

IL DRAMMA ALITALIA

Spinetta informa il consiglio di amministrazione sui motivi dell'interruzione del negoziato e chiederà di bocciare la proposta dei sindacati

Se la compagnia francese tornerà al tavolo sarà probabilmente solo per ribadire il suo piano e chiedere la firma delle parti

Air France oggi decide se tornare a Roma

Gli assistenti di volo vogliono l'accordo con Parigi. Domani il consiglio di Alitalia

di Roberto Rossi / Roma

POKER Nella partita Alitalia oggi è il giorno di Air France. Sarà il consiglio d'amministrazione della società francese, che si riunirà a Parigi, a decidere come svolgere la prossima ma-

no in questo difficile poker che è diventato la cessione della compagnia di bandiera italiana.

I consiglieri di Air France dovranno decidere, in base alla relazione che il presidente del gruppo Jean-Cyril Spinetta presenterà, se continuare a giocare subito, saltare la mano o alzarsi dal tavolo. Delle tre opzioni la più probabile potrebbe essere l'attesa. Questo perché Spinetta vuole che la partita si chiarisca in Italia e non a Parigi. Il numero uno di Air France ha già fatto sapere che se tornerà lo farà per firmare e non per trattare. Resta da vedere che cosa. Non la bozza proposta dai sindacati nell'ul-

Non ci sono tracce della cordata di Berlusconi, mentre potrebbe tornare in gioco Lufthansa

timo incontro che prevedeva l'ingresso di Fintecna. Le diplomazie, governo e sindacati, stanno lavorando, ma al momento le distanze rimangono. Inoltre, fra meno di una settimana si conoscerà il colore del nuovo governo. Che vinca Berlusconi o Veltroni qualche differenza la fa visto che il Popolo delle

libertà si è schierato a difesa dell'italianità e il suo leader si è fatto promotore della formazione di una cordata italiana (tra l'altro per ora inesistente). Inoltre qualche altro giorno di tempo potrebbe rompere in modo definitivo la compattezza delle otto sigle sindacali. Già ieri qualcosa è successo. Mentre

tutti e tre i leader confederali, Epifani, Bonanni e Angeletti, hanno ribadito, seppure con sfumature diverse, la disponibilità a tornare al tavolo della trattativa con Air France, le organizzazioni che rappresentano gli interessi degli assistenti di volo, Anpav e Avia (che rappresentano gli assistenti di volo) hanno

saltato lo steccato. Con Air France è «l'unica, vera reale proposta che esiste», ha spiegato tra l'altro l'Anpav, denunciando «una campagna scandalosa che è tesa a generare solo un irreversibile disastro per tutti i dipendenti e per l'Alitalia stessa». Infine c'è anche un altro aspetto da tenere in considerazione

che fa propendere l'ago della bilancia sull'attesa. Rompere oggi significherebbe dare la possibilità agli altri soggetti, potenzialmente interessati, a rientrare in gioco. Air One è alla finestra, in attesa che si apra uno spiraglio, con un eventuale definitivo passo indietro di Air France, per ottenere la due diligence sui conti e valutare l'ipotesi di costruire un'alleanza per lanciare un'offerta. Lufthansa, che ha fatto trapelare in questi giorni tutto il suo interesse per il mercato italiano, potrebbe tornare protagonista. La posizione della compagnia tedesca è nota da tempo ma oggi il contesto è mutato. Il contratto fra Alitalia e Air France è decaduto non essendosi verificate le condizioni poste dalla compagnia. In sostanza, la trattativa in esclusiva è conclusa e il campo, almeno formalmente, è libero. Da qui alla possibilità che venga formulata una vera e propria offerta alternativa la strada non sembra comunque breve.

Se Air France deciderà di attendere, l'attenzione si sposterà sul consiglio di amministrazione di Alitalia di domani chiamato a verificare la sussistenza degli elementi necessari a garantire la continuità aziendale. Mercoledì, poi, verifica con i sindacati sul piano stand alone dell'ex presidente Maurizio Prato. Che dal primo aprile ha messo a terra già 27 aerei. Che corrispondono a circa 300 piloti e 400 assistenti di volo. I quali per ora non sono esuberanti perché non c'è stato ancora un accordo per ammortizzatori sociali.



