

Alitalia: Berlusconi promette pure lo straniero... in autunno

di Roberto Rossi / Roma

Doveva trattarsi di una cosa veloce. D'altronde a marzo, dopo aver cacciato Air France, Silvio Berlusconi lo aveva promesso: il problema Alitalia sarebbe stato risolto nel «giro di un mese» con l'intervento di imprenditori italiani. Oggi che i francesi non ci sono più e la cordata industriale non sembra così solida i tempi si allungano. «Credo che all'inizio dell'autunno riusciremo a raggiungere il risultato che vogliamo - ha detto ieri Berlusconi in un'intervista al Tg5 - e cioè di mantenere Alitalia una compagnia di bandiera che abbia i conti in attivo». Ci sarà da verificare, secondo il presidente del Consiglio, «con quante persone dovrà funzionare la nuova Alitalia, ma contro questa eventualità ce ne è una sola che è il fallimento. Quindi 20mila persone che perdono il posto di lavoro. Cercheremo di far sì che siano il meno possibile - ha assicurato - che debbano cercarsi un altro lavoro, che tuttavia assisteremo con gli strumenti dello Stato, con il prepensionamento». Non ventimila quindi ma setto-ottomila di sicuro. Il piano Intesa su questo punto non è ancora del tutto chiaro ma le cifre sembrano ormai consolidarsi. Se a marzo la compagnia si fosse integrata con Air France, invece, gli esuberanti sarebbero stati circa 2100. «Credo che la soluzione sarà di buon senso - ha aggiunto - come tutte le cose che cerchiamo di fare. Una soluzione - ha concluso - che darà all'Italia quello che un paese, una potenza economica importante, deve avere». E cioè, se il piano di Intesa Sanpaolo andrà in porto, una compagnia piccola nelle dimensioni e nel fatturato, che potrà raggiungere «l'attivo» nel giro di molti mesi, molto concentrata sul mercato domestico e alla ricerca di un partner straniero col quale intraprendere un percorso comune che porti a un'alleanza prima e a un'integrazione poi.

Chi? «Stiamo trattando con compagnie straniere» ha riferito Berlusconi, precisando di doversi «fermare qua perché, essendo nella fase iniziale delle trattative, è meglio non rivelare» altri dettagli. Che per ora appaiono molto oscuri. Nessuno dei candidati papabili ha dato segnali di interesse. Non Air France, cacciato qualche mese prima, né Lufthansa che si sta concentrando sul mercato scandinavo, neanche British Airways all'prese con la fusione con la spagnola Iberia.

Per questo le parole del premier sembrano affrettate. Tanto più che anche la mitica cordata di im-

Entusiasmo in tv:

«C'è un progetto che tiene e alleanze»
Ma rinvia tutto un'altra volta

SEA Piano industriale Ok del sindacato

Accordo siglato tra Sea-Sea, Sea Handling e sindacati sulla «condivisione del piano industriale 2009-2016» dopo l'abbandono di Alitalia.

«Il percorso di condivisione - scrive Sea in una nota - è stato segnato da diverse tappe che hanno, fra l'altro, portato all'accordo programmatico del 13 giugno scorso finalizzato al recupero di produttività e al risanamento di Sea Handling».

Nei giorni scorsi il sindacato ha incontrato su questi temi anche l'azionista di maggioranza della società, cioè il Comune di Milano. Con l'accordo Sea si è impegnata, tra l'altro, nella pianificazione di investimenti in favore dei propri dipendenti (in particolare per ambienti di lavoro, quali spogliatoi, servizi ecc.) e al rinnovamento dei mezzi operativi di Sea Handling.



Un tecnico Alitalia controlla il motore di un aereo, all'aeroporto internazionale «Leonardo da Vinci» di Fiumicino. Foto Ansa

LUFTHANSA Ai dipendenti non basta il 7%

Lufthansa ha annunciato che taglierà nei prossimi cinque giorni il 10% dei suoi voli in Europa, a causa dello sciopero a oltranza del personale di terra e di bordo convocato dal sindacato Ver.di e iniziato lunedì. La prima compagnia aerea tedesca ha inoltre messo a punto un orario straordinario, che riguarda per il momento i voli verso destinazioni europee e tedesche e a cui seguirà un apposito piano anche per i voli intercontinentali. Lufthansa è stata costretta oggi a cancellare in tutto 82 voli, di cui dodici intercontinentali. I centri dello sciopero restano gli aeroporti di Francoforte sul Meno e Amburgo. Finora Ver.di, che rappresenta oltre 50.000 dipendenti di Lufthansa, ha chiesto un incremento salariale del 9,8% per un anno; l'azienda ha offerto un aumento del 6,7% per 21 mesi.

