

Bianca Di Giovanni

ALITALIA il difficile salvataggio

Fini e Tremonti adesso dicono di essere d'accordo sulla soluzione. Il ministro dell'Economia nega però qualsiasi tipo di aiuto alla Compagnia



Lo Stato potrebbe scendere sotto il 51% nel capitale dell'azienda, ma non pare facile trovare investitori privati. Un nuovo Consiglio, molto ristretto

Alitalia, ecco il commissario Cimoli

Fuori Bonomi e Zanichelli. Tremonti: niente soldi pubblici, privatizzazione

ROMA Nella cabina di comando di Alitalia arriva Gian Carlo Cimoli con poteri quasi assoluti. Di fatto il suo incarico somiglia molto a quello di un supercommissario che ha in tasca una «pace sociale» (per ora) dal forte sapore pre-elettorale. Il nuovo manager diventa presidente e amministratore delegato, con un consiglio d'amministrazione ristretto (tre persone oltre a lui). Insomma, un direttore. Per uscire dalle secche finanziarie Cimoli dovrà convincere il mercato ad investire in Alitalia con un piano credibile di cui oggi non si sa nulla (o quasi), a parte il fatto che ci sarà un «coerente riassetto organizzativo e societario». In altre parole: la privatizzazione e forse la costituzione di una holding e di due controllate, come si vociferava l'altro ieri. Questo il succo dell'accordo in sei punti trovato all'ultimo minuto, sull'orlo del collasso, dopo una notte che Giulio Tremonti e Gianfranco Fini definiscono «drammatica» per la compagnia di bandiera. A questo punto lo Stato potrà scendere anche sotto il 51% (oggi è al 62%)? «Vedremo», risponde il titolare del Tesoro. In ogni caso i privati dovranno arrivare presto. «Prima è meglio è - dichiara Tremonti - I contribuenti non dovranno versare più una lira. Loro hanno già dato, il loro denaro non sarà bruciato». Si profila così quello che da anni si teme: l'arrestamento pubblico senza alcuna garanzia scritta.

Certo, i sindacati hanno sventato la prospettiva della chiusura im-

mediata (anche se ancora non si capisce bene come si chiuderà il bilancio 2003, che fino all'altro ieri era dato per spacciato). Ma la partita Alitalia per ora è solo rimandata. Presumibilmente al dopo elezioni.

Ora tocca a Cimoli, l'ex «monarca» delle Ferrovie (anche lì era amministratore delegato e presidente) pensare al rilancio, che l'azionista Tesoro vuole ispirato a «un modello analogo a quello proprio delle compagnie eu-

ropee di riferimento». Il passaggio è fondamentale, visto che su questo punto i sindacati hanno preteso che fosse esplicita l'indicazione sulla crescita del gruppo e non sul suo ridimensionamento. Cimoli è stato nominato ieri dal consiglio d'amministrazione in sostituzione dei dimissionari Giuseppe Bonomi e Marco Zanichelli. Quest'ultimo esce di scena dopo appena 70 giorni in cabina di comando, i più neri della storia recente

della compagnia. Il sindacato ottiene che si azzeri tutto: tagli e outsourcing. Dunque, altro fiato per trattare. Ma sono molte le ombre che pendono sui sei punti presentati ieri da Fini e Tremonti. Primo: come si garantisce la continuità aziendale? Non si è detto fino all'altro ieri che c'era il rischio di riportare i libri in tribunale? O ci siamo inventati tutto? «No, la crisi Alitalia non è fantascienza, è vera», assicura Tremonti. E allora? «Non ci



Berlusconi e Cimoli nel 2002 durante una inaugurazione di un cantiere

il ritratto

Chimico, poi ferroviere. Adesso prova a volare

Liquidati nel giro di un mese due amministratori delegati e un presidente, Alitalia dovrebbe tornare a volare grazie al pilotaggio di un presidente-amministratore delegato che pare abbia raccolto il consenso generale: Giancarlo Cimoli, toscano di Massa Carrara (dove è nato nel 1939), padre di famiglia (due figlie), ingegnere chimico (a Milano, nel corso di laurea del premio Nobel, Giulio Natta), commendatore e cavaliere di Gran Croce, uomo di grandi sfide e di molti successi, l'ultimo alle Ferrovie, che con lui hanno conquistato l'aploomb sbarazzino di Trenitalia.