La crisi dell'Alitalia vive giorni decisivi Foto Ansa/Telenews



Epifani: trattare, senza aut aut

«Non è il momento di lanciare ultimatum come ha fatto il ministro Padoa-Schioppa. Il sindacato è sempre pronto a trattare e lo stesso Spinetta si è preso una pausa di riflessione. La nostra controposta con il coinvolgimento di Fintecna rafforza il progetto e non lo indebolisce»

PROTESTE

Sciopero della fame a Fiumicino

È giunto al terzo giorno di sciopero della fame per protesta contro l'atteggiamento dei sindacati nella trattativa sull'acquisizione di Alitalia da parte di Air France-Klm. E oggi Gianluca Morale, 45 anni, da 23 assistente di volo in Alitalia, si recherà a Fiumicino, dove manifesterà con vistosi cartelli. «Voglio far pressione sui sindacati, affinché si rendano conto della situazione», spiega Gianluca Morale, che da tre giorni non mangia cibo, ma beve solo sostanze liquide e viene seguito telefonicamente da un medico - la proposta di Air France non è certo tutta rosa e fiori, ma le organizzazioni sindacali devono accettarla».

S'arrivasse davvero al fallimento, Alitalia non sarebbe la prima compagnia a rimanere a terra. Gli americani, sempre all'avanguardia, hanno pure scovato la parola giusta: *grounding*, fermi in pista. Proprio loro, gli americani, campioni del libero mercato, vantano una grande esperienza. Nobilissime e storiche società affogate tra i buchi del bilancio, lasciando in strada migliaia di lavoratori, tradendo masse di azionisti. Molte altre si sono salvate grazie ad una legge congelata debiti, chiamata Chapter 11: consente di non pagare i debitori in attesa che la ristrutturazione si completi. Ne hanno approfittato compagnie d'alto prestigio: Delta Airlines che sotto "amministrazione controllata" c'è stata dal 2005 fino al maggio dell'anno scorso. Aveva un debito da venti miliardi di dollari, ha licenziato novemila lavoratori (gliene restano

Liberalizzazione e concorrenza feroce, low cost e crisi: una miscela spesso letale

cinquantamila), ha ridotto gli stipendi del 30 per cento, ha tagliato di tre miliardi i costi. Ha investito molto, ridisegnando le proprie rotte. S'è rilanciata con una cura che si capisce pesantissima. Ha avuto fortuna. Si parla di una sua fusione con Northwest Airlines, altra compagnia sotto il miracoloso Chapter 11. Che non fa sempre miracoli. Una delle più gloriose compagnie americane, quasi un simbolo, la Twa, negli anni novanta vi ricorse undici volte: inutilmente e nel 2001 finì per due miliardi di dollari sotto l'insegna della American Airlines.

Molto prima di Twa atterrò malissimo Pan Am: una disastrosa situazione finanziaria e in aggiunta il celeberrimo Airline Deregulation Act, promulgato il 24 ottobre 1978, sotto la presidenza Carter. Con il tracollo di Pan Am (e di altre compagnie importanti, come Braniff e Eastern) s'entra nel regno delle vittime della deregulation. Nell'era precedente il mercato era governato da un ente federale, il Civil Aeronautics Board, che assegnava le rotte, una per ogni compagnia, decideva l'aeromobile da utilizzare, stabiliva i prezzi dei biglietti. L'Ada del '78 cancellò questa sorta di oligopolio ben temperato. Pan Am fallì nel '91: non resse all'urto dei suoi conti in rosso e della concorrenza. Era troppo pesante, burocratica, incapace di adattarsi alle novità del tempo.

L'America è sempre generosa: di storie fallimentari ne avrebbe da raccontare molte altre, anche recenti, da Ata Airlines ad Aloha Airlines, che per ora viaggiano sotto la tutela del Chapter 11, a Champion Air, che proprio fra un mese finirà grounding. Tutto normale. È la legge del libero mercato: meno protezioni, più rischi di impresa. Qualche volta si dovrebbe pensare al calcolo, all'azzardo della speculazione: cose da rapine. Come definire in altro modo l'avventura dell'irlandese JetGreen Airways? Nel mese di maggio 2004 inaugurò il primo volo, low cost verso Malaga e Alicante al prezzo

di un euro incluse le tasse, volò una settimana, poi chiuse. Nel frattempo aveva venduto quarantamila biglietti, mai rimborsati. Di ben altro peso il fallimento di Swissair, che trascino con sé anche la controllata Sabena. Swissair era un fiore all'occhiello, la compagnia aerea di Berna, nata nel 1931, che gareggiava con le migliori per puntualità, stile, eleganza dei servizi, la "banca volante" grazie alle sue alte riserve di liquidità e le sue partecipazioni in attività no core. Un simbolo delle fortune rossocrociate, fino a un "martedì nero" di sette anni fa, quando due aerei Swissair furono posti sotto sequestro a Heathrow, mentre Shell e Bp pretendevano pagamenti cash per il pieno. L'avvio della caduta risaliva a

