

Bianca Di Giovanni

ROMA Una holding controllata dal Tesoro (51%), alla quale faranno capo due società operative che potrebbero aprirsi a capitali pubblici o privati. La prima si occuperà delle attività «core», l'altra del «non core». Detto in italiano, nella prima confluiranno le attività di volo e la flotta, nella seconda i servizi di terra. Questo piano di riassetto dovrebbe arrivare oggi sul tavolo del consiglio d'amministrazione di Alitalia. Sarebbe l'ultima «carta» per evitare la liquidazione. Almeno stando alle ultime indiscrezioni trapelate ieri sera da Palazzo Chigi, dove per l'intera giornata si sono susseguite riunioni sulla compagnia di bandiera. Prima un vertice interministeriale convocato da Gianfranco Fini (presenti Roberto Maroni, Rocco Buttiglione, Giulio Tremonti e il sottosegretario Mario Tassone), poi uno interindustriale dove le organizzazioni dei lavoratori hanno messo a punto un documento unitario. In tarda serata il rush finale, guidato sempre da Fini (il quale non si è presentato all'audizione in senato, con la motivazione di «non essere il coordinatore delle politiche economiche del governo»), con un doppio incontro del governo: prima con i sindacati poi con i vertici dell'azienda. A questo punto sarebbe spuntato il piano holding, elaborato dai vertici aziendali con il consenso del governo (soprattutto di Fini).

È stata una vera maratona, da cui per l'intera giornata è filtrato un *tourbillon* di voci anche contraddittorie sul futuro dell'aviolinea (Pietro Lunardi insiste con il commissariamento, mentre Fini e Maroni lo negano). La società intanto continua a navigare in acque finanziarie assai tempestose. Tanto che la Consob ha chiesto ed ottenuto che il titolo rimanesse sospeso in Borsa. «Per la prima volta nella mia gestione - ha detto il presidente Lamberto Cardia - la Consob ha spinto e fatto moral suasion affinché Borsa Spa si rendesse conto della necessità di tutelare il piccolo risparmiatore. La sospensione non deriva da una richiesta della società, ma dall'attiva presenza della Consob».

L'ipotesi holding potrebbe rappresentare la quadratura del cerchio nella situazione di assoluto stallo in cui la trattativa si era ficcata. L'operazione consente infatti di superare lo scoglio delle migliaia di esternaliz-

Verrà controllata al 51 per cento dal Tesoro
Il nuovo piano di riassetto dovrebbe
arrivare oggi al Consiglio di amministrazione
Ultima carta per scongiurare la liquidazione



Dopo una giornata di vertici e incontri
il rush finale guidato da Fini. Il rischio
di una suddivisione tra *bad* e *best company*
Incontro tra Fassino e sindacati

Alitalia, una holding per evitare il baratro

Volo e servizi di terra: la società verso lo sdoppiamento. Il titolo sospeso in Borsa

le tappe del disastro



• **Umberto Nordio** ha guidato Alitalia dal 1978 al 1988. Il mandato si chiude dopo uno scontro con Romano Prodi, presidente Iri, che contesta la gestione delle rotte Milano-Roma. Lascia il bilancio in attivo per 48 miliardi di lire



• **Giovanni Bisignani** è amministratore delegato dal 1989 al 1994. Sono gli anni della grande espansione, con nuove rotte per ogni destinazione, ma i conti non tornano: il bilancio del 1993, infatti, è in rosso di 345 miliardi di lire



• **Roberto Schisano**, dopo aver guidato la Texas Instruments, resiste in Alitalia soltanto due anni. La sua è una linea durissima nei confronti dei sindacati. Ma il bilancio che lascia in eredità è da record negativo: -1.217 miliardi



• **Domenico Cempella**, amministratore delegato dal 1996 al 2001, sceglie la strada dell'alleanza con gli olandesi della Klm. Ma il «caso Malpensa» fa sfumare il sodalizio. Il bilancio 2001 è in rosso di 907 miliardi di lire



• **Francesco Mengozzi** approda in Alitalia nel 2001 e si trova a gestire la crisi più pesante. Il suo piano è bocciato dai sindacati e lui si dimette nel febbraio 2004. Nel 2003 aveva chiuso con una perdita lorda sull'attività ordinaria di 511 milioni di euro



• **Marco Zanichelli** viene promosso da direttore generale ad amministratore delegato a fine febbraio 2004. La crisi continua e a lui potrebbe succedere un commissario straordinario. Nei primi 4 mesi dell'anno la perdita lorda è di 250 milioni di euro