L'opinione

ANGELO DE MATTIA

PIANI Il ruolo decisivo di Intesa SanPaolo, che mette alla prova la propria credibilità

Passera ci crede davvero?

Intesa-SanPaolo è una banca di rilievo internazionale. Non ha avuto esitazioni, in passato, a definirsi come una banca dello sviluppo del Paese, sensibile alle esigenze del rafforzamento del tessuto imprenditoriale e della crescita dell'economia, in una logica di sistema. Il suo Presidente, Giovanni Bazoli, ha fatto propria una visione temperata del capitalismo, in opposizione alle diffuse concezioni di liberismo spinto. È una banca che gode di particolare credibilità e - in quanto risultato di una lunga serie di concentrazioni - ha alle spalle rispettabili tradizioni. Ha una compagine di personale e dirigenziale caratterizzata per professionalità e per impegno. Oggi è advisor di Alitalia. A breve presenterà il famoso piano Fenice per il salvataggio della

compagnia. Legge Marzano sì, legge Marzano no e quindi normativa ad hoc; partner internazionale da subito o a distanza di tempo; costituzione, e in quale modo, della newco e della bad company; più in generale, quale progetto industriale e come confrontare il tutto con il piano Air France: sono i principali temi - di maggior o minore spetanza dell'advisor - in discussione in queste giornate insieme con quello, cruciale, degli esuberanti. L'amministratore delegato di Intesa-SanPaolo, Corrado Passera, che a suo tempo aveva sostenuto il piano AirOne per l'acquisizione di Alitalia, ha avuto un'impegnata conversazione con il «fondatore» Eugenio Scalfari riportata ieri da Repubblica, nella quale riteneva fondamentale che l'Italia abbia una

compagnia di bandiera con un azionariato e un management radicati nel nostro Paese: di qui scaturiscono le altre considerazioni - intervallate da alcuni silenzi su temi non di stretta sua competenza - che attesterebbero la determinazione della banca nel condurre in porto il piano. La serietà e la professionalità dell'amministratore delegato e, prima ancora, la credibilità che Intesa-SanPaolo deve preservare fanno sì che - nel marasma delle responsabilità e delle incapacità politiche e sociali che hanno lungamente attraversato la vicenda Alitalia, in larga parte riportate da Scalfari - la banca in questione costituisca un fondamentale punto di riferimento. Certo, per come si è sviluppata questa vicenda sarebbe assurdo un ragionamento del tipo «se sta bene a Intesa, al-

lora l'operazione è senz'altro da condividere». E tuttavia le proposte che formulerà la banca - proprio per la dichiarata sua natura - avranno un indubbio valore, almeno sotto il profilo della credibilità e solidità del progetto, delle sue non nebulose prospettive, se così potrà essere nonostante i dubbi. Ciò carica ancor più di responsabilità l'istituto di credito, chiamato a una difficilissima prova di bilanciamento tra valutazioni economico-finanziarie e valutazioni di sistema, dalle quali non sono affatto escluse quelle occupazionali. Non è, la banca, un fideiussore improprio. Ma appunto per il suo standing, la presentazione del piano è un avallo morale. È giusto attendere, dunque, Intesa-SanPaolo a questa prova. Hic Rhodus, hic salta.

Su Fiumicino il peso maggiore degli esuberanti potrebbero essere ben più di cinquemila

O'Leary (Ryanair): «Ama l'Italia... ma se usa solo il jet privato»

Il numero uno dei voli low cost ironizza sugli slogan e prevede un futuro riservato a pochi, grandi operatori

di Luigina Venturelli

FRIZZI E LAZZI L'espressione ironica sul volto è quella di chi è consapevole di sparare sulla croce rossa: «Da che pulpito viene la predica! Come può dire una

cosa simile se da anni usa solo jet privati?». Vittima del sarcasmo è Silvio Berlusconi, orgoglioso di aver ideato in prima persona lo slogan che dovrebbe accompagnare il rilancio della disastrata compagnia di bandiera nazionale: «Amo l'Italia, volo Alitalia».

