

LA CRISI ALITALIA

SULL'ORLO DEL BARATRO

Avanza lo spettro della liquidazione

Ultima spiaggia forse la trattativa con Lufthansa e Air France, interessate soprattutto alle rotte

■ di **Roberto Rossi** / Roma

DUE IPOTESI Una soluzione politica o lo spettro della liquidazione. La crisi Alitalia passa per queste due strade. Tutte e due, a loro modo, tortuose e in salita. Trovare un partner

per un gruppo moribondo, che ha liquidità sufficiente per arrivare alla fine dell'anno,

è impresa non da poco. Liquidario avrebbe dei costi sociali incalcolabili. Eppure questa è anche una ipotesi che non si deve scartare. Il ministro del Tesoro Tommaso Padoa-Schioppa ieri è stato chiaro: «Lo Stato non può più metter capitali». Ergo, se non si trova un compratore si dovrà cominciare a vendere i pezzi del vettore.

Il governo sta lavorando per capire come uscire da questa situazione di impasse: «Ci sono varie ipotesi in campo», ha detto il vicepremier Francesco Rutelli. Anche Padoa-Schioppa ha precisato che «in queste ore stiamo esplorando le alternative, per capire quali altre modalità ci siano per procedere alla cessione del controllo della compagnia, dopo che quella scelta ha dato l'esito che ha dato». Una di queste è certamente Air France-Klm o anche Lufthansa. Cioè quelle società, che prima che fosse istruito il bando di gara, avevano manifestato un interesse alle rotte del gruppo.

Un loro nuovo interessamento è nell'ordine delle cose. Anche se ora la forza contrattuale è ben diversa rispetto alla precedente. Da parte di Padoa-Schioppa, che verrà audito dalle commissioni Trasporti di Camera e Senato nella sala del Mappamondo a Montecitorio.

Il ministro del Tesoro dice: l'Italia avrà certamente la sua compagnia di bandiera

rio il 26 luglio, ci sarà da fare un lavoro di mediazione politica. Voci vorrebbero in pista anche fondi di private equity americani, ma questa soluzione appare come la meno probabile. All'Alitalia serve un partner strategico.

Comunque, Padoa-Schioppa non esclude alcun potenziale acquirente. Il fatto è che il privato può scegliere a chi vendere ma lo Stato, se vuole essere un buon venditore, deve seguire le procedure». In quest'ottica potrebbe rientrare anche Air One, anche se la sua decisione è stata una «sorpresa» perché era «fortemente interessato», e anche perché «le uniche due condizioni poste come diritti, e cioè che l'eventuale giudizio negativo dell'Antitrust o il cattivo esito dei negoziati sindacali fossero causa di sospensione dell'operazione, le avevamo accettate».

Ad ogni modo, il ministro è ottimista: in futuro l'Italia avrà

«certamente» la sua compagnia di bandiera. Ma all'interno del governo le posizioni in merito si sprecano. Il Guardasigilli Clemente Mastella suggerisce un'ipotesi: «Bisogna attivare strumenti nuovi e andare a una trattativa privata, eliminando alcuni lacci e laccioli che hanno portato all'uscita di

scena di tutti coloro i quali aspiravano a fare l'affare». Va giù duro invece il titolare delle Infrastrutture Antonio Di Pietro secondo cui l'unica cosa da fare è «portare i libri in tribunale». «Eviterei di fare fughe in avanti e di dire cose non meditate» ha detto il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi.

Intanto oggi c'è il consiglio di amministrazione del gruppo che dopo la chiusura della gara dovrà mettere in piedi un piano industriale e non solo di contenimento. Il presidente Bernardino Libonati e il superdirettore Giancarlo Schisano, chiamati a gestire la fase di transizione del gruppo, dovranno operare

scelte di medio periodo che diano a Alitalia la tranquillità necessaria. Fino a questo momento il ridotto consiglio di amministrazione ha puntato a consolidare gli investimenti sull'area dell'Europa orientale, che è quella che ha fatto registrare anche i più interessanti incrementi di traffico. Su questa stra-

da si tenterà di battere ancora. Come si cercherà di contenere i costi del personale (203 milioni su una perdita di oltre 620 milioni) visto che nel primo trimestre di quest'anno hanno fatto registrare una crescita del (6,2%). La compagnia aerea in Borsa è calata del 3,10%.