una decina di anni prima, quando anche gli svizzeri dovettero fare i conti con la prima guerra del Golfo, con la concorrenza dei voli low cost e con l'aumento dei costi. Il tentativo di un'alleanza con Klm e Sas fallì a causa di resistenze di bandiera. Si puntò allora su un grande polo aereo e in tale ottica venne rilevato il 49,5% della belga Sabena per 260 milioni di franchi svizzeri, nonostante i debiti della compagnia di Bruxelles. L'incidente di Halifax, in Canada, il 3 settembre 1998 con 229 vittime, azzoppò l'alleanza Qalylfyer di cui faceva parte insieme a una decina di altre compagnie. L'attentato alle Torri Gemelle seguito a una gestione dispendiosa e disastrosa portarono al drammatico annuncio di Swis-

sair il 2 ottobre 2001: «Non abbiamo i soldi per il carburante». Passeggeri a terra, circa 3.000 esuberanti. Il buco colossale, pari a 10 miliardi di dollari, valeva quasi quaranta volte la ricapitalizzazione della società. Dramma tra i campanili elvetic. La rinascita della "rossocrociata" avvenne, dopo un anno, sotto il più agile marchio "Swiss" a fine marzo 2002. Contribuirono capitali freschi per 2,7 miliardi di franchi messi a disposizione dal governo, da alcuni cantoni e da investitori privati, in primo luogo le banche, Ubs e Credit Suisse, e poi Novartis, Swisscom, Nestlé, con il sacrificio della "regionale" Crossair (che venne assorbita). Più pesante riduzione del personale, che si attestò a quota diecimila dipen-

L'INCHIESTA Da Pan Am a Swissair: quando l'aristocrazia del volo resta a terra

di Oreste Pivetta



Proteste dei lavoratori di Swiss Group nel 2001 Foto Ansa

denti. Seguì un'alleanza con American Airlines per aggredire il mercato Usa. Non fu una partita semplice, le polemiche imperversarono: attacchi al management (Mario Corti fu il capo dell'ultima fase), troppo pagato, troppo attento agli interessi degli azionisti, accusato di aver taciuto troppo a lungo le vere condizioni di salute dell'azienda; attacchi all'ufficio federale per l'aviazione che non avrebbe controllato; attacchi al governo, che non avrebbe saputo leggere la situazione e governare l'emergenza. La bandiera svizzera comunque tornò a volare. Nel 2005 Lufthansa rilevò il 49 per cento di Swiss, per settanta milioni di franchi e la gestione della compagnia. Nel 2007 l'operazione venne completata: tutte le azioni finirono nella borsa del gruppo tedesco Swiss. La compagnia ha ripreso a riassumere. Molti dei manager Swissair (compreso Corti) finirono sotto processo per il fallimento: tutti assolti. Una delle ragioni del disastro svizzero fu, secondo alcuni, l'operazione Sabena. La compagnia di bandiera belga, tra le più antiche in Europa, era stata rilevata da Swissair, con l'idea di dar corpo a un gruppo più adatto ad affrontare la sfida della globalizzazione. Ma Swissair fu contestata, per aver rinunciato ad una pesante riorganizzazione delle rotte e delle forze: «Non è possibile - scrissero i giornali - volere la fusione di due compagnie aeree e pretendere di non tagliare neppure una rot-

ta». Il 7 novembre 2001, dopo 78 anni di attività durante i quali non cessò mai di sviluppare la sua rete mondiale con un occhio speciale all'Africa, Sabena lasciò gli aerei a terra con un "rosso" di 2 miliardi di euro su 2,4 di giro d'affari. Ma fece il miracolo: lo stesso giorno, rinacque come società privata grazie a investitori che misero sul piatto 200 milioni di euro per farla ripartire con il nome provvisorio di Dat (Delta Air Transport), riassumendo però solo 2.500 dipendenti su un organico di 7.500 persone. Qualche anno dopo, il 17 novembre 2005, Dat e Virgin, la compagnia di Richard Branson, annunciarono di fondersi per dare vita alla Brussels Airlines.

Anche l'Italia ha la sua storia di fallimenti o quasi fallimenti: delle ventotto licenze concesse dall'Enac dal 1993 solo cinque o sei

Dagli Stati Uniti all'Europa negli ultimi anni si sono moltiplicati i fallimenti

sono ancora operative. In un elenco "storico" di compagnie italiane si può trovare di tutto: da Minerva Airlines, nata per "valorizzare" l'aeroporto di Crotona, alle più note Gandalf e Volare (alle quali è già capitato di portare i libri in tribunale) alle travagliatissime Alpi Eagles e Eurofly. Ogni fallimento ha la sua storia. Leggendo di Delta o di Swissair, si ritrova però un paio di tratti in comune: il primo sta nell'incapacità del management, strapagato e straliquidato; il secondo in una voce del risanamento, sempre la stessa: il taglio degli organi-