

Compagnia Aerea Italiana: nasce la nuova Alitalia

Sedici imprenditori capitanati da Colaninno si prenderanno la parte sana della società

di Roberto Rossi / Roma

NEWCO Sono sedici imprenditori in tutto. Hanno sottoscritto quote paritetiche e simboliche, pari a poche migliaia di euro, nella società Compagnia Aerea Italiana. Formeranno il nocciolo duro della nuova Alitalia targata Intesa Sanpaolo. Una società senza

debiti, senza esuberi, con una flotta già formata, comprensiva degli aerei di Air One, e un capitale di circa un miliardo di euro. Pronta per decollare nei cieli italiani in attesa di un partner straniero ma soprattutto della revisione delle

legge Marzano. Che completerebbe il quadro, già così idilliaco. Perché metterebbe al riparo i sedici capitani coraggiosi dai creditori della vecchia Alitalia. Che, a questo punto è sicuro, sarà divisa in due. La polpa agli azionisti riuniti in cordata, secondo il volere di Berlusconi, il resto (debiti, esuberi) in un'altra società che sarà gestita da un commissario. Il cui nome è ancora tenuto nascosto. Si parla dell'ex ministro Augusto Fantozzi o dell'attuale presidente di Alitalia, Aristide Police. Ma è ancora presto. Anche perché prima c'è da portare a termine la modifica della Marzano, la legge fallimentare nata per salvare Parmalat. Alla cui revisione i tecnici del governo stanno lavorando e che dovrebbe essere pronta per il prossimo Consiglio dei ministri fissato per giovedì.

Ieri a Palazzo Chigi si è tenuto un vertice tra il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, dello Sviluppo Economico, Claudio Scajola, e delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli. Al centro della discussione lo strumento legislativo per dare il via alla procedura di commissariamento dell'azienda. Si pensa a un decreto unito a un

Tra i soci, Ligresti, Caltagirone Bellavista, Benetton, Riva, Fossati, Marcegaglia e Toto con AirOne

disegno di legge delega. Questo perché il solo decreto potrebbe essere considerato dalla Commissione europea come aiuto di Stato, mentre il solo disegno di legge allungerebbe troppo i tempi e spaventare i i sedici imprenditori.

I cui nomi, con una sola eccezione, erano già tutti noti. Il primo della lista è Roberto Colaninno attuale presidente della Piaggio. Nella nuova l'imprenditore mantovano entra attraverso la capogruppo Immsi. Sarà lui il presidente della nuova società, sarà lui l'uomo che investirà di più (circa 150-200 milioni). Con lui il gruppo Benetton attraverso Atlantia, società che gestisce le autostrade e beneficiata recentemente dall'intervento del governo con una revisione delle tariffe. A seguire il gruppo Aponte (Msc Crociere tanto per intenderci), il Gruppo Riva (acciaio), il gruppo Fratini attraverso Fingen (moda e immobili), il gruppo Ligresti attra-

verso Fonsai (assicurazioni e immobili), Caltagirone Bellavista con Acqua Marcia (immobili), il fondo Equinox, gestito dall'ex presidente del Banco Di Sicilia Salvatore Mancuso, il fondo Clessidra, il gruppo Toto (Air One), il gruppo Fossati (famiglia dello storico marchio Star) attraverso Findim, il gruppo Marcegaglia, il gruppo Gavio (autostrade) attraverso Argo, Marco Tronchetti Provera (gomme e immobili), la novità Davide Maccagnani attraverso Macca (aviazione e difesa) e, infine, Intesa Sanpaolo.

A guidare la cordata è stato chiamato Rocco Sabelli. La società nei prossimi giorni sarà trasformata in Spa e dotata di un consiglio di amministrazione presieduto da Colaninno con Sabelli amministratore. La coppia è collaudata da molto tempo. I due hanno condiviso l'esperienza in Telecom, da dove sono usciti con le tasche piene, e in Piaggio. Già, Piaggio. Quale futuro avrà?