Una bancone all'aeroporto di Fiumicino Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa

HANNO DETTO

Padoa-Schioppa Bianchi

In queste ore stiamo esplorando tutte le alternative ma oltre alla vendita non ne restano molte

Momenti difficili ma eviterei le fughe in avanti e di dire cose non meditate

Di Pietro

O si vende o si finisce in tribunale ma basta mettere soldi perché sono soldi persi

Fini

Inutile nascondere la situazione è molto grave stavolta si rischia proprio il fallimento

Il partito del «commissario» e quello del «salvataggio»

La forte tentazione della chiusura, prendendo ad esempio i tentativi riusciti di rilancio di Swiss e di Sabena

■ / Milano

MODELLI Destino incerto e lotta dura sulle vie da prendere che non sono poi molte, per salvare o per rifare Alitalia. Agli estremi opposti il partito del salvataggio e il

partito della liquidazione. Più debole il primo, osteggiato dall'Unione europea pronta a condannare qualsiasi aiuto pubblico, esposto alla difficile trattativa con un partner europeo. Più forte il secondo, a parole rigorista contro l'assistenzialismo, efficientista,

spalleggiato da una storia ormai pluriennale di debiti che gli darebbe ampiamente ragione e da alcuni esempi da alcuni modelli pronti al riuso. Nella disfida si affaccia la tradizionale divisione nord-sud. Formigoni, presidente lombardo, la materializza nell'accusa ai vertici Alitalia di «romano-centrismo». Tutto si sarebbe fatto in funzione di Roma, nella versione ovviamente antipolitica e campanilista della sua politica: cioè clientele e privilegi contro le logiche del mercato. Naturalmente Formigoni difende a denti stretti la Malpensa, che è un po' una sua invenzione costata assai all'Alitalia. La strada per il partito della liquidazione sarebbe ai primi passi

semplice: la convocazione di un'assemblea straordinaria dei soci per decidere come liquidare, la nomina probabile di un commissario (sarebbe pronto Enrico Bondi, per ora all'opera a Collecchio per Parmalat), lo spezzatino e la vendita. Per ricominciare. Qui si fanno vivi i modelli: se l'irlandese Aer Lingus è stata curata a colpi di tagli alle spese, la belga Sabena e la svizzera Swissair sono passate attraverso il fallimento per poi tornare ad operare con una nuova identità e un nuovo nome, ossia rispettivamente SnAirlines, poi diventata Brussels Airlines dopo la fusione con la low-cost Virgin Express, e Swiss, che dal 1 luglio è stata inglobata dalla Lufthansa.

Swissair ha vissuto la sua crisi dopo una lunga campagna di acquisizioni. Il giorno segnato di nero sul calendario svizzero è stato il 2 ottobre 2001, quando migliaia di passeggeri vennero lasciati a terra poiché le compagnie petrolifere, non pagate, avevano sospeso le forniture di carburante. Novemila persone erano rimaste senza lavoro. Il governo svizzero intervenne con un aiuto di 2,1 miliardi di franchi (circa 1,5 miliardi di euro) per traghettare Swissair fino alla fine della stagione invernale, mentre viene predisposto un piano per andare avanti. Ed è così che nella primavera del 2002 è nata la Swiss. Quattro anni dopo il primo utile netto. Dal 1 luglio Swiss

è stata acquisita dalla tedesca Lufthansa, pur mantenendo logo, equipaggi e uffici indipendenti. Ben diversa la storia della compagnia belga, nata nel 1923 e crollata il 7 novembre 2001 sotto il peso di 2,5 miliardi di euro di debiti. Il suo fallimento tolse il lavoro a 8.000 persone, un dramma sociale per il piccolo Belgio. Etienne Davignon, ex-commissario Ue e grande finanziere belga, si mise all'opera e riuscì a raggruppare in una nuova società chiamata SN Air Holding grandi banche e società nazionali ed estere: Dexia, Fortis, Ing, Tractebel, Solvay. Il capitale iniziale fu di 25 milioni di euro, ma nel marzo 2003 arrivò a 80. Alla fine l'obiettivo di avere

una compagnia redditizia venne raggiunto: nonostante la crisi internazionale, la guerra in Iraq e l'aumento dei prezzi del greggio, SN Airlines (dopo una perdita di 36 milioni di euro nel 2002), conquistò il "breakeven" nel 2003, con 600.000 euro di attivo (reintegrando allo stesso tempo molti posti di lavoro). Sabena non è diventata un gigante del trasporto aereo, ma ce l'ha fatta. Tanto che nel 2007 si è fusa con la low-cost Virgin Express, di proprietà del miliardario britannico Richard Branson, dando vita alla Brussels Airlines, e grazie a un'alleanza con American Airlines ha moltiplicato le sue rotte verso il Nordamerica.

