

Alitalia, scambi da pazzi in attesa del compratore

In Borsa enorme attività sul titolo Montezemolo: bene l'uscita dello Stato

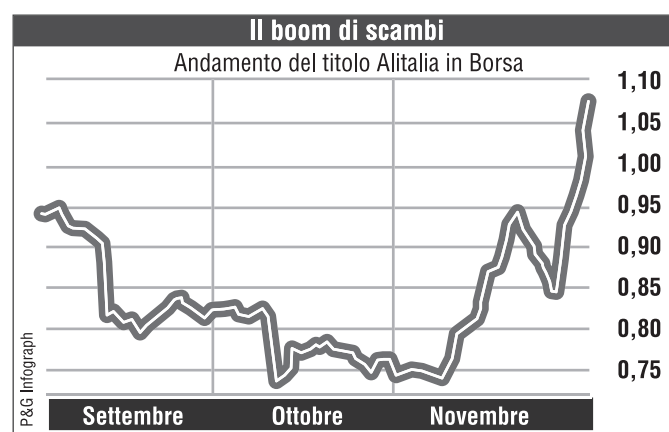
di Felicia Masocco / Roma

AZIONI Bruxelles per ora non dice nulla, la Borsa invece non smette di rispondere e ieri per il titolo di Alitalia è stato un boom. Sono stati trattati oltre 383 milioni di azioni, è passato di mano il 27,6% del capitale, si è chiuso a 1,029 euro. Un volume impressionante,

ma anche un certo nervosismo. Perché se da un lato la privatizzazione di Alitalia apre opportunità di investimento (e di speculazioni), dall'altro il vincolo dell'operazione rende l'operazione più costosa del previsto. Non solo. Chi entra dovrà rispettare i paletti posti dal Tesoro, salva-

guardare «l'interesse nazionale» e, non ultimo, ci sono «livelli di occupazione» da mantenere. I dettagli verranno col bando di gara entro la fine del mese, ma il confronto con i sindacati potrebbe

Per ora l'Unione Europea non esprime valutazioni sul piano di cessione del governo



non essere agevole e gli osservatori ritengono questo sia un deterrente per i potenziali acquirenti. Insomma sono forti i timori, tra i sindacati in primis, che l'asta possa andare deserta. E a quel punto si aprirebbero altri scenari, rientrerebbe dalla porta principale Air-France-Klm con buona pace per «l'italianità» di cui tanto si parla.

Sul piano della formalità è da registrare la posizione della Commissione europea, «se si rispettano le norme e le condizioni di mercato l'operazione non si presta ad osservazioni di aiuti di Stato», fa sapere Michele Cercone, portavoce del commissario europeo per i Trasporti, Jacques Barrot. Bruxelles quindi resta a guardare, in attesa

di informazioni. In Italia si discute, di Alitalia e di privatizzazioni. Torna sull'operazione il leader di Confindustria Luca di Montezemolo, protagonista di un botta e risposta con il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi. Premesso che il prossimo consiglio dei ministri metterà mano ad un decreto che riscriverà l'assetto del trasporto aereo, anche Bianchi sarebbe ovviamente fiero di un socio «tricolore». «Montezemolo ha detto che gli imprenditori non sono dei kamikaze, ma non devono essere nemmeno dei raider. Devono portare anche loro qualcosa se vogliono partecipare a un progetto che è del paese», ha spronato. Il presidente di Confindustria replica un po' piccato «non ho mai parlato di raider ma di imprenditori che rischiano e investono. Questo però deve avvenire in un'ottica di mercato e competizione e con una forte discontinuità». In ogni caso, dopo la frenata dei giorni scorsi Viale dell'Astronomia cor-

regge il tiro e plaude alla scelta del governo di cedere almeno il 30,1% delle azioni, far scattare l'opa e uscire da Alitalia: «È un fatto giusto e molto importante», è il commento del presidente di Montezemolo.