Con la revisione della legge Marzano debiti ed esuberi finiranno invece in una «bad company»

IL NODO PARTNER

E Intesa Sanpaolo rispolvera Air France

/ Roma

PARTNER A sorpresa, come futuro partner per Alitalia, Intesa Sanpaolo rispolvera Air France. Domani una delegazione della banca incaricata dal governo a

formulare un piano di salvataggio della compagnia di bandiera, volerà a Parigi per illustrare le linee guida.

Il viaggio in realtà appare alquanto strano. Il piano di Intesa è stato ricalcato sul profilo di Lufthansa. Anche Roberto Colaninno avrebbe garantito la sua presenza, in qualità di presidente della nuova Compagnia aerea italiana, solo nel caso si fossero mossi i

tedeschi. I quali in Europa stanno giocando, però, su due tavoli differenti. Alla vicenda Alitalia corre in parallelo quella per l'acquisto della Austrian Airlines. Al centro del ring gli stessi attori, ovvero Lufthansa e Air France-Klm. In entrambi i casi il vettore tedesco è nelle vesti di favorito: è infatti risaputa la preferenza di Vienna

Una delegazione della banca incontra domani i francesi per presentare il nuovo piano

per una soluzione tedesca alle difficoltà di Austrian che, tra l'altro, fa già parte di Star Alliance, l'alleanza che riunisce oltre 20 compagnie, tra cui appunto Lufthansa. In pole position anche per Alitalia. Per una serie di ragioni. Sia per i legami con Air One, la compagnia di Carlo Toto che confluirà nella nuova Alitalia, sia perché Air France ha abbandonato il tavolo su Alitalia nello scorso aprile, indicando successivamente a più riprese di ritenere chiuso il dossier. A completare il quadro c'è anche la stesura del piano. Molto attraente per Francoforte più che per Parigi. Air France nel piano di sviluppo presentato in marzo tra le varie condizioni aveva posto anche quella di uscire completamente da Malpensa. Non si vede perché, ora, all'improvviso la compagnia francese

debba tornare sui suoi passi. Secondo l'agenzia Radiocor, invece, le intenzioni di Parigi sarebbero talmente serie che il gruppo avrebbe anche convocato un consiglio di amministrazione straordinario per giovedì. Una ricostruzione che Air France non ha confermato. Alitalia, sostiene ancora Radiocor, resta l'unico grande tassello del risikio aereo europeo ancora in cerca di collocazione. I france-

In Europa Lufthansa sta giocando su due tavoli differenti: quello italiano e quello austriaco

si potrebbero essere invogliati dal fatto che il piano è tarato su un prezzo del petrolio a 128 dollari al barile, mentre le più recenti previsioni lo danno stabile intorno ai 115 per i prossimi mesi. Il mercato italiano resta inoltre assai appetibile e con Alitalia c'è una lunga consuetudine di collaborazione commerciale, che va oltre gli accordi in Sky Team. In uno scenario che vede Lufthansa già in vantaggio su Austrian, Iberia ormai decollata verso British Airways, un riesame del dossier Alitalia. L'ipotesi, comunque, appare azzardata. Le condizioni di Air France le si conoscono. Anche con il petrolio basso Malpensa per Parigi non è appetibile. Il dubbio rimane. Forse il viaggio di domani è quello della disperazione. **ro.ro.**

CONSUMATORI
Pronti a gennaio per la class action

«Siamo pronti ad organizzare la class action già dal primo gennaio». Così Elio Lannutti di Adiconsum e Rosario Trefletti di Federconsumatori spiegano la posizione delle associazioni dei consumatori nei confronti della nascita della nuova Alitalia. Il conferimento delle attività operative alla newco degli operatori, lasciando alla società commissariata tutti i debiti e gli esuberi non piace alle organizzazioni dei consumatori, preoccupati soprattutto per il destino dei piccoli azionisti che, con le azioni sospese in Borsa, non possono decidere se e come uscire da Alitalia. E qualcuno vede dei ricorsi storici e situazioni già vissute in passato, dove, alla fine, a pagare furono i meno tutelati. «Sta succedendo come con il Banco di Napoli - spiegano i promotori della possibile class action - dove 12.000 miliardi di debiti sono finiti a carico dello Stato e tutti i privati si godranno gli utili». Da qui la decisione di guardare alla class action, che potrebbe permettere una difesa più efficace. Nella tutela degli azionisti di minoranza, ai quali potrebbero rimanere in mano le azioni della società commissariata, «ormai siamo arrivati al ridicolo, con un piano di Intesa lacrime e sangue». Purtroppo la class action è stata rimandata al primo gennaio - aggiungono le associazioni - ma per quella data saremo pronti»