Una hostess Alitalia all'aeroporto di Fiumicino

COMPAGNIE A CONFRONTO					
	Fatturato (milioni di euro)	Dipendenti	Ordinativi aerei	Aerei	Destinazioni servite
Alitalia	4.843	22.536	22	177	129
Lufthansa	16.971	39.822	44	384	170
AIR FRANCE	12.687	70.156	62	252	194
BRITISH AIRWAYS	11.112	61.460	20	348	159
KLM	6.845	33.038	19	156	136

Spinetta (Air France): «Il risanamento è possibile»

MILANO Air France è convinta che Alitalia è in grado di uscire dal tunnel. Lo ha dichiarato il presidente di Air France, Jean-Cyril Spinetta, nel corso di una conferenza stampa a Parigi. «Ho la convinzione che un risanamento è possibile e a portata di mano» ha detto. «Ho la certezza, guardando alla storia della compagnia e al potenziale del mercato italiano, che il management e l'azionista saranno in grado di trovare una soluzione». Sia Air France sia Klm «auspiciano di continuare a lavorare con Alitalia in stretto duraturo legame», ha aggiunto Spinetta sottolineando che spetta però ad Alitalia

«uscire dalle sue difficoltà».

La compagnia italiana, ha ammesso, «sta attraversando un periodo molto difficile ma non è l'unica. Anche Air France ne ha attraversati e ne è uscita grazie ad alcuni aggiustamenti. Questi sono possibili anche per Alitalia». Spinetta ha inoltre ribadito che Alitalia può sempre raggiungere il nuovo gruppo formato da Air France e Klm, «non appena avrà risolto i suoi problemi e sarà privatizzata». «Il governo italiano deve prendere una decisione su questo punto», ha proseguito precisando di non voler fare commenti a tale proposito.

zazioni (si era arrivati a oltre 6.000) che il sindacato non era affatto disposto ad accettare. Secondo il piano Zanichelli-Fini, invece, quel personale confluirebbe adesso nella società «Alitalia service» (controllata dalla holding a maggioranza Tesoro) che raggruppa gli asset non strategici, quali la manutenzione, la Information Technology e l'amministrazione. Nel futuro non si escluderebbero partnership con altre società dei diversi settori. Per l'«Alitalia core» si potrebbe aprire la strada di alleanze con altri vettori nazionali, che consentirebbero alla compagnia di riguadagnare posizioni sul mercato interno. Passaggio necessario anche in vista di alleanze internazionali, che al momento comunque restano assai lontane.

Troppo presto per dire se il percorso sia perseguibile senza intoppi tecnici o politici. I rischi di un riassetto di questo tipo, tuttavia, sono fin troppo evidenti. Il modello somiglia molto all'ipotesi «bad and best company», in cui una delle due società

(quella «cattiva», cioè «bad») è assai più debole dell'altra e meno appetibile sul mercato. Per il sì del sindacato molto dipenderà dalla decisione sulla quota della holding nelle due controllate: la società «madre» dovrà mantenere la maggioranza (oltre il 50%) nel capitale delle «figlie» o no? Tutto da decidere. Il riassetto inoltre ridà fiato all'ennesimo «totonomin», segno che gli scontri tra le correnti politiche nella compagnia restano alti. Ieri sono tornati alla ribalta i nomi di Giovanni Sebastiani (Meridiana ex Alitalia), di Augusto Angioletti (Eurofly) e di Pietro Ciucci (Stretto di Messina). Tutti uomini vicini a FI e a Tremonti, evidentemente intenzionato a scalzare i vertici targati An-Lega.

Oggi arriva il consiglio d'amministrazione, chiamato a convocare un'assemblea straordinaria da tenersi entro 45 giorni. Dal quartier generale della Magliana si capirà se la «carta» della holding sarà calata sul tavolo Alitalia. Nel frattempo ieri il segretario Ds Piero Fassino ha incontrato i segretari generali Filt-Cgil, Uil Trasporti e Fit-Cisl. Il segretario ha assicurato tutto l'impegno del partito e dei gruppi parlamentari a premere sul governo perché venga definita un'intesa che mantenga la continuità aziendale. Oggi i «big» della lista unitariateranno una conferenza sulla compagnia di bandiera.

Sulla compagnia l'interesse «tricolore» di Ligresti

L'imprenditore siciliano è entrato nel capitale di Volare, il gruppo guidato dall'ex presidente della Sea Giorgio Fossa

Sandro Orlando

MILANO Prima il quotidiano Il Tempo, poi la Toro Assicurazioni, quindi il Sanpaolo Imi. Solo negli ultimi mesi ne sono passati parecchi di dossier per le mani di don Salvatore e i suoi tre figli, Jonella, Giulia e Paolo. Ma alla fine è spuntata fuori Volare Group, la compagnia veneta di Gino Zoccai, a corto di liquidi e bisognosa di una consistente ricapitalizzazione.