Tra i sindacati, Filt-Cgil e Fit-Cisl attendono che il governo dia una risposta alla richiesta di una «convocazione urgente» ed escludono «patti al buio». Il Sult reclama la testa di Giancarlo Cimoli e conferma lo sciopero del 15 novembre. La Cub, contraria alla privatizzazione, annuncia una manifestazione. «Piu», la sigla che associa

Bersani avverte: avremo complicazioni, le grane verranno da chi non riuscirà a comprare la nostra compagnia

una parte dei piloti apprezza «l'accelerazione» impressa alla partita e chiede «un nuovo piano industriale, credibile e ambizioso». C'è un'attesa preoccupata, non solo per l'occupazione ma per il futuro della compagnia. «Tutto il sistema-Paese è consapevole che Alitalia deve raddrizzare il volo, lo sanno opposizione e sindacati», afferma il ministro per i Beni culturali Francesco Rutelli. Ma la tutela dei livelli occupazionali «è un elemento fondamentale» per il titolare del Lavoro Cesare Damiano. Comunque vada «non sarà una passeggiata». È Pierluigi Bersani a mettere l'accento sulle «grane» che verranno. «Su questa operazione ha detto il ministro per lo Sviluppo Economico - avremo un lobbismo internazionale di primissimo livello. Io vorrei mettere in guardia perché avremo complicazioni di ogni genere. Le grane verranno da chi non riuscirà a prendere Alitalia, che sia qui in Italia o che sia in Europa».



Una immagine d'archivio ritrae alcune assistenti di volo nel 1953. Foto Ansa

IL TESTIMONE

La coerenza di Grillo a difesa dell'italianità

Senatore Grillo come va? «Stavolta difendo l'italianità del trasporto aereo». Dopo l'infuocata difesa delle banche «subalpine», il senatore di FI (amico tra l'altro di Fazio e di Ricucci) punta ancora sul «tricolore» nel caso Alitalia. Ma se Luca Cordero di Montezemolo ha parlato di kamikaze, di quale tricolore si parla? «Questi imprenditori in realtà sono dei prenditori - sbotta il senatore mentre passa frettolosamente nei corridoi di Palazzo Madama - Io lo dico da anni. Con la Finanziaria prendono un sacco di soldi, e poi parlano di kamikaze...». Se sono kamikaze loro, lo sarà anche lo Stato a salvare l'Alitalia, che ne dice? E addio italianità. «Beh... c'è un impegno importante di Banca Intesa, e quel Toto che io conosco personalmente non è affatto male, checché ne scriva il Corsera». Ma Air One è un po' piccolina. «Sì, ma Intesa garantisce un impegno finanziario notevole». E De Benedetti? «Lui sicuramente è una spanna più in alto di molti suoi colleghi». Quali colleghi? Fuori i nomi... Silenzio. **b. di g.**

LE INTERVISTE Prodi ha fatto un bel passo sulla strada della privatizzazione. Ora vediamo gli interessi

L'economista sostiene che il marchio Alitalia ha grandi potenzialità, come sanno i possibili compratori

MARCELLO MESSORI

Un'operazione di mercato, trasparente ma molto difficile

di Roberto Rossi / Roma

«Credo che la prima mossa che ha fatto il governo, cioè impegnarsi a cedere quote azionarie di Alitalia, senza specificarne la quantità, lasciasse aperto una serie di problemi; il più grave dei quali era la tutela dei piccoli azionisti privati. Ora che questo passaggio è stato risolto - visto che chi vorrà comprare la compagnia di bandiera dovrà impegnarsi in un'offerta di pubblico acquisto - il giudizio sulla privatizzazione non può che essere positivo. Almeno per il momento».

«Per il momento», professor Marcello Messori, significa che ci sono nodi da sciogliere?

«Il punto su cui è difficile esprimersi, perché non si hanno elementi sufficienti, è la modalità con cui questa cessione avviene. Da un lato lo Stato si impegna in una complicata operazione di mercato, visto che Alitalia non gode di buona salute, con l'esigenza di non vincolare in modo eccessivo le modalità di vendita, dall'altro c'è la necessità da parte del no-

stro governo di salvaguardare il servizio aereo italiano e le sue esternalità».

Che non vuol dire salvaguardare «l'italianità» della compagnia?

«No. L'acquirente può essere anche straniero, non importa. Quello che si deve tutelare è appunto il servizio aereo italiano, che per la componente legata alla commercializzazione dei nostri prodotti e dei nostri servizi non deve essere subordinato alle esigenze di un hub di un altro paese».

Anche perché di italiani pronti a comprarla non se ne vedono poi così tanti?

«Questo non è davvero un problema. Ciò che secondo me va valutato

L'acquirente può essere uno straniero ma - qui sta il problema - dovrà garantire il trasporto aereo italiano

in questo processo di privatizzazione è che non ci siano lesioni nella concorrenza, che ci sia appunto la salvaguardia delle esternalità, e che sia un'operazione trasparente in termini di mercato. Poi ben venga lo straniero».

