

Felicia Masocco

## ALITALIA il difficile salvataggio

Il senso di responsabilità e la fermezza delle confederazioni ha consentito di evitare le soluzioni più drammatiche per la crisi della Compagnia



L'impegno a contribuire a un nuovo progetto di risanamento e di rilancio insieme a Cimoli, che raccoglie l'apprezzamento dei tre segretari

# «Scongiurati migliaia di licenziamenti»

Cgil, Cisl e Uil evitano la liquidazione. Epifani: compiuto un mezzo miracolo

## Ecco i sei punti dell'accordo

Affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quindi l'approvazione del bilancio 2003

Definire un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del gruppo Alitalia secondo un modello analogo a quello proprio delle compagnie europee di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto organizzativo e societario

Ricapitalizzazione aperta al mercato, attraverso un nuovo assetto proprietario, con la partecipazione di investitori privati

Il ruolo dell'azionista pubblico, essenziale nella prima fase di transizione, potrà comunque esprimersi, ad ogni livello, solo in termini di reale economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le regole europee

Per realizzare quanto sopra l'azionista chiederà le dimissioni del CdA e provvederà alla nomina di un nuovo Presidente Amministrativo Delegato, con tutte le deleghe, assistito da un Consiglio di Amministrazione ridotto

Le parti concordano una verifica sulla realizzazione di quanto convenuto. Le parti ritengono opportuno che si ricerchino modalità per un ruolo attivo, responsabile e propositivo delle OO.SS. e delle Associazioni Professionali nella definizione del progetto industriale e nella sua attuazione

ROMA Il commissariamento è stato evitato, il consiglio di amministrazione è stato azzerato, il bilancio 2003 sarà approvato, verrà definito un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita e non solo al risanamento. La continuità dell'azienda non è più in discussione e si propone una ricapitalizzazione aperta agli investitori privati che comunque non spaventa i sindacati. «C'è bisogno di trovare partner pubblici efficienti e partner privati interessati a tutta l'operazione di sviluppo dell'azienda» spiega Guglielmo Epifani premettendo che «non c'è nulla di definito». Resta il ruolo dell'azionista pubblico, «essenziale nella prima fase di transizione» è scritto nell'intesa e per Luigi Angeletti «è sufficiente che mantenga il controllo non tanto sulla gestione quanto sugli indirizzi strategici».

La partita Alitalia che sembrava persa a tavolino è stata riaperta. Da qui a dare soluzione ai problemi di un'azienda che perde 50mila euro l'ora ce ne passa, i nove sindacati che hanno sottoscritto l'intesa col governo lo sanno benissimo e nessuno si azzarda a cantare vittoria. Ma ora c'è un percorso da battere, e per chi rappresenta 22mila lavoratori non è un risultato da sottovalutare. «Abbiamo lasciato aperta l'unica prospettiva possibile, quella del rilancio dell'Alitalia, con garanzie importanti - ha spiegato Epifani -. Abbiamo il tempo per un vero e proprio piano di sviluppo e di risanamento con l'obiettivo di un'azienda più competitiva e per garantire i lavoratori che sono stati decisi a salvarla». Aprendo la conferenza stampa, presenti le sigle firmatarie del documento, Savino Pezzotta parla di «svolta». «È avvenuta ieri sera quando ancora più chiaro è parso che lo spettro da evitare era il commissariamento che avrebbe portato conseguenze disastrose», esordisce il segretario della Cisl. Accanto a lui i colleghi di Cgil e Uil e i segretari generali delle categorie dei trasporti. Tutti visibilmente soddisfatti e non si scompongono affatto davanti al fuoco di fila delle domande: fino a poche ore prima un'intesa su Alitalia sembrava impossibile, che cosa è cambiato? viene chiesto, l'inversione di marcia del governo dopo ben otto mesi di disimpegno non induce sospetto? Un interrogativo questo che non trova risposta dai sindacalisti,



I segretari generali di Uil, Luigi Angeletti, Cisl, Savino Pezzotta e Cgil, Guglielmo Epifani, durante la conferenza stampa di ieri a Roma

Photofoto/Ansa

se pensano alla «potenza» di una scadenza elettorale da aggirare e poi si vedrà, certo non lo dicono. «Nel governo è prevalsa una linea anziché un'altra. E

noi abbiamo avuto un ruolo decisivo nel far prevalere la linea giusta», si limita a dire Epifani. L'attenzione è tutta sul risultato ottenuto, l'Alitalia non è in li-

quidazione, il tavolo è stato sgomberato dal piano-Mengozzi, tutto lacrime e sante, e da una sua rimodulazione. «Sono stati scongiurati migliaia di licenziamenti» sintetizza Luigi Angeletti. Licenziamenti a raffica, questo sarebbe accaduto se i libri contabili fossero stati portati in tribunale. Sandro Degni della Ultra-

sporti riferisce che l'altra notte al tavolo col governo Tremonti ha letto una missiva dei revisori dei conti in cui si paventava l'insolvenza di Alitalia, il commissari-

amento, averlo evitato la considero la notizia più bella per i lavoratori». Tra le conseguenze negative cui è stato posto argine ci sono per il leader della Cgil la perdita di «smalto e affidabilità» all'azienda. Inoltre con un commissario straordinario non si tratta: «Avete visto Bondi alla Parmalat trattare con i sindacati? - chiede Epifani -. Con un commissario bisogna solo accettare quello che decide lui». Terzo, «non ho mai visto un commissario fare un piano di sviluppo», dice.

