

Bianca Di Giovanni

LA CRISI della compagnia

Prosegue il confronto ai tavoli tecnici in attesa dell'incontro di lunedì prossimo quando Cimoli scoprirà le carte sul piano industriale e sugli esuberi

Ad Az Service, che sarà controllata da Fintecna, dovrebbero confluire 9mila dipendenti, mentre ad Az Fly passerebbero in 11 mila, al «lordo» dei tagli

Alitalia, accordo fra le nuvole

Le parti sempre lontanissime. Maroni: senza intesa niente ammortizzatori

ROMA Bocce ferme nella partita Alitalia e accordo ancora lontanissimo tra le parti. In attesa dell'incontro *clou* di lunedì prossimo, quando Giancarlo Cimoli scoprirà le carte sul piano e sugli esuberi, a alla Magliana si susseguono tavoli tecnici (ieri quello su Alitalia Express e settore informatico) e contatti informali. I vertici aziendali speravano ieri mattina in un ammorbidimento, soprattutto dopo gli incontri di martedì con Guglielmo Epifani e Savino Pezzotta, cui è seguito quello con Luigi Angeletti di ieri. Ma i rappresentanti dei lavoratori restano fermi: allo stato non c'è appiglio per trattare. Troppi i fronti aperti: esuberi, riassetto aziendale e conseguente «spezzatino», e contratti da azzerare. Intanto i ricatti aumentano. Dopo l'aut aut sul prestito (niente soldi senza accordo) arriva quello sugli ammortizzatori lanciato da Roberto Maroni. «Per quanto mi riguarda - ha detto il ministro di un welfare che per la verità non si vede - ad oggi non ho in previsione di portare nulla in Consiglio dei ministri, perché non ci sono ancora le condizioni per intervenire dal punto di vista degli strumenti di sostegno al reddito».

Qualche ammorbidimento nella trattativa potrebbe arrivare se si studiasse un modo per evitare lo «scorporo» di Az Service, rivelano fonti vicine alla trattativa. In altre parole, se si prospettasse non una holding leggera, ma una vera società di controllo con il mantenimento della maggioranza anche nella società di servizio, con conseguente mantenimento dei contratti di lavoro attuali. Il piano Cimoli, invece, va dritto verso il sostanziale «smantellamento» di metà compagnia. Az Service, che sarà controllata da Fintecna chiamata di fatto a gestire gli esuberi, partirebbe con circa 9mila dipendenti, tra cui duemila eccedenze. Dunque alla fine si arriverebbe a 7mila, che rischieranno di confluire in altre società, passando quindi a diverse categorie. In ogni caso non avranno più molto a che fare con Alitalia. Discorso diverso, ma pur sempre pesante, per Az Fly, cui dovrebbero confluire circa 11mila dipendenti da ridurre a circa

Compagnie	Taglio dei costi	Riduzione del personale	
		Totale	% su forza lavoro
BRITISH AIRWAYS	650 milioni di sterline	13.000	23%
SAS	735 milioni di euro	1.000	13%
SWISS	400 milioni di franchi svizzeri	3.000	26%
IBERIA	580 milioni di euro	2.600	10%
KLM	650 milioni di euro	4.500	15%

P&G Infograph

LA STORIA DELLA COMPAGNIA

- 1947 **MAGGIO** Il 5 maggio il g-12 denominato "Alcione", comandato da Virginio Reinerio, decolla da Torino con destinazione Roma e poi Catania. Due mesi dopo, il 6 luglio, con il volo Roma-Oslo la compagnia vara il primo collegamento internazionale
- Anni '60 Entrano in funzione i primi jet (Dc8 e Caravelle). Un decennio dopo la compagnia è la settima al mondo per traffico ed è la prima in Europa a volare con una flotta di soli jet
- 1998 Apre Malpensa e si chiude l'accordo per la fusione con Klm. I contrasti sul ruolo di Malpensa provocano l'affossamento della partnership
- 1999 Esplose la crisi
- 2003 Le perdite raggiungono i 519 milioni di euro