Chi compra dovrà mettere mano a una compagnia piuttosto malridotta. Quali sono i principali problemi?

«Sono tanti. C'è una organizzazione non efficiente della gestione del personale, c'è il problema delle scelte sulle tratte coperte, quello sulla flotta costruita, troppo eterogenea e, per questo, costosa. Torniamo sempre al solito punto. Alitalia è troppo grande per competere con le compagnie piccole e troppo piccola per competere con quelle grandi che coprono i voli ad alta redditività, cioè quelli transcontinentali».

La privatizzazione in corso ricorda quelle degli anni '90?

«È molto presto per dirlo. Allo stato dei fatti noi possiamo dire soltanto che in questo caso, cedendo più del trenta per cento della compagnia, c'è un'attenzione maggiore alla trasparenza. Certamente le privatizzazioni degli anni novanta erano dettate da necessità macroeconomiche stringenti. Si doveva mettere a posto i conti per non rimanere fuori dall'Europa. Qui, invece, c'è una necessità microeconomica stringente e cioè il fatto che noi abbiamo una società che sta in gravi difficoltà tanto da rendere discutibile l'opportunità della sua stessa esistenza».

NICOLA ROSSI

L'Opa è la strada giusta per difendere i diritti di tutti gli azionisti

/ Roma

«A me sembra che il governo abbia fatto una scelta giusta e coraggiosa. Sia perché ha deciso la privatizzazione di un asset in cui la presenza dell'azionista pubblico ha provocato fino ad ora solo danni. Sia perché la scelta di chiedere comunque che l'acquirente lanci un'offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni mi sembra corretta e condivisibile. Una scelta di mercato per così dire». Che all'economista diessino Nicola Rossi, uno dei consiglieri economici ai tempi del governo D'Alema, non dispiace affatto.

Secondo lei, il fatto che chi compra debba lanciare un'opa per un'azienda che non è proprio appetibile vuol dire che il governo ha già individuato il compratore?

«Innanzitutto non lo so. E poi non credo. Credo che sia giusto così. È chiaro che così facendo si escludono persone che potevano essere interessate a fare un'operazione di portata più limitata. Ma io credo che

qui il punto più importante sia salvaguardare gli azionisti di minoranza, che fino ad ora hanno sofferto pesantemente, e che almeno in questa occasione si vedono riconosciuti e tutelati i loro diritti».

Ma c'è qualcuno in Italia che sia in grado di comprare Alitalia?

«Mi è difficile rispondere. Penso di sì. Non ho difficoltà a immaginare che un'operazione in questo genere possa essere condotta a termine anche in Italia. Il punto vero è se c'è qualcuno che abbia in testa un progetto industriale che sia all'altezza dell'esborso finanziario».

E se l'investitore fosse uno straniero?

Non ci sono analogie con le privatizzazioni anni 90 mi viene invece in mente l'offerta di Colaninno su Telecom

«Non credo che ci siano problemi». Non sarà spaventato dalle condizioni che il governo intende porre?

«Non penso. Delle condizioni che il governo intende porre quella della copertura del territorio nazionale mi sembra una condizione del tutto ovvia. Quella relativa alla permanenza del logo e della natura dell'acquirente. Il marchio Alitalia è un marchio che ha una sua capacità, è connesso al Made in Italy e soprattutto ha una potenzialità di prima rilevanza. La terza condizione relativa al mercato del lavoro è una condizione che condivido laddove con essa si intende che l'acquirente non debba svuotare l'azienda. Però sappiamo tutti che molti dei problemi dell'Alitalia vengono da difficili relazioni sindacali non sempre tali da garantire la piena efficienza di servizio».

Questa privatizzazione che analogie presenta con quelle avvenute negli anni 90 a firma Romano Prodi?

«Con quelle direi poche. Se vedo una qualche analogia, devo essere sincero, non la vedo con le privatizzazioni di quegli anni. La vedo, invece, con l'operazione Telecom firmata da Roberto Colaninno, nel senso che anche in quel caso il governo si pose come unico obiettivo quello di tutelare gli azionisti di minoranza e quindi di far svolgere l'operazione sul mercato».

ro.ro.