A farci sopra una bella risata è nientemeno che Mister Ryanair, l'amministratore delegato della low cost delle meraviglie, che in questi giorni festeggia il traguardo dei 14 milioni di viaggiatori trasportati in sei anni dal solo aeroporto di Bergamo Orio al Serio. «Altro che volare Alitalia, Berlusconi farebbe meglio a salvare Alitalia» dice Michael

O'Leary, certo di assistere invece all'ennesima pezza messa dagli aiuti di Stato. Il numero uno della compagnia irlandese non si fa maggiori problemi nel riprendere il ministro Umberto Bossi, immortalato con il dito medio alzato in campagna pubblicitaria: «Non so chi sia, mai sentito. Ma ho visto la fotografia e lo slogan molto divertente che abbiamo scelto per dire che il governo se ne frega dei passeggeri italiani per supportare le alte tariffe di Alitalia». A scusarsi, come gli hanno chiesto inorriditi i politici leghisti, non ci pensa nemmeno: «Perché? È tutto vero». Non stupisce che O'Leary parli volentieri dei travagli di Alitalia: per la sua azienda sono manna dal cielo, tutto grasso che cola, grazie al quale Ryanair non fatica a definirsi «linea aerea preferita in Italia». Il nocciolo della faccenda è sempre lo stesso: «Il problema della vostra compagnia è la politica, l'unica soluzione possibile è la sua completa privatizzazione, può avere un futuro solo se il governo smette di inter-



L'amministratore delegato della Ryanair Michael O'Leary. Foto Lapresse

venire» - sentenza il manager del vettore irlandese, ortodosso credente alle regole di mercato, tanto da solcare i cieli del caro petrolio senza il paracadute di un extra prezzo. «Ryanair non applicherà mai la sovratassa sul carburante, anche se il prezzo del petrolio salirà a 200 dollari al barile, noi continueremo ad abbassare le nostre tariffe» promette l'amministratore delegato, che con spavalderia preannuncia successi anche in tempi di sventura. «La

crisi c'è per le compagnie low cost che perdono soldi, non per noi che vediamo crescere il nostro traffico del 20% al mese». Dunque: ad ottobre il vettore sbarcherà anche all'aeroporto Marconi di Bologna, con 140 milioni di dollari d'investimento e la creazione di 2mila posti di lavoro; Forlì diventerà dal 2009 la quarta base operativa italiana dopo quelle di Ciampino, Orio al Serio e Pisa; nell'autunno arriverà a Bergamo il settimo aeromobile, grazie a un investi-

mento di 70 milioni di dollari; l'anno prossimo saranno introdotte nuove rotte internazionali da svariati aeroporti italiani. Insomma, per O'Leary il futuro sarà roseo, nonostante i profitti del primo trimestre 2008 siano scesi dell'85% rispetto allo stesso periodo del 2007: «Il caro petrolio coinvolge tutti, ma prima o poi passerà». E Ryanair sarà una delle cinque compagnie aeree che sopravviveranno in Europa quando, tra un quinquennio, le aggregazioni o le scomparse dei piccoli ed inefficienti vettori avranno lasciato il campo libero alle «big five». Il manager irlandese si mette in cima alla lista, insieme a Easyjet, British Airways, Lufthansa e Air France. Alla povera Alitalia, invece, non resta che sperare in un buon matrimonio dopo che l'attuale governo ha fatto saltare quello con la compagnia di bandiera francese: «Magari in futuro Air France farà un'altra offerta». E allo scalo lombardo di Malpensa, che pure snobbò come troppo bassa l'offerta avanzata mesi fa dal vettore irlandese,

non resta che attendere la soluzione delle proprie carenze strutturali: «Per ora non ci interessa volare a Malpensa, anzi, dovre-

be essere un loro interesse avere noi, ma ora non hanno lo spazio fisico per tenere a terra i nostri dieci aerei».

NUOVASOCIETÀ
quindicinale di informazione, cultura, attualità
Diretto da Diego Navalli

Il re è nudo

Buone vacanze

Fiat: motori verdi per uscire dalla crisi
di Giorgio Alraudo