LE TAPPE DEL CROLLO

Aerei	Dipendenti	Passeggeri (in migliaia)	Risultato netto (milioni di euro)
1999	19.166	24.058	6.062
2000	20.995	25.542	-225.632
2001	22.446	24.737	-907.045
2002	21.294	22.205	93.122
2003	22.200	22.482	-519.815

IL CONFRONTO

Compagnia	Costo per passeggero (media per km)
ALITALIA	11 euro
Ryanair	5 euro
Easy Jet	6 euro
Iberia	6-7 euro
Lufthansa	6-7 euro
Sas	10 euro

I DIPENDENTI (al 31/12/2003)

Categoria	Numero	Categoria	Numero
Dirigenti	181	Piloti	2.365
Quadri ed impiegati	9.926	Tecnici di volo	35
Operai	4.906	Assistenti di volo	4.787
TOTALE TERRA	15.013	TOTALE VOLO	7.187

Trasporto aereo, revocati gli scioperi del 6 settembre

MILANO Lunedì prossimo, 6 settembre, non ci saranno disagi per chi viaggia in aereo. Sono stati infatti sospesi gli scioperi dei controllori di volo già previsti negli aeroporti di Fiumicino, Torino e Brindisi. Lo comunicano in una nota l'Enav e le organizzazioni sindacali dei controllori di volo. Lo sciopero era stato indetto dalle 12 alle 16 di lunedì: quel giorno, invece, informano i sindacati, «i servizi di controllo del traffico aereo saranno

regolarmente garantiti». Nella nota diffusa, le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti, Cisl, Anpcat, Cila-Av e Licta, spiega che «pur non avendo ancora risolto le vertenze in atto», «vista la grave situazione del trasporto aereo nazionale, vengono sospese tutte le azioni di sciopero previste». «A fronte di ciò - aggiungono i sindacati - l'Enav si impegna formalmente a produrre atti concreti, volti alla risoluzione delle stesse vertenze in corso».

Alla Magliana si prepara l'assemblea dell'8 settembre che dovrà ricostituire il capitale

l'intervista

Marcello Messori economista

«I 400 milioni del prestito garantito dal Tesoro non possono essere buttati. Serve un piano che calcoli bene costi (anche sociali) e benefici»
«Sulla compagnia il peso di miopie e scelte non fatte»

ROMA La crisi Alitalia? Ultimo atto di una serie di fattori negativi, di scelte non fatte, di miopie strategiche. Non solo (o non tanto) costi pesanti e lavoratori stra-pagati, come vorrebbe la vulgata che in tutti i modi si sta cercando di costruire. A spiegarlo è l'economista Marcello Messori. Il quale indica una sola strada per uscire dal tunnel: il management proponga un piano credibile, il sindacato valuti se il progetto può dare un futuro all'impresa tale da giustificare un costo in termini di ristrutturazione. Se vale la pena, attuarlo gestendo con tutti gli «ammortizzatori» possibili le eccedenze. In caso contrario, la strada è segnata: liquidazione. «Lo slogan non può essere: salvate il soldato Alitalia a tutti i costi - spiega Messori - Quei 400 milioni di prestito del Tesoro non vanno dilapidati. Se le condizioni non ci sono, è inutile mettere i soldi pubblici». **Come si è arrivati a questo punto?** «Almeno tre fattori hanno giocato. Un fattore generale che ha colpito i tra-

sporti aerei ancora prima dell'11 settembre. Si tratta di un comparto con poca concorrenza sui mercati domestici e con una concorrenza crescente invece sulle tratte internazionali. Negli anni '80 negli Usa c'è stata una forte accelerazione della concorrenza interna e internazionale. Questo ha provocato una combinazione problematica di inefficienze all'interno delle singole compagnie, in presenza di una concorrenza di mercato crescente. Il che ha consentito di rimanere su posizioni inefficienti per un lungo periodo di tempo». **È troppo piccola per competere con le grandi, ma troppo grande per agire come vettore regionale**