Un canale tv dedicato alla sicurezza sul lavoro

Nuovo Testo unico, appalti e Conferenza nazionale a Napoli: il governo in campo contro infortuni e morti bianche

di Nedo Canetti

Un nuovo Testo unico per la sicurezza sul lavoro, una vasta campagna di comunicazione e una Conferenza nazionale all'inizio del 2007.

Sono queste le iniziative, annunciate ieri alla Camera dal sottosegretario Antonio Montanino, che il governo mette in campo per combattere il dramma degli incidenti sul lavoro, che troppo spesso diventano tragiche «morti bianche».

Il Testo unico aggiornerà ed armonizzerà tutta la normativa vigente, in materia, in modo «da renderla coerente con l'attività produttiva dell'Italia di og-

gi. E non sarà solo una compilazione delle norme esistenti, ma servirà ad aggiornare il sistema. «Legherà - spiega Montanino - gli obblighi di sicurezza all'inserimento dei lavoratori in azienda, a prescindere dal ruolo svolto».

Nell'occasione della stesura del Testo unico saranno semplificati gli adempimenti in materia di sicurezza, oggi spesso farraginosi, con la razionalizzazione delle sanzioni.

La campagna di comunicazione istituzionale servirà per «un cambiamento dell'attuale, lacunosa impostazione culturale» e si baserà su un canale digitale terrestre Rai, dedicato specifica-

mente alla sicurezza sul lavoro. All'inizio dell'anno, si terrà poi a Napoli la Conferenza nazionale sulla salute e la sicurezza sul lavoro, come anticipato dal ministro, Cesare Damiano. Si procederà inoltre, ad una revisione del codice degli appalti, con particolare riferimento alla parte relativa alla formula del massimo ribasso, foriera spesso proprio di incidenti, per l'attuazione (per risparmiare) delle misure di sicurezza.

«Oggi la Camera dei deputati ha commentato il presidente, Fausto Bertinotti - ha affrontato il problema terribile delle morti sul lavoro: c'è un'assunzione di responsabilità delle isti-

tuzioni e c'è un impegno del governo». «Ma - ha ammonito - c'è ancora molto da fare: tutto il Paese deve mobilitarsi. Ci vuole una vera e propria rivolta morale; ci vuole una rivoluzione culturale che faccia della lotta contro le morti bianche una priorità pubblica». Per Bertinotti, le istituzioni possono concorrere a questa rivoluzione «mettendo la conoscenza di ciò che è cambiato nel lavoro al centro di un grande impegno di ricerca, per illuminare una realtà oscura». «Tre morti sul lavoro al giorno - ha sottolineato ancora - travalicano la linea che consente di considerarle incidenti, se pur tragici, e fa diventare la

tragedia una grande questione sociale, che, come tale, va affrontata».

Il presidente della Camera ricorda anche con l'iniziativa annunciata di un canale Tv ad hoc, ma rileva che il servizio pubblico radiotelevisivo potrebbe «riscoprire la sua natura più profonda, facendosi promotore di un'informazione sulle condizioni di lavoro nelle ore di grande ascolto». Proprio ieri l'Anmil, l'Associazione dei mutilati e invalidi del lavoro, ha assegnato a «Primo piano» del Tg3, il suo annuale premio «per essersi prodigato per la promozione della sicurezza sui luoghi di lavoro».

REGIONE PUGLIA

ASSESSORATO ALLA TRASPARENZA E CITTADINANZA ATTIVA SETTORE AFFARI GENERALI

AVVISO DI AGGIUDICAZIONE

Si rende noto che, con proprio atto dirigenziale n.195 del 25/10/2006, è stato disposto di aggiudicare definitivamente il pubblico incanto per l'affidamento della realizzazione del Sistema Informativo Pugliese dell'Ambiente (SIPA), inerente alla Misura n.1.5 Azione 1 del P.O.R. Puglia 2000-2006, in favore del Raggruppamento Temporaneo d'Imprese tra Enterprise Digital Architects SpA (Capogruppo), TELECOM Italia SpA, ITALECO SpA, Prodeo SpA, al prezzo complessivo di € 8.550.334,68, oltre IVA, per la fornitura di hardware, software e servizi. Sistema di gara: pubblico incanto, ai sensi dell'art.6, comma 1, lett. a), del D.Lgs. n.157/95, con aggiudicazione mediante il criterio di cui all'art.23, comma 1, lett.a), del citato decreto. Offerte ricevute n. 11; offerte ammesse n. 11. Bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 2005/S 126-124790 in data 02/07/2005.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE (Domenico Console)