Destinazione Oriente: adesso sono i piloti che prendono il volo

Stipendi bassi e scarsa possibilità di carriera: 40 sono già andati negli Emirati ma l'esodo continua verso India e Giappone

/ Roma

ESODO Ora il rischio è quello di una grande fuga. Spaventati dalle voci di tagli, revisione dei contratti e stipendi, dalla messa a terra di aerei, molti piloti Alitalia stanno pensando di cambiare casacca. Destinazione? Emirates, Air India, persino All Nippon Airways. Tutte compagnie con piani di sviluppo a breve, con contratti più alti e che offrono maggiore possibilità di carriera.

La caccia ai piloti Alitalia non è un fenomeno recente. Ad esempio, sono tre anni che Emirates drena piloti dalla compagnia italiana. In questo lasso di tempo «circa 40 piloti» ci spiega il comandante Danilo Parma, vi-

Un nuovo problema da risolvere in fretta per la sicurezza: l'esperienza in certi casi non ha prezzo

ce presidente dell'Unione Piloti, «hanno deciso di accettare l'offerta della compagnia degli Emirati». Un numero rilevante per un mercato poco mobile. È che potrebbe salire. I più contattati sono soprattutto piloti non comandanti con un'anzianità di circa 7-10 anni. Piloti, nel caso Alitalia, che si sono formati nell'Aeronautica militare e che nel gruppo hanno scarsa possibilità di carriera. «Quello che spinge fuori dal gruppo - spiega ancora Parma - è la mancanza di prospettive. Lavorare per una compagnia di dimensioni ridotte, come diventerà Alitalia, non dà sbocchi professionali. Un pilota si avvia alla

professione per diventare comandante, se vede che la strada è chiusa cambia compagnia». Anche perché tra pilota e comandante c'è un salto di stipendio non indifferente. «Il 33% in più» racconta ancora Parma. All'estero poi un pilota con anni di servizio prende molti più sol-

La formazione costa centinaia di migliaia di euro: per questo all'estero cercano i nostri comandanti

di che in Alitalia. «Tra un comandante Air France e uno Alitalia - dice il pilota Danilo Baratti - ci sono circa 3.500 euro mensili di differenza in busta paga». Roba da far tremare le vene ai polsi e accettare qualche sacrificio in più. Come il pendolarismo o il cambio di paese. Le ragioni che spingono società come Emirates o Air India a cercare i piloti italiani sono diverse e disparate. «Prima di tutto - ci dice Parma - per scarsità di manodopera locale. E poi perché la compagnia risparmia sui costi di aggiornamento e di formazione». Un capitolo di spesa di non poco conto. Per un passaggio di macchina, cioè per impa-

rare a guidare un Boeing se si è sempre guidato un Airbus, ad esempio, un pilota spende circa 60-70mila euro per i corsi di addestramento. Corsi che in Alitalia sono pagati dall'azienda che forma, in questo modo, i piloti nel migliore dei modi. Alla fine, in sostanza, un pilota formato e con esperienza costa, come sostiene Parma, «qualche centinaio di migliaia di euro». E se l'esodo dovesse aumentare per Alitalia sarà un problema in più da affrontare. Non solo di costi e di formazione ma anche di sicurezza. «Avere un pilota d'esperienza - spiega Baratti - in certe occasioni può non avere prezzo».



Foto di Massimo Viegi / Lapresse