



Aerei dell'Alitalia Foto Ansa

I LAVORATORI A FIUMICINO

«Abbiamo ancora un filo di speranza ma ora vogliamo scelte serie»

«Il momento è grave, siamo preoccupati, ma abbiamo ancora un filo di speranza che la compagnia possa risollevarsi: ma è ora di una gestione seria della situazione». All'aeroporto di Fiumicino, tra i lavoratori Ali-

talia, addetti ai banchi come anche lavoratori dell'area tecnica, c'è preoccupazione dopo l'esito dell'incontro tra Prodi ed i sindacati. Tra loro stessi, si commenta a voce alta, tra un misto di rassegnazione ed amarezza.

C'è chi si sfoga. Chi si informa tra colleghi. «Ma com'è andata? Che ha detto Prodi?», «Solo tre mesi? Siamo al punto di non ritorno: forse è l'ora che il governo indichi una rotta strategica seria, qualche proposta nuova - riferisce un'addetto di scalo, da oltre dieci anni in servizio alla compagnia - o che arrivi un manager che sappia rimetterla in piedi, con un piano industriale di va-

lore: in passato Air France o Iberia ce l'hanno fatta, le hanno rimesse in piedi». «Ci vuole anche - commenta un altro lavoratore - un confronto vero tra la testa ed il corpo, tra chi prende le decisioni e la base, e che è ogni giorno a contatto con i passeggeri. E poi ci sono delle cose da sistemare, che sono lampanti, negli ultimi mesi, della grave situazione: Alitalia paga ogni giorno 6-7.000 euro per gli overboo-

king, è mai possibile? Sono soldi che escono e che allargano il deficit. Per non parlare di altri sprechi e dei tanti sacrifici non fatti però, a tutti i livelli, allo stesso modo. Cosa altro ci aspetta?». «Lo spezzettamento della compagnia, in questi anni, ha provocato solo danni - aggiunge un altro addetto di scalo, 32 anni - C'è stato inoltre un gioco al ribasso; per salvare sempre il

momento, ma non si è mai pensato ad investire o a puntare su rotte proficue per la compagnia. La speranza è che la compagnia ce la faccia, che eviti il fallimento ma non nascondiamo di aver preoccupazione: siamo anche un po' demotivati, è come aver perso in identità, i nostri stipendi, che quando entrammo come stagionali avevano valore, oggi a malapena raggiungono i mille euro netti».

Alitalia, tre mesi per non morire

Prodi: azienda fuori controllo, cercheremo un'alleanza. La paura di 19.000 dipendenti

di Felicia Masocco / Roma

LA CURA Tre mesi per salvare Alitalia, per stringere alleanze internazionali ed evitare il fallimento. Servono partner, ma servono «alla pari», non può essere una «svendita». Sarà

una ricerca «guidata politicamente», Alitalia da sola non ce la farebbe, a nessuno

interessa un'alleanza paritaria con un'avioleone che più vola e più perde. È stato Romano Prodi ieri ad indicare il percorso ai sindacati, e a dire che il governo «giocherà la sua credibilità e i suoi rapporti». Il farsi carico di una crisi drammatica segna la distanza tra il vertice di ieri e quelli che negli anni lo hanno preceduto a palazzo Chigi. «La situazione è totalmente fuori controllo - ha detto il premier - e non vedo paracadute». Dopo l'incontro, la nota ufficiale: occorrono «strategie internazionali», senza le quali «è inutile parlare di ristrutturazione o ricapitalizzazione». Niente toppe, punto. Il termine per il piano è fissato al 31 gennaio, i sindacati sono chiamati a fare la loro parte, a collaborare e a siglare una tregua. Non si comprende invece il ruolo che avrà il supermanager Giancarlo Cimoli che la giornata di ieri ha ulteriormente ridimensionato. Non solo per l'iniziativa del governo, ma anche perché dall'insieme di cose si deduce che il suo piano è azzerato. Quanto alla sua permanenza alla guida di Alitalia, c'è chi comincia a ipotizzare che alla luce di quanto successo ieri Cimoli potrebbe dimettersi. Ma secondo indiscrezioni ancora ieri il manager ripeteva che a lasciare non ci pensa nemmeno e che andrà avanti con il suo piano. Di certo c'è che oggi non ci sarà l'audizione presso Camera e Senato e che il premier ha annunciato che lo incontrerà «prestissimo». Forse martedì 17. Sarà l'occasione per confermarlo o no. «Un compito che Prodi ha assunto per sé», ha riferito il ministro Alessandro Bianchi.

