

## IL DRAMMA ALITALIA

Il premier dice che il piano è pronto, i soldi ci sono, e che i sindacati non si devono opporre ai tagli altrimenti salta tutto

Il destino della compagnia appare ancora in alto mare e nessuno ha finora presentato un piano ufficiale di risanamento e rilancio

# Berlusconi raddoppia gli esuberanti: sono 5000

### Il governo smentisce il commissariamento. Il piano «Fenice»: lacrime e sangue per i dipendenti

di Roberto Rossi / Roma

**LACRIME E SANGUE** Un minimo di cinquemila esuberanti (il doppio di Air France), azionisti privati di peso e, infine, un miliardo di euro, di cui trecento pubblici, per ripartire. Ecco la nuova Alitalia targata Silvio Berlusconi e Intesa Sanpaolo, la banca chiamata dal

governo a elaborare il salvataggio del gruppo attraverso un piano, denominato «Fenice», che ieri è stato il convitato di pietra nel consiglio di amministrazione della compagnia di bandiera. Un piano di lacrime e sangue ma allo stesso tempo ambizioso, in alcuni punti, tanto da sembrare irrealizzabile. Di sicuro molto differente da quello proposto da Air France il 19 marzo scorso.

Si parte dai soldi e dagli investitori. I nomi sono quelli indicati da tempo. Benetton, concessionario autostradale e azionista di Aeroporti di Roma (Fiumicino), Ligresti, costruttore e assicuratore, Gianluigi Aponte che di professione fa l'armatore (Msc), e poi il gruppo Riva, Marcegaglia, la famiglia Fossati (fondatrice della Star). Al gruppo di privati, in forse Roberto Colaninno, si potrebbe aggiungere un pool di banche tra le quali Morgan Stanley (ancora incerta) e Nomura. Servono 700-800 milioni. Che con i 300 concessi dallo Stato attraverso il prestito ponte fanno un miliardo. Air France, tra aumento di capitale, ripianamento debito e investimenti, di miliardi ne metteva tre e mezzo. Per il vertice della compagnia resiste il nome di Rocco Sabelli (ex Piaggio). Il suo arrivo era assicurato per l'8 di agosto, giorno nel

quale il consiglio di amministrazione sarà chiamato a esaminare i conti, ma potrebbe slittare alla fine del mese. Alitalia, che mantiene nome e logo, ripartirà con una nuova società che sarà fusa con AirOne. Carlo Toto, proprietario della stessa AirOne, potrebbe entrare con la controllante Ap Holding o vendere la

società ai nuovi azionisti. Nella nuova Alitalia confluirebbe la parte buona del gruppo, rotte e aerei, mentre debito ed esuberanti verrebbero trasferiti in una altra società, la «bad company», che potrebbe restare in capo all'attuale amministratore del gruppo Aristide Police. Non è chiaro chi tratterà per Ali-

talia a partire da settembre, quando il piano sarà ufficializzato. Se sarà formalizzata la figura di commissario oppure sarà il nuovo consiglio di amministrazione a gestire il rilancio. Il governo ieri ha smentito che si arrivi al commissariamento ma non è un mistero che si stia progettando una riedizione della

Legge Marzano, ideata per salvare Parmalat, calibrandola su Alitalia. Forse il commissario potrebbe riguardare solo la bad company. La nuova compagnia, secondo quanto riferito dallo stesso Berlusconi martedì sera ai senatori del Popolo della Libertà, conterebbe «90 nuovi aerei» che dovre-

bero sostituire i vecchi e poco economici Md80. Il problema è che le due principali industrie costruttrici (Boeing e Airbus) sono oberate dagli ordini. Forse i nuovi aerei saranno la dote di AirOne, che lo scorso maggio ne ha ordinati 24 con un'opzione per altri 20. Incerto, invece, il destino del Cargo, che perde un terzo del fatturato. I francesi avevano proposto una moratoria di tre anni. Il piano Intesa, invece, dovrebbe prevedere un suo ridimensionamento o la vendita.

Malpensa sarà il fulcro del nuovo gruppo, almeno secondo quanto riferito dal Corriere della Sera. Per il giornale, di cui Intesa Sanpaolo è uno dei maggiori azionisti, Malpensa avrà un numero di «voli internazionali e intercontinentali superiore ad oggi e anche a quelli di Fiumicino, perché il mercato della Lombardia lo consente». Come? E cioè perché Malpensa, nel giro di poche settimane o qualche mese, da un aeroporto che brucia 200 milioni di euro l'anno dovrebbe trasformarsi in un modello di business visto che ci sono ancora decine di scali sparsi per tutto il Nord.

Con la fusione Alitalia avrà una quota di mercato domestico del 60% (contro il 40%). Poi cercherà il respiro internazionale con un partner (Air France, Lufthansa o British). Berlusconi ha parlato di sinergie con la Francia. Quali? Air France l'alleanza l'ha chiusa mesi fa. Allearsi non serve, serve integrarsi, vedi Iberia e British. Con quale forza contrattuale? Infine i licenziamenti. Usciranno 5mila persone. Forse 6mila o più. Con Air France erano 2.100. «È il male minore - ha detto ancora Berlusconi - e i sindacati non dovranno fare storie» altrimenti a casa ce ne andranno 20mila. Gli esuberanti e i debiti andranno nella bad company. Smaltilibili con l'intervento dello Stato.