Cimoli s'avvia al lavoro nel 1966 alla Sir, progettando impianti chimici, attività che prosegue dal 1968 al 1974 alla Sna Viscosa, sempre «scalando», fino a diventare ad della Montefibre nell'ottobre 1985, dopo alcune esperienze nelle società dello stesso gruppo (ad e direttore generale della Sipa e della società italiana Poliestere). Continua nella chimica in un crescendo d'incarichi: responsabile dell'area energia del Gruppo Montedison, vice presidente e amministratore delegato della Selm e, a partire dal settembre 1987, vice presidente della Monteshell, tra la fine del 1988 e il maggio 1991, direttore generale del Gruppo Enimont (negli anni bollenti di Cragnotti e Gardini). Nel 1991 è nominato amministratore delegato della Edison. A questo punto l'aspettanop i treni: il governo lo chiama alla guida delle Ferrovie dello Stato, la più grande azienda pubblica italiana, destabilizzata da problemi gestionali ed inchieste giudiziarie (siamo anche ai tempi dello scandalo delle lenzuola d'oro), da perdite per un miliardo 963 milioni di euro, ricavi da traffico fermi a due miliardi 531 milioni di euro contro contributi pubblici pari a circa quattro miliardi di euro.

Cimoli, tre mesi dopo, redige il piano di rilancio e sviluppo, punti centrali la «divisionalizzazione» dell'azienda, la ripresa degli investimenti, la razionalizzazione delle partecipazioni, un nuovo corso di relazioni industriali, persino l'adozione di un Codice etico. A partire dal 2000 Cimoli avvia una nuova fase della trasformazione del gruppo: la societizzazione. Nasce così il primo giugno 2000 Trenitalia, nella quale confluiscono tutte le attività trasportistiche e che completa la separazione dei servizi di trasporto dalla rete infrastrutturale. Il 2001 segna il primo anno di bilancio consolidato in attivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, un risultato che si conferma anche l'anno dopo.

sarà un prestito ponte - aggiunge il ministro azionista - non ci saranno aiuti di stato, non ci saranno (almeno per ora) i requisiti di sistema (aiuti a tutto il settore, ndr). «La questione tornerà di attualità quando il nuovo vertice avvierà la ristrutturazione», svicola Fini. Buio assoluto? E su quali basi, allora, si fonda quella ricapitalizzazione aperta al mercato a cui si affida il rilancio? «La cosa fondamentale è che tutto sia coerente - spiega ancora Tremonti - L'impegno dell'azionista e quello del sindacato servono a questo: a tranquillizzare il mercato. Di qui all'assemblea emergerà un piano credibile». Finora c'è stata una timida apertura dal mondo bancario (Intesa), che fa presupporre un prestito convertendo analogo a quello varato per la Fiat. Anche il finanziere Emilio Gnutti non si tirerebbe indietro, nel caso sia un'operazione «interessante». Sul fronte dei privati, molti pensano agli stranieri, soprattutto al duo Air France e Klm da poco uniti in «matrimonio». Gli olandesi fanno sapere che se ne può parlare, ma solo dopo la ristrutturazione. Insomma, la strada è tutta da costruire. Il ministro azionista e il vicepremier hanno buon gioco a rinviare qualsiasi risposta a domani. Spetta a Cimoli pensarci, ora. Ma la vera domanda è: perché la parola «rilancio» o «crescita del gruppo» non è mai arrivata prima d'ora? Perché si è aspettato fino all'orlo del baratro per concedere al sindacato un impegno, che subito viene «girato» al nuovo capo-azienda ed eventualmente ai privati?

Per ora comunque non c'è che tirare un sospiro di sollievo per la chiusura sventata. «È un primo successo per tutti coloro che si sono battuti contro lo smantellamento e la chiusura di Alitalia - commenta il segretario Ds Piero Fassino - Ora occorre che il governo metta in campo tutte le misure finanziarie, legislative e organizzative necessarie ad accompagnare il percorso di rilancio di Alitalia». Vero. Ma non sembra che Tremonti voglia mettere in campo molto. Per Pierluigi Bersani, Cimoli può essere l'uomo giusto per salvare l'Alitalia. O meglio quello che di Alitalia si può ormai salvare, visto che «si è perso troppo, troppo tempo e la situazione è ormai gravemente compromessa. L'accordo va bene, ma doveva arrivare due anni fa».