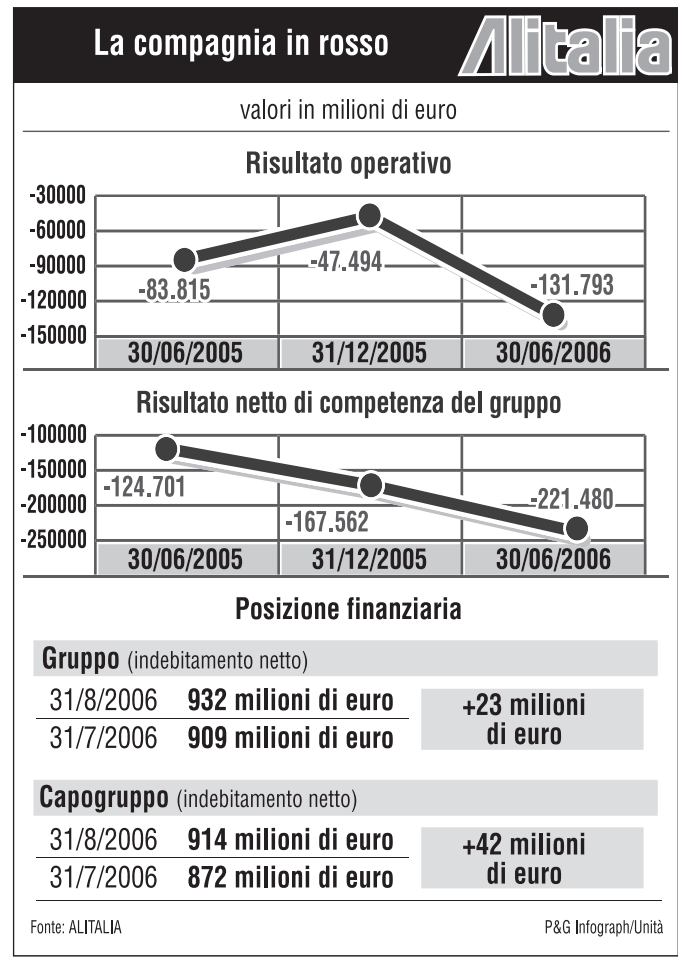
Con il premier e il titolare dei Trasporti c'erano il sottosegretario di Stato Enrico Letta e il vicepremier Francesco Rutelli. A Bianchi il compito di illustrare un piano di riassetto del trasporto aereo e il riordino degli aeroporti che possa richiamare risorse, investimenti anche privati «con l'augurio - ha detto - che il mercato risponda, ritrovi fiducia nell'azienda». Rutelli è tornato a formulare l'ipotesi di un'alleanza che guardi ad Oriente. Non era presente all'incontro, ma ha fornito la sua opinione fuori dal coro della maggioranza, il ministro Antonio Di Pietro: «Credo che Alitalia sia in coma irreversibile, prima si portano le carte in Tribunale e meglio è». Dall'altra par-

te del tavolo i vertici di Cgil, Cisl, Uil, Sult e Ugl, quelli delle categorie e le associazioni dei piloti. Tutti estremamente preoccupati. Sulla tempistica in particolare. «Non è detto che a fine gennaio Alitalia arrivi viva», ha sbottato il numero uno della Filt-Cgil Fabrizio Solari. «Ogni giorno si distrugge ricchez-

za - gli ha fatto eco la segretaria confederale della Cgil Nicoletta Rocchi - chiediamo iniziative per l'immediato, che il piano Cimoli venga bloccato e che gli venga affiancato un manager operativo che metta mano ai processi produttivi». Il segretario generale Cisl, Raffaele Bonanni, chiede nuovi vertici: «Per il vino nuovo serve una botte nuova, se non si interviene subito tra tre mesi la compagnia non c'è più». Per il leader Uil, Luigi Angeletti, «occorre fare sul serio. Alitalia è gestita male, ma Cimoli è solo un aspetto del problema». Anche per Renata Polverini, Ugl, «tre mesi sono troppi». La tregua comunque ci sarà: ma solo se la rispetterà anche l'azienda.



Personale tecnico al lavoro su un aereo dell'Alitalia ieri mattina all'aeroporto internazionale di Pisa "Galileo Galilei" Foto di Franco Silvi/Ansa



LA STORIA Concorso di colpe per una crisi devastante che cominciò a manifestarsi sedici anni fa, all'epoca della prima guerra del Golfo

Troppi manager, sei piani strategici, miliardi buttati e alla fine il disastro

di Roberto Rossi / Roma

Alitalia è ormai diventato sinonimo di crisi. Una crisi della quale nessuno più ricorda le origini, un dissesto che non ha età, causa, responsabile. E d'altronde come sarebbe possibile individuare un responsabile quando nel giro di 10 anni la compagnia di bandiera ha cambiato 4 amministratori delegati (Domenico Cempella, Francesco Mengozzi, Marco Zanichelli e Giancarlo Cimoli) e altrettanti presidenti (Renato Rivero, Fausto Cereti, Giuseppe Bonomi e Giancarlo Cimoli). Quando, sempre nello stesso lasso di tempo, lo Stato ha gettato oltre 3 miliardi in inutili ricapitalizzazioni, con il risultato di ottenere alla fine del 2006 una perdita di trecento milioni. Quando sono andati in fumo, come carta straccia, ben sei piani industriali. L'ultimo quello scritto da Cimoli che un anno fa circa aveva battezzato il 2006 come «l'anno del ritorno all'utile» per un'azienda che in sei anni aveva accumulato perdite per 2,5 miliardi. Per Alitalia, allora, si può parlare