Dipendenti Alitalia protestano davanti al Centro direzionale Alitalia a Roma. Foto di Danilo Schiavella/Ansa

### HANNO DETTO

#### Epifani

*Voci incontrollate e allarmanti, in ogni caso sarà necessario una grande alleanza internazionale*

#### Sacconi

*5000 esuberanti? Quali esuberanti... di tutto questo io non ne so niente*

#### Bersani

*Commissariamento sì o no? Ormai il governo non sa che fare. Sono nel pallone*

### L'IPOTESI

*Ecco, in sintesi, il possibile piano per il salvataggio Alitalia*

- LA NEWCO.** 700 milioni di euro l'importo per capitalizzare la nuova società. Dovrebbero essere versati da un numero ristretto di investitori
- LA SOCIETÀ.** Nascerebbe grazie ad una normativa tipo legge Marzano riveduta
- LA NUOVA ALITALIA.** Sarebbe composta da immobili, diritti, slot, marchio, magazzino e una parte di dipendenti dell'attuale Alitalia e dal conferimento delle attività di Air One. Novanta nuovi aerei in arrivo e ripristino delle più importanti rotte internazionali
- GLI ESUBERI.** All'incirca cinquemila addetti che verrebbero gestiti utilizzando gli ammortizzatori sociali
- NUOVE ALLEANZE.** Dopo la prima fase di riorganizzazione della Società, avvio della ricerca di un partner internazionale. Le grandi alleanze internazionali sono la chiave di volta per il rilancio della Compagnia aerea

### MANAGER

## Sabelli non vola

*Rocco Sabelli sarebbe il candidato a guidare la nuova Alitalia, ripulita dai debiti e di alcune migliaia di dipendenti. È un'ipotesi che circola in questi giorni accanto alle voci del piano industriale di risanamento e di rilancio della compagnia di bandiera. Sulla candidatura di Sabelli non c'è nulla da dire. È un manager di primissimo piano: ha lavorato con grandi responsabilità e buoni risultati nel gruppo Telecom Italia e poi nel gruppo Piaggio. In particolare ha lavorato a lungo e con un certo feeling con Roberto Colaninno, imprenditore che potrebbe essere coinvolto in qualche modo nella cordata tricolore per il salvataggio di Alitalia. Tuttavia, Sabelli, se davvero sarà lui il candidato a governare l'Alitalia, ha un problema: non ama volare. Proprio non gli piace salire su un aereo. Comprensibile. Può essere il manager giusto per una compagnia aerea?*

### PRECARI DI FATTO

## «Aspetto. Sperando che non tocchi a me» A Fiumicino dove vince la rassegnazione

di Eduardo Di Blasi



Il centro direzionale dell'Alitalia, alla Magliana a Roma, con i manifestanti durante l'incontro tra sindacati e vertici. Foto Ansa

sto posto di lavoro, fin quando c'è». Certo, in campagna elettorale, la «cordata italiana» era diventata la soluzione di tutti i mali. «Qui nessuno ci ha sperato più di tanto - confida Anna - Alla fine i conti si pagano». È una situazione irrealistica vedere queste persone quasi convinte di lavorare a sbafo, quasi destinate ad

**Amoroso (Cub):**  
che fine hanno fatto i capitani coraggiosi? Qui nessuno vuole metterci un euro

altro nella vita. È il leitmotiv che si respira in questa mattina afosa dentro la pancia del Leonardo Da Vinci. Un'attesa senza risposte. Fosse stata diffusa tre anni fa una notizia del genere (4-5mila esuberanti per rimettere in piedi l'azienda), la situazione non sarebbe

così ovattata come stamattina. Antonio Amoroso, responsabile Cub, dopo una dotta discussione su tutti gli spaccettamenti possibili e immaginabili (già fatti e da fare), e una domanda retorica su questi nuovi «capitani coraggiosi che vogliono avere tutte le garanzie prima di mettere un euro di tasca loro: alla faccia del rischio di

**Uno steward:**  
«Hanno dato i numeri? Io, fino a quando non esiste il piano, non voglio pensarci»

impresa», sentenza che ormai si tratta solo di «bere o affogare». Mentre mostra il volantino con uno sciopero di quattro ore indetto per il 17 settembre («ma se la situazione precipita potremmo decidere di farlo lo stesso nel periodo di raffreddamento»), rivendica la possibili-

tà che Alitalia segua le orme di AirFrance, rimessa a nuovo dai transalpini come grande vettore nazionale e internazionale attraverso un massiccio investimento pubblico. Ritiene che, al contrario, la strada tracciata per Alitalia sia quella di «un piccolo vettore, neanche nazionale». Che «la politica di dieci anni di tagli e di esternalizzazioni, che noi chiamiamo "licenziamenti di seconda generazione"» abbia alla fine portato a questo. E adesso registra l'ultima puntata di quella che sembra una telenovela che abbia davanti ancora tante puntate, ma un finale già ampiamente scritto. Il primo maggio 2005, ricorda un volantino, Silvio Berlusconi aveva dichiarato: «In Alitalia c'è il doppio del personale necessario». Adesso qualche taglio è stato operato, ma il paziente, se non è morto, ha l'encefalogramma piatto. Dentro l'alveare di Fiumicino si respira la calma apparente di chi sa di vivere in un mondo «precaro» che ha continuato a sopravvivere a onta di tutto quello che gli accadeva attorno. E anche oggi il clima è quello che ci viene comunicato da Pietro, quarantatré anni, sette dei quali passati dentro la pancia della balena e un figlio in arrivo al prossimo settembre: «Berlusconi ha parlato di cinquemila esuberanti? Passeranno». Più in là, al polo informatico della Magliana, e ai call center l'atmosfera appare più preoccupata.