«Formula Fiat» per il salvataggio

Passera: piano credibile e le banche non si tirano indietro. Mediobanca in campo

Roberto Rossi

MILANO Salvare Alitalia, farlo il prima possibile, con un piano credibile. Ma chi? Chi ha la possibilità di accollarsi una società che lo scorso anno ha perso 511 milioni e che nei primi mesi del 2004 ne ha bruciati altri 250. La risposta è semplice: le banche. Come? Usando gli stessi strumenti messi in campo per il salvataggio Fiat. E cioè un maxi prestito da convertire, ove vi fossero le condizioni, in azioni.

«Vale - ha ricordato l'amministratore delegato di Banca Intesa, Corrado Passera - sempre lo stesso discorso: se ci sono un piano e un management credibili le banche non si tirano mai indietro». «Certo - ha aggiunto Passera a margine della presentazione di una libreria del - non si può pensare di non af-

frontare i problemi di Alitalia». E così il destino della nostra compagnia di bandiera passerà per le stanze degli istituti di credito. Le uniche ad avere i mezzi necessari. D'altronde un intervento dello Stato appare improbabile. Non ci sono soldi. Il ministro Giulio Tremonti ha escluso aiuti sostanziosi, che poi dovrebbero superare il vaglio dell'Unione Europea.

E i mitici investitori privati? «Non credo che oggi si trovi un solo privato disposto a mettere un euro in Alitalia» aveva ricordato due giorni fa, con una certa perspicacia, Carlo De Benedetti. E Volare, Air One, Meridiana? Macché. Nessuno. Ieri Giorgio Fossa, presidente di Volare Group, che pure si era dimostrato disponibile a una intesa di carattere commerciale con la compagnia di bandiera, si è tirato indietro.

In passato dichiarazioni inter-

pretate come avance a partecipare a operazioni su Alitalia erano state attribuite a Cesare Romiti (che solo tre giorni fa aveva affermato: Alitalia «va rifondata. Quando sento parlare di fallimento mi ribolle il sangue»). Però anche lui niente. Roberto Colaninno, di nuovo tirato in ballo quando c'è una azienda in difficoltà, ha detto di non essere interessato a entrare nel capitale di Alitalia.

Solo il temerario finanziere bresciano Emilio Gnutti aveva espresso una certa possibilità. «Non mi tirei indietro - ha detto il presidente di Hopa - se fosse interessante, soprattutto se fossimo insieme a gente del mestiere e partecipasse con noi una cordata di imprenditori e di istituzioni serie e credibili e soprattutto competenti. Probabilmente, in questo contesto, ci potremmo stare anche noi». «Non ho mai analizzato il dossier - ha rilevato Gnutti -, laddo-

ve ravvisassimo delle opportunità perché no? Tutto sommato è un'azienda importante».

Importante certo ma anche difficile da gestire. Le dimensioni dell'operazione e la necessità comunque di confrontarsi con le alleanze internazionali fanno tramontare qualsiasi intervento di singoli imprenditori o cordate dell'ultima ora.

Spazio allora alle grandi banche. Mediobanca sta già valutando un incarico di advisor per il piano di salvataggio di Alitalia anche se, almeno per il momento, Piazzetta Cuccia, non sarebbe interessata ad entrare nel capitale. Diverso il discorso per Banca Intesa, che non sarebbe certo sola. Lo schema che si sta profilando, come ricordato, non è dissimile a quello utilizzato per Fiat. Un maxi prestito convertendo con il quale risolleverebbe un'azienda tecnicamente fallita.

Con l'uscita del presidente si accelera il processo di cambiamento ai vertici dell'azienda. Forse oggi le nomine

Alle Ferrovie avanzano Ciucci e Staderini

MILANO Il passaggio di Giancarlo Cimoli all'Alitalia apre la partita definitiva per il rinnovo dei vertici alle Ferrovie dello Stato. Partita che vedrebbe - secondo le ultime indiscrezioni - Pietro Ciucci e Marco Staderini tra i nomi più gettonati a sostituire nella carica di amministratore delegato e presidente il manager che il governo avrebbe scelto per traghettare l'Alitalia fuori dalla crisi.