PROTAGONISTI

Cempella



L'uomo delle alleanze, piaceva ai sindacati, vende il quartier generale della Magliana

di un concorso di colpe. Dove gli attori di questo disastro, la compagnia perde 1 milione di euro al giorno, come carta straccia, ben sei piani industriali. L'ultimo quello scritto da Cimoli che un anno fa circa aveva battezzato il 2006 come «l'anno del ritorno all'utile» per un'azienda che in sei anni aveva accumulato perdite per 2,5 miliardi. Per Alitalia, allora, si può parlare

Mengozzi



Arriva nel 2001 con il bilancio in rosso, poi l'attacco alle Twin Towers travolge tutto

te con la prima guerra del Golfo, ben sedici anni fa. Con al comando Luciano Bisignani si comincia a parlare di esuberi. E di passivo. Che nel 1993 tocca i 430 miliardi di lire. Nel '94 Bisignani rinuncia e arriva Roberto Schisano. Con lui parte la stagione dei piani industriali. Schisano pensa a esternalizzare una serie di attività, a tagliare gli or-

Cimoli



Ha mancato il ritorno all'utile e il rilancio, ma se ne andrà con una bella liquidazione

ganici, a progettare una compagnia sul modello low cost. Ma entra in collisione con il sindacato dei piloti. Che bloccano i voli dopo la decisione dell'azienda di prendere in affitto dall'Ansett i velivoli 767 con l'equipaggio (wet leasing). Siamo nel 1995. Schisano minaccia: «I piloti posso trovarli anche alla Standa». In realtà conclude un ac-

cordo che premia loro a scapito della compagnia (1200 miliardi di passivo). Schisano se ne va. È il turno di Domenico Cempella. L'uomo delle alleanze internazionali e dell'accordo con i sindacati. Con quest'ultima ha più fortuna e conclude un'intesa nel 1996 (i dipendenti ottengono il 20% della società). Con la Klm, società olandese scelta come partner al posto di Air France, meno. Dopo una prima intesa Klm si ritira spaventata dalla mancata privatizzazione dell'azienda e dalle liti su Malpensa. Si torna su Air France ma è troppo tardi. Cempella, dopo aver riportato nel 1998 in utile l'azienda grazie a partite straordinarie (come la vendita dei terreni della Magliana), se ne va. È il turno di Francesco Mengozzi, sotto la spinta del ministro del Tesoro di allora Vincenzo Visco. Il manager arriva nel 2001, l'anno degli attacchi alle Twin Towers. Prima di quella data la società già perde 900 miliardi di lire. Dopo l'attacco è il panico. Che prelude a un nuovo piano industriale. Oltre duemila dipendenti a casa, la divisione della

compagnia in due rami, un piano di rilancio con nuove rotte per consolidare soprattutto il mercato domestico. Un errore, quest'ultimo, che la compagnia pagherà con l'arrivo della compagnia low cost. Mengozzi insiste con l'alleanza con Air France e lavora a un nuovo piano industriale. Ma viene rimosso nel 2004. È il turno di Marco Zanichelli e di Giuseppe Bonomi, già presidente dal 2003, voluto dalla Lega Nord per farne il pmo del lancio dell'hub di Malpensa. Zanichelli dura qualche mese, Bonomi un anno. Di lui si ricorda poco o niente. Tra le altre cose una sponsorizzazione costosa (allora si parlò di 150mila euro circa) alla manifestazione ippica Piazza di Siena, perché il manager leghista era innamorato dei cavalli. Al capezzale della compagnia è chiamato Cimoli, il commissario, il risanatore. Promette utili e piani industriali. Ottiene ricapitalizzazioni e perdite vistose. Ora anche il suo tempo è finito. Avrebbe chiesto una buonuscita milionaria. Il suo unico successo in due anni di gestione.

Lucidelcinemaitaliano

In edicola con l'Unità un DVD della straordinaria collana di capolavori del nostro cinema d'autore. Con la seconda uscita:

L'albero degli zoccoli
un film scritto e diretto da Ermanno Olmi

Prossima uscita 18 ottobre:
Lettera aperta
ad un giornale della sera

Puoi acquistare questo DVD anche in internet www.unita.it/store oppure chiamando il servizio clienti tel. 02.66505065 (tunedi-venerdi dalle h.9.00 alle h.14.00)

In vendita con l'Unità a euro 9,90 in più. Oltre il prezzo del quotidiano

l'Unità LUCE