«Un mezzo miracolo», per Guglielmo Epifani. «Eravamo sull'orlo del commissariamento, averlo evitato la considero la notizia più bella per i lavoratori». Tra le conseguenze negative cui è stato posto argine ci sono per il leader della Cgil la perdita di «smalto e affidabilità» all'azienda. Inoltre con un commissario straordinario non si tratta: «Avete visto Bondi alla Parmalat trattare con i sindacati? - chiede Epifani -. Con un commissario bisogna solo accettare quello che decide lui». Terzo, «non ho mai visto un commissario fare un piano di sviluppo», dice.

Tra i punti sottoscritti c'è la definizione di un nuovo progetto industriale «finalizzato alla crescita del gruppo» secondo un modello che in Europa è già stato seguito dai competitor di Alitalia, Air France, Iberia, Lufthansa «un modello che non è basato sullo "spacchettamento" - spiega Claudio Claudiani della Fit-Cisl - ma mantiene l'integrità dell'azienda». Nell'agenda dei sindacati c'è questo, «poi valuteremo gli effetti su quantità e qualità degli organici e troveremo le modalità perché nessuno sia lasciato a casa», ha risposto Epifani a chi gli chiedeva dei possibili esuberanti, «se avessimo scritto che non si tocca nessuno, e poi la compagnia fosse morta, che garanzie ci sarebbero state?». La sfida è stata raccolta, Giancarlo Cimoli è il nuovo interlocutore, su di lui parole positive: «Dobbiamo giudicarlo sui fatti, ma con lui abbiamo avuto sempre un rapporto di grande rispetto. Mi auguro - ha concluso Epifani - sia così anche in questa fase».

# Una notte drammatica, prima dell'accordo

Le forti pressioni del governo su Cimoli che forse avrebbe preferito evitare questa «Mission impossible»

Bianca Di Giovanni

ROMA «Questa notte è stata percepita tutta la drammaticità della situazione». E Giulio Tremonti ad alzare il velo sulle faticose trattative in notturna che hanno portato all'accordo. Gianfranco Fini, al suo fianco, annuisce. Un fatto è certo: a quel tavolo interrotto e ripreso più volte tra mercoledì sera e giovedì mattina la minaccia di far saltare tutto deve essere comparsa più volte. L'incontro con i sindacati è terminato attorno a mezzanotte. Ancora una volta le nove sigle compatte hanno risposto «no» all'ipotesi prospettata da Marco Zanichelli. E non solo. Hanno anche prospettato un

piano alternativo di risparmi giocato su nuove flessibilità del lavoro. Così ci si è lasciati attorno a mezzanotte. Poi è proseguito un summit di governo «a porte chiuse», con continui contatti informali con esponenti sindacali.

Che il clima fosse terreo traspare anche dai commenti che i leader sindacali forniscono il giorno dopo. «Ci siamo trovati di fronte a una situazione di una drammaticità talmente profonda e sconcertante - dichiara il segretario dell'Unione piloti - da non poterci permettere di imporre pregiudiziali». Luigi Angeletti, leader Cisl, sta sulla stessa linea d'onda. «L'alternativa all'accordo sarebbe stata la crisi». Insomma, tutto fa supporre che sia stato lasciato scorrere il tempo per arrivare all'ultimo minuto.

Nella riunione di governo è maturata la decisione di azzerare tutto e ricominciare da capo. Via il duo Zanichelli-Bonomi che ha impersonato l'accordo Lega-An. Ma chi chiamare al loro posto? A quel punto è «spuntato» il nome me di Giancarlo Cimoli. Come ci si è arrivati? «Qui manca una persona», dichiara Fini ai giornalisti in conferenza stampa. Poi, dopo uno sguardo complice con il «collega-antagonista» dell'Economia, il vicepremier si «sbottona». «Penso che qualcosa la possiamo anche rivelare. Eravamo in tre: io, Tremonti e il sottosegretario Gianni Letta. Tutti e tre abbiamo scelto quel nome». D'altronde la figura del nuovo numero uno di Alitalia è troppo «ingombrante» per non essere presa in considera-

zioni. Già da mesi il suo mandato era in scadenza alle Ferrovie. I maligni dicono che il «padre-padrone» dei binari aveva tutte le intenzioni di rimanere a Villa Patrizi, quartier generale dell'azienda ferroviaria. Insomma, non voleva mollare. Gli addetti ai lavori lo davano pronto a rinunciare ad una delle due poltrone che occupava in Fs. Ma evidentemente i calcoli di Cimoli erano sbagliati: il governo vuole aria nuova nella holding ferroviaria. Ma la decisione sui nuovi nomi fino a tarda sera non è arrivata. Dunque, si resta alle indiscrezioni. Le ultime davano Marco Staderini (sponsorizzato da Pier Ferdinando Casini) come certo e Pietro Ciucci (Ponte di Messina), targato Berlusconi-Lunardi come assai probabile.

