternalizzazione di sei attività: corporate (6 milioni di euro), Alitalia Airport (19 milioni), Atitech (109 milioni), cargo (7 milioni), call center (1,5 milioni) e l'information technology (14 milioni di euro). Anche per piloti e personale di volo dovranno subire ridimensionamenti per recuperare produttività. Per i primi la Magliana prospetta un taglio di circa 200 unità (recuperabili in parte se si anticipa il piano di espansione della flotta), per i secondi di 665. Insomma, quello che resta è una compagnia leggerissima. Quanto alle aziende che potrebbero costruire partnership con la compagnia ed assorbire le eccedenze, ieri Pote Spa ha dichiarato la propria disponibilità sul fronte dei call center. Quanto ad Alitalia Airport si prospetta una «newco» con una società tedesca, la Fraport di Francoforte, dove confluirebbero 3.300 addetti. Il resto del personale resterebbe in Alitalia.

L'accordo comunque sembra ancora lontano, e le preoccupazioni nel mondo finanziario aumentano di giorno in giorno. «Il presidente del consiglio dovrebbe prendere personalmente in mano la questione - dichiara Cesare Romiti - Il governo dovrebbe scegliere di occuparsi prima di Alitalia e poi del ponte di Messina perché la mancanza del trasporto aereo nel nostro paese, che vive di traffico turistico e di affari, sarebbe inconcepibile».

La Cub annuncia un nuovo sciopero generale, mentre cresce la paura tra i dipendenti del gruppo

L'esponente dell'Udc: la compagnia vittima di interessi particolari
Tabacci: fallimento possibile dopo anni di errori e ritardi

Giampiero Rossi

MILANO «Da troppi anni Alitalia è gestita male, non da oggi, da troppi anni interessi autoreferenziali e territoriali influiscono sulla vita della compagnia aerea». Bruno Tabacci (Udc), presidente della commissione parlamentare per le attività produttive, rivendica il fatto di aver scritto un anno fa che senza interventi radicali l'Alitalia sarebbe arrivata al punto di rottura di queste difficili settimane. E anche per questo non assolve del tutto i temporeggiamenti prolungati da parte dell'attuale esecutivo.



Tabacci, dunque secondo lei l'origine della situazione attuale è remota?
«Ma certo, risale al momento in cui la crisi del sistema del trasporto aereo ha imposto una maggiore flessibilità in termini di costo del lavoro e di produttività. E in quel momento l'Italia ha risposto esattamente al contrario...».

E adesso cosa si può fare per rimediare?
«Bisogna fare quello che si doveva fare qualche mese fa: un piano di ristrutturazione adeguato. Le compagnie aeree hanno costi fissi pesanti, che hanno contratto i margini sui fatturati, ridotto le possibilità di rispondere a una domanda che si è modificata. E poi sono arrivate le compagnie low cost che hanno assestato un altro duro colpo. Io queste cose non solo le ho dette, ma le ho anche scritte circa un anno fa. Avevo previsto quel che oggi si è verificato, purtroppo».

Quindi anche lei, di fatto, riconosce qualche inadempimento e ritardo da parte del governo?

Per esempio quando?
«Ma insomma, da anni la compagnia aerea subisce le conseguenze di interessi di gruppi autoreferenziali o territoriali: se c'è di mezzo Fiumicino intervengono Veltroni e Storace, se c'è di mezzo Linate si muovono i milanesi, su Malpensa alzano la voce Maroni e gli altri che hanno interessi nella zona. E poi ci stupiamo se oggi Alitalia perde quattro miliardi al giorno...».

Ma ora, in queste ore difficili, siamo ancora in tempo per salvare la nostra compagnia di bandiera?
«Certo, ogni giorno che passa tutto diventa più difficile. Se si fosse agito nel giugno 2003 non saremmo arrivati a questo punto drammatico. E invece ci siamo lasciati travolgere dai blocchi e dalle iniziative dei Cobas... Le cose stanno come stanno, oggi: in questi casi il medico pietoso stacca i fili».

«Il governo ha risposto licenziando Mengozzi... Non c'è stata la consapevolezza di dover affrontare il nodo, perché si è pensato che l'Alitalia non poteva fallire. Ma la Borsa ci dice che invece Alitalia può fallire eccome. Ma voglio vedere chi, nel centrosinistra, si sente nelle condizioni di scagliare la prima pietra: ho sentito affermazioni raggelanti, anche da parte di Pezzotta ed Epifani. E poi anche da sinistra sono arrivate, periodicamente, pressioni perché Alitalia imboccasse una direzione piuttosto che un'altra».