Ciucci è attualmente amministratore delegato della società Stretto di Messina (società che ha il compito di realizzare il Ponte sullo Stretto), stessa carica che andrebbe a ricoprire alle Ferrovie mentre Staderini, attuale presidente dell'Inpdap, viene indicato alla poltrona di presiden-

te. Molti sono i nomi circolati finora per il rinnovo delle cariche Fs, questione aperta da molti mesi. Nel rush finale, il ticket Marco Staderini-Pietro Ciucci ha cominciato a prendere copro solo in serata, hanno battuto altri concorrenti. Tra i nomi che circolavano ieri mattina anche quello di Stefano Parisi, direttore generale di Confindustria, la cui nomina sembra però essere ormai tramontata. Nelle ultime ore, secondo indiscrezioni, il quadro si sarebbe però arricchito

di un nome ulteriore, quello di Roberto Renon, attuale amministratore delegato di Trenitalia. Sarebbe stato lo stesso Cimoli a indicare il manager per la poltrona di amministratore delegato. La candidatura di Pietro Ciucci, amministratore delegato della Stretto di Messina spa, è stata sostenuta fin dall'inizio dal ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi; Marco Staderini, attuale presidente dell'Inpdap, viene indicato vicino all'Udc. La candidatura di Renon incontrerebbe invece più di un malumore, considerata troppo continua all'uscente Cimoli. «Ora per le Ferrovie si deve aprire una stagione nuova» ha detto il senatore di Forza Italia, Angelo Maria Cicolani. Nel ricambio dei vertici, sarebbe ancora da decidere la casella del direttore generale di Ferrovie, poltrona che potrebbe essere coperta da un candidato indicato da Alleanza Nazionale.



Scienza e coscienza La questione medica e il diritto alla salute Incontro nazionale con i medici

Ore 9.30

Presiede
Augusto Battaglia
Capogruppo Comm. Affari Sociali della Camera

Intervento introduttivo
Livia Turco
Responsabile nazionale Dipartimento Welfare DS

Ore 10.00 - 13.30

Intervengono:

Prof. Gianni Amunni
Istituto Toscano Tumori
Prof. Dante Baronciani
Centro per la valutazione dell'efficacia dell'assistenza sanitaria di Modena
Prof. Giancarlo Berni
Ospedale Careggi di Firenze
Ass. Giovanni Bissoni
Assessore alla Sanità Regione Emilia Romagna
Prof. Ivan Cavicchi
Università di Roma "La Sapienza"
Dott. Massimo Cozza
Segretario FP CGIL Medici

Sen. Leopoldo Di Girolamo
Capogruppo Comm. Igiene e Sanità del Senato

Prof. Salvatore Di Giulio
Ospedale S. Camillo di Roma

Dott. Mario Falconi
Segretario FIMMG

Dott. Gianfranco Ignone
Ospedale Perrino di Brindisi

Prof. Giulio Fornero
ASL 4 Torino

On. Grazia Labate
Commissione Affari Sociali della Camera

Prof. Tommaso Lo Savio
Ospedale S. Maria della Pietà di Roma

Prof. Giuseppe Marchese
Ospedale Umberto I di Mestre

Prof. Corrado Melega
Ospedale Bellaria Maggiore di Bologna

Dott. Silvio Natoli
Vice Coordinatore SISAC

Dott. Ermanno Pasero
Ospedale S. Martino di Genova

Dott. Achille Passoni
Segreteria nazionale CGIL

Prof. Giuseppe Petrella
Università di Napoli

Dott. Gino Proenzio
Responsabile DS specializzandi

Prof. Lino Puzzone
Ospedale Pugliese-Ciaccio di Catanzaro

Prof. Giuseppe Remuzzi
Ospedali Riuniti di Bergamo

Dott.ssa Giulia Rodano
Consigliere regionale Lazio

Ass. Enrico Rossi
Assessore alla Sanità Regione Toscana

Prof. Mario Staibano
Ospedale S. Filippo Neri di Roma

Dott. Serafino Zucchelli
Segretario Nazionale ANAAS ASSOMED

Ore 14.00

Intervento conclusivo di
Piero Fassino

Partecipano:

rappresentanti dei sindacati dei medici, assessori alla sanità e parlamentari



Roma, sabato 8 maggio 2004 - ore 9.30/14.00
Centro Congressi Frentani, via dei Frentani 4