## MicroMega 1/2004

Torino, sabato 8 maggio, ore 19  
Salone del Libro, Sala Gialla

Manuel Villoria  
(membro dello staff di Zapatero)

Alberto Asor Rosa  
Gianni Vattimo

Paolo Flores d'Arcais

La linea Zapatero  
un'altra sinistra è possibile

morale e politica,  
verità e partecipazione,  
riformismo e coerenza...

## L'ultima speranza

Se è comprensibile e condivisibile la soddisfazione del mondo del lavoro che, con la mobilitazione e il suo senso di responsabilità, ha scongiurato al momento un'operazione di macelleria sociale, non si può certo nascondere che la gravità dell'emergenza Alitalia è ancora tutta lì e che il piano di salvataggio e di rilancio è stato nuovamente rinviato di qualche settimana. Forse, non casualmente, arriverà dopo le elezioni.

Dopo aver lasciato precipitare l'Alitalia per oltre due anni, pregiudicando qualsiasi ipotesi di alleanza internazionale, il governo pensa di poterla salvare e risanare cambiando un'altra volta il pilota. Prende Giancarlo Cimoli, che tra pochi giorni avrebbe comunque

lasciato il vertice delle Ferrovie, e lo mette in cabina al posto del disastroso tandem Bonomi-Zanichelli. Il Tesoro non ci mette una lira (l'Europa non vuole, dice Tremonti) indispensabile anche al prestito-ponte), il mercato e i privati dovrebbero sottoscrivere un aumento di capitale ovviamente consistente, vista la situazione finanziaria della compagnia di bandiera, e i sindacati, secondo Fini, condividono il disegno di rilancio e, naturalmente, rinunceranno ad azioni di contrasto.

Qualche dubbio ci viene. Chi è quel privato disposto a mettere quattrini freschi in un'azienda che, per stessa ammissione degli amministratori, ha in cassa 200 milioni di euro, più o meno quanto serve per vivere un mese? Quale ipotesi di privatizzazione non penalizzante per l'azionista pubblico può essere realizzata in una fase così drammatica per uno dei simboli dell'economia nazionale? Oggi, se viene perseguita la linea Tremonti, le opzioni sono solo due: o la compagnia si

regala ai privati oppure il mercato potrebbe accettare di mettere mano al portafoglio ma solo dopo un adeguato risanamento.

E allora? In Italia non ci sono privati in grado di investire seriamente nell'Alitalia (certo non si possono prendere in considerazione Gnutti o Fossa), gli unici soggetti che possono dare una mano sono le banche. Non ci sono altre alternative immediate. Se è vero che Mediobanca potrà essere il consulente di Cimoli, non è nemmeno da escludere che il sistema bancario possa mettere in campo un «convertendo Alitalia», seguendo, più o meno, l'opzione adottata per salvare la Fiat. Ma le banche potrebbero intervenire solo di fronte a un progetto credibile e coerente di risanamento e di sviluppo, capace di portare l'azienda finalmente a un'alleanza internazionale.

Ma c'è dell'altro. L'azionista pubblico, dopo aver lasciato deteriorare la situazione dell'Alitalia, adesso vorrebbe correre ai ripari assicurando anche «la continuità aziendale e

l'approvazione del bilancio 2003». Questo passaggio del testo dell'accordo è importante perché, fino a pochi giorni fa, il consiglio di amministrazione di Alitalia non era stato in grado di licenziare i conti dello scorso anno: che cosa faranno adesso l'azionista di maggioranza Tremonti e il nuovo capo-azienda Cimoli? Quali sono gli interventi necessari ad assicurare la continuità aziendale e a presentare il bilancio? Se il Tesoro non intende metterci soldi, quali sono le garanzie che i possessori di bond Alitalia saranno rimborsati regolarmente alla scadenza?

Dopo aver vissuto nell'ultimo anno drammatiche esperienze di aziende private, su cui sta indagando la magistratura, è opportuno che al più presto l'azionista di controllo, cioè lo Stato, e il nuovo presidente-amministratore delegato, dotato di tutte le deleghe, presentino un quadro chiaro e trasparente, a partire dal bilancio consolidato del gruppo Alitalia.

Rinaldo Gianola