A Fiumicino i check-in con l'insegna tricolore sono malinconicamente semivuoti

Molti passeggeri hanno preferito prenotarsi su quei concorrenti che offrono prezzi più bassi. A favore del vettore nazionale gioca la carta della sicurezza

■ di **Alessandro Ferrucci** / Fiumicino

L'aria condizionata è l'unico beneficio di una giornata calda, non solo dal punto di vista termico. Perché, oramai, non si parte solo ad agosto e l'aeroporto di Fiumicino è già pieno di passeggeri. Alcuni dei quali in fila per sperare che il volo, rigorosamente Alitalia, possa partire.

«Non ci casco più - conferma Gigliola, in partenza per Parigi -. Ho preso Alitalia per una sorta d'abitudine. E nonostante i miei figli me l'avessero sconsigliata dicendo che tanto sono sempre in sciopero, o in ritardo. E che le altre compagnie, quelle che costano poco, vanno benissimo. Ma non mi sono fidata: vede, io viaggio poco e ho paura dell'aereo, e ho sempre sentito dire che Alitalia è la più sicura. Così mi ritrovo qui ad aspettare e a sperare...».

Un fiore all'occhiello, quello della sicurezza, che ha sempre caratterizzato l'immagine di Alitalia. E che resta

il principale filo conduttore del «piccolo» viaggiatore che, di media, prende l'aereo in rarissime (e selezionate) occasioni. «La prima volta che ho volato - conferma Pino - è stato trentacinque anni fa con mio padre: andavamo a trovare gli zii in Belgio. Ricordo ancora l'emozione, mista a paura, che provai al momento del decollo. Con mio padre che compresse il mio stato d'animo e, stringendomi la mano, disse: "Stai tranquillo, sanno quello che fanno". Io, ancora

Consiglio di viaggiatore:

«A questo punto piuttosto che andare avanti così, meglio ricominciare da capo»

oggi, quando prendo l'aereo preferisco farlo con loro. Il problema, però, è che in questi ultimi anni posso permettermi poche vacanze e brevi e certo non ho voglia di sobbarcarmi i danni causati da altri».

Ma se alcuni hanno subito i problemi aziendali di Alitalia, molti altri hanno solo partecipato con lo sguardo. Perché hanno optato su altre compagnie: «E mica sono matta! - esordisce Patrizia -. Questa è la mia unica settimana di vacanza e non me la faccio rovinare. Guardi quei passeggeri, è un'ora che aspettano di imbarcarsi. Inoltre molti altri gruppi fanno prezzi più bassi e offrono comunque degli ottimi orari. Quindi, chi me lo fa fare di volare con Alitalia?».

Quello di Patrizia è un refrain comune alla stragrande maggioranza del popolo di Fiumicino pronto a imbarcarsi per le ferie. «Musica» che, però, diventa ancora più dura con gli habitué dell'aeroporto: le persone che



Passeggeri in attesa a Fiumicino Foto Ansa

prendono l'aereo a cadenza settimanale: «Oramai fisso i miei appuntamenti su Milano con gli orari della Air One - conferma il classico uomo con valigetta e passo svelto -. Ho detto basta la terza volta che sono stato costretto a telefonare a un cliente e scusarmi per il ritardo. Non potevo più andare avanti così». Ancor più duro il suo socio: «Arrivati a questo

punto - sbotta, sarcastico -, piuttosto che andare avanti con questo stillicidio, credo sarebbe meglio un fallimento. Ma si rende conto da quanti anni va avanti questa querelle e quanti manager miracolosi sono passati? Come si chiamava l'ultimo... Cimoli? Buono quello. Una volta sono rimasto per delle ore fermo a Milano con il personale di terra che non sapeva più cosa dirmi. Da allora ho detto basta». «Anche se - aggiunge sorridendo -, a dire il vero, ero a Parigi quando si fermò la "Volare" (la compagnia italiana che dichiarò fallimento il 23 novembre 2004, ndr) e io ero partito proprio con loro. Così dovetti comprare un biglietto Alitalia per tornare a casa. Adesso scusi ma devo fare il check-in...».

E quello dei check-in è il primo indicatore di crisi per la compagnia di bandiera: gli spazi dedicati da Alitalia sono pressoché deserti. E il colpo d'occhio è forte anche perché, a Fiumicino,

sono la grande maggioranza. Così, da una parte dell'aeroporto, c'è la gente stretta e in fila, mentre nell'ala opposta si potrebbe giocare a pallone. «Siamo in una situazione di stallo incredibile - conferma preoccupata una delle hostess di terra -. In gran parte siamo fermi a causa delle cancellazioni di questi giorni, ma c'è comunque una riduzione nel flusso perché molta gente non si fida più di noi». Così le altre compagnie sembrano «l'America» e gli schermi di «partenze» e «arrivi» sono invasi da sigle differenti dalla scritta Alitalia...

Un'altra turista:

«Ho paura di volare, con loro mi sento tranquilla. Ma sono sempre in sciopero»