E i Ligresti, già titolari attraverso la cassaforte di famiglia Premafin, e la compagnia assicurativa da questa controllata, Fondiaria-Sai, di una sfilza di pacchetti azionari nelle società chiave del mondo finanziario e imprenditoriale italiano - da Mediobanca (3,8%) a Res Media (l'editore del Corriere della Sera, 5,1%), Generali (2,4%) e Capitalia (3%), dal Monte dei Paschi di Siena (2,1%) a Pirelli (4,3%), Italmobiliare (5,1%) e Gemina (la holding di partecipazioni dei Romiti, a cui fanno capo anche il gruppo di costruzioni Impregilo e gli Aeroporti di Roma, oltre a Res, 2,1%) - hanno deciso di partecipare all'aumento di capitale da 80 milioni di euro che ha segnato l'inizio della nuova gestione targata Giorgio Fossa, l'ex presidente di Confindustria non-

ché numero uno della Sea, la società che gestisce gli scali aeroportuali di Milano.

Cooptati dagli amici di Interbanca (che di recente hanno concesso alla famiglia una linea di credito da 124 milioni, insieme al Banco di Sicilia e Cari Firenze), i Ligresti hanno infatti messo sul piatto 20 milioni di euro in tandem con le Generali, per rilevare il 12,5% di Volare e diventare così i terzi azionisti della compagnia privata, alle spalle della Stichting Administratiekantoor Volare (Sav), la fondazione di diritto olandese presieduta da Fossa che ha veicolato i nuovi denari del finanziere argentino Eduardo Eurnekian (40%), e del vecchio patron Gino Zoccai (20%), testa a testa con la stessa Interbanca (gruppo

Messi sul piatto 20 milioni di euro in tandem con le Generali. Saranno i terzi azionisti, assieme a Intermonte, con il 12,5 per cento

Antonveneta, sempre col 12,5%).

L'investimento non è stato diretto, assicurano fonti vicine alla famiglia, ma è passato attraverso altri fondi nei

quali Premafin e Fondiaria avevano già una quota, ed è confluito in una Srl milanese, la Programma Tricolore, nata sempre sotto la regia di Fossa. Ma questi

sono dettagli secondari.

Quello che importa è invece capire se i Ligresti vorranno contare nella gestione operativa della nuova compagnia, soprattutto se i destini di Volare dovessero incrociare quelli dell'Alitalia, come vanno ripetendo da settimane voci insistenti. Fossa da parte sua smentisce: «Siamo disponibili a una trattativa con Alitalia, anche domani mattina, che possa portare a un serio accordo commerciale», ha precisato di nuovo ieri il neopresidente della compagnia privata. «Ma pensare di entrare nell'azionariato», ha aggiunto, «in questo momento, è sicuramente un'operazione che ritengo impossibile».

Tra queste due ipotesi, si collocano

L'investimento, in fondi nei quali Premafin e Fondiaria avevano una quota, è confluito in una Srl milanese, la Programma Tricolore

però tante opzioni intermedie - come la cessione di alcuni rami di attività dell'Alitalia, prima in affitto, con un'opzione d'acquisto esercitabile solo in un secondo momento - che negli ultimi tempi hanno scatenato le fantasie degli addetti ai lavori, complici anche i buoni rapporti che notoriamente legano don Salvatore all'attuale maggioranza di governo.

Di certo chi pensava che il costruttore siciliano fosse arrivato al capolinea, dopo le inchieste giudiziarie e la pesante crisi di settore del decennio scorso, si dovrà ricredere. Perché a due anni dalla fine della battaglia per il controllo di Fondiaria, la compagnia fiorentina scalata dalla Sai (con il sostegno della Mediobanca di Vincenzo Maranghi), i Ligresti sembrano intenzionati a capitalizzare le posizioni che ormai hanno conquistato nei salotti della finanza, e insomma a contare di più, forti anche dei risultati in netto miglioramento conseguiti nel primo anno di fusione (l'utile netto della nuova Fondiaria-Sai è cresciuto di 5 volte nel 2003 a 217 milioni).

Come conferma anche, da ultimo, la richiesta di Jonella Ligresti di entrare nel nuovo patto di sindacato Res che sarà definito a giugno, e influire così sugli equilibri del più prestigioso quotidiano italiano.

25 aprile Resistenza è libertà

Contessa e Bella Ciao Fabrizio De André e i Modena City Ramblers gli Almamegretta e Paolo Pietrangeli

Le canzoni e i nomi della vecchia e nuova Resistenza in uno straordinario cd

in edicola con L'Unità a soli **7 EURO** in più

l'Unità