«Il governo ha risposto licenziando Mengozzi... Non c'è stata la consapevolezza di dover affrontare il nodo, perché si è pensato che l'Alitalia non poteva fallire. Ma la Borsa ci dice che invece Alitalia può fallire eccome. Ma voglio vedere chi, nel centrosinistra, si sente nelle condizioni di scagliare la prima pietra: ho sentito affermazioni raggelanti, anche da parte di Pezzotta ed Epifani. E poi anche da sinistra sono arrivate, periodicamente, pressioni perché Alitalia imboccasse una direzione piuttosto che un'altra».

Per esempio quando?
«Ma insomma, da anni la compagnia aerea subisce le conseguenze di interessi di gruppi autoreferenziali o territoriali: se c'è di mezzo Fiumicino intervengono Veltroni e Storace, se c'è di mezzo Linate si muovono i milanesi, su Malpensa alzano la voce Maroni e gli altri che hanno interessi nella zona. E poi ci stupiamo se oggi Alitalia perde quattro miliardi al giorno...».

Ma ora, in queste ore difficili, siamo ancora in tempo per salvare la nostra compagnia di bandiera?
«Certo, ogni giorno che passa tutto diventa più difficile. Se si fosse agito nel giugno 2003 non saremmo arrivati a questo punto drammatico. E invece ci siamo lasciati travolgere dai blocchi e dalle iniziative dei Cobas... Le cose stanno come stanno, oggi: in questi casi il medico pietoso stacca i fili».

L'ex ministro: giochi elettorali del centrodestra sulla pelle dei lavoratori
Letta: le responsabilità del governo sono chiare

MILANO «Speriamo di no, ma per usare una metafora, direi che se ci sarà un finale drammatico non si tratterà di morte naturale: nel caso Alitalia esistono precise responsabilità del governo». Enrico Letta, responsabile economico della Margherita ed ex ministro dell'Industria non ha dubbi: sulla drammatica crisi che sta travolgendo la compagnia aerea sta pesando in modo decisivo l'assenza di decisioni, di scelte chiare».



Letta, davvero se Alitalia si trova in questo tunnel di cui non si vede l'uscita è colpa del governo in carica?
«Mi sembra evidente, in questa vicenda l'assenza del governo è impressionante. Un silenzio assordante in termini di iniziative e un chiacchie-

riccio di dichiarazioni di piccolo cabotaggio elettorale: Fini che cerca di sedurre i dipendenti allarmati, Tremonti rinchiuso in via XX settembre, ma non c'è modo di capire quale sia la strategia che si intende mettere in campo. Quindi dico sin da ora, che se malauguratamente dovesse arrivare il peggio, non sarà una morte naturale, ma con precise responsabilità».

Ma i guai dell'Alitalia non risalgono a ieri, non nascono tutti sotto questo governo...
«Certamente, nessuno lo nega. Alitalia è entrata in difficoltà al momento in cui il sistema dei trasporti aerei ha richiesto un cambio di passo, verso la metà degli anni '90. Però io rivendico per il centrosinistra il fatto che abbia provato a imboccare una strada: ci ha provato con l'operazione Malpensa, con la politica delle alleanze internazionali, con Air France... insomma, una strategia c'era, sulla quale si può discutere, obiettare finché si vuole, ma era una strategia chiara».

Perché, secondo lei, si è arrivati a questo livello di paralisi decisionale?
«Il governo sta pagando le conseguenze del lavoro che ha condotto per tre anni per indebolire i sindacati confederali, per indebolirli. Ora è più difficile fare accordi».

Ma a questo punto cosa si può fare per salvare il salvabile?
«Elaborare una strategia, che però a sua volta dipende dagli obiettivi che si pongono, solo così è possibile individuare soluzioni anche per il breve periodo. Se per esempio l'obiettivo è una fusione con un grande gruppo come Air France, allora è più facile ipotizzare un piano di razionalizzazione. Ma se invece si continua a ragionare solamente con la data del 13 giugno in mente...».

Perché secondo lei il mercato elettorale sta influenzando la partita per l'Alitalia?
«Altroché, Alitalia, purtroppo, è stata a lungo considerata un serbatoio di voti, ma adesso assistiamo a uno spettacolo desolante: da mesi nel centrodestra stanno litigando sui voti dei poveri dipendenti Alitalia, al punto che le nomine per i vertici dell'azienda sono state inserite nell'agenda della discussione per la verifica di governo, nello stile tipico degli anni '70 e '80».

Ma una via d'uscita c'è ancora?
«Credo che la possibilità di uscirne ci sia, ma solo se cambia il modo di gestire questa crisi da parte del governo».

gp.fr