«Insomma, gli Usa hanno alzato l'asticella. Ma questo è vero per tutta l'Europa». «Sì, gli Usa hanno alzato l'asticella, ma senza eliminare le inefficienze. C'è poi un secondo fattore: in alcuni mercati c'è stata una maggiore protezione con forti aree di rendita (questo vale molto per l'Europa e in particolare per l'Italia), con un'incapacità da parte di alcune compagnie di bandiera di capire che, mano a mano che si aprivano i mercati, le tratte più convenienti erano quelle intercontinentali. Meglio: erano alcune tratte domestiche perché c'era ancora il monopolio, unite ad altre intercontinentali». **E Alitalia non l'ha fatto?** «Alitalia ha perso quote sui servizi intercontinentali e contemporaneamente quote sul domestico in modo sensibile. In sostanza oggi ha una tratta che funziona, la Roma-Milano, ma sul resto non riesce a starci». **Non ha capito che erano importanti o non ha retto il confronto?**



Marcello Messori

«Qui arriva il terzo punto, più specifico per la nostra compagnia. Ci sono stati errori manageriali. Poi ha influito la dimensione di Alitalia. Io credo che il problema della struttura dei costi di Alitalia sia soprattutto legato alle sue dimensioni. Se si analizzano e si comparano con quelli di alcune grandi compagnie, emerge che non sono tutti fuori linea. Alcuni sì, altri meno. Il problema è che

Alitalia non ha la massa critica di queste compagnie. È troppo piccola per essere una grande linea, ma troppo grande ed inefficiente per essere una piccola». **Allora ha ragione chi se la prende anche con l'Antitrust che non consente alla compagnia di rafforzarsi in Italia?** «No. Il fatto è che se si vuole diventare come Air France o come British si deve riuscire ad accettare la concorrenza sul mercato domestico, perché è questo a rendere il vettore più efficiente, e bisogna imporsi sulle tratte intercontinentali. Temo che adesso Alitalia questa possibilità non ce l'ha più. La scelta sulle dimensioni è stata rimandata per troppo tempo. Su questo credo ci sia stato qualche errore nella gestione del parco aerei, ed anche nella gestione degli hub. Come può una compagnia di grandezza non adeguata, su un mercato interno piccolo, pensare di poter sopportare i costi di due hub?». **Quanto pesa l'idea di Malpensa nella crisi attuale?**

«Questo davvero non lo so. Ma sicuramente è stato un grave errore non aver deciso quale hub scegliere. Il dualismo Roma-Milano ha aggravato i costi. E c'è anche un altro problema: Alitalia non ha scelto un'alleanza. E stata un'occasione mancata più volte: non ha accettato una posizione subalterna che adesso non potrà evitare forse a condizioni ancora più svantaggiose». **Lavoratori hanno le responsabilità che vengono loro addossate con l'aut-aut sul prestito?** «Sono stati fatti errori anche nella gestione del parco aerei: come pensare di poter sopportare le spese di due hub?»

«Secondo me in tutti i settori che hanno goduto di posizioni di rendita c'è stata una distribuzione parziale di rendita anche a favore dei lavoratori. È vero per Alitalia, così come per le ex municipalizzate. Questo è indubbio. Che a questo punto però si chieda un sacrificio a scotata chiosa, subordinando addirittura un prestito, mi sembra davvero troppo». **Cosa consiglia al sindacato?** «Io chiederei un piano adeguato, la possibilità di entrare nel merito del piano in modo molto laico. Per vedere se non è dilapidare denaro pubblico quello di pensare a un salvataggio. Fatto questo, verificare il costo sociale supportabile per attuarlo, un costo che varia a seconda degli ammortizzatori esistenti. Chiedere sacrifici in assenza di un progetto è una follia». **A Cimoli cosa consiglia?** «A lui ho poco da dire: certo per il management è molto difficile elaborare quel piano per i problemi che dicevamo prima».

b. di g.

ANCORA UN BUON SEGNO

adesso con **l'UnitàOnline** potrai...

leggere ogni mattina sul computer il tuo quotidiano

trovare e stampare con velocità e facilità ogni articolo pubblicato su l'Unità dal 1996 ad oggi grazie al nuovo motore di ricerca

il tutto ad un prezzo promozionale fino al 31 ottobre 2004 di

Abbonati subito! 57 € per 6 mesi / 105 € per 12 mesi

www.unita.it

leggere
cercare
stampare