

LA NUOVA ALITALIA

I francesi entreranno con una quota sotto il 20% in attesa di prendersi prima o poi tutto. Alla fine risparmieranno 2,4 miliardi di euro

Lo Stato si accolla la gestione degli esuberanti si fa carico del debito e mette la nuova azienda al riparo da rischi politici (vedi Lega)

Il miracolo di Berlusconi è solo per Air France

di Roberto Rossi / Roma

«Una compagnia di bandierina» come l'ha definita il leader del Pd Walter Veltroni o «una grande, solida, efficiente compagnia di bandiera» come ha ribattuto Silvio Berlusconi? Che cos'è ora Alitalia. Dopo cinque mesi di annunci, 300 milioni di soldi pubblici spesi, il gruppo della Magliana è una compagnia più piccola, più domestica e che non potrà vivere da sola. Una società, con sedici piccoli azionisti italiani ma un grande socio forte, Air France. Che nella nuova Alitalia, come sostengono fonti industriali, avrà meno del 20%. Per ora. Perché il destino del vettore di Parigi è di quello di esserne il legittimo proprietario fra non molto. Alla fine dei conti, secondo la fonte, Air France non poteva rientrare nella partita. La posta era troppo appetitosa. Cinque mesi fa, quando presentò il piano di rilancio del gruppo, aveva deciso di impiegare subito 2,4 miliardi di euro. 1 miliardo per l'acquisto, 300 milioni per rimborsare un'obbligazione, 100 milioni per le azioni in Borsa e un altro miliardo per ripianare il debito. Oggi quel lavoro lo fa lo Stato italiano (40 euro per ogni cittadino è il costo calcolato). «Ci sono sacrifici da fare», ha detto Berlusconi. E in effetti l'intero Paese si accolla la gestione degli esuberanti - che nonostante il premier dica il contrario restano il doppio di quelli preventivati da Air France -, ripulisce il gruppo dal debito, chiude il Cargo (oggetto di aspro scontro con il sin-

Veltroni: «Compagnia di bandierina»
Sempre più piccola
sempre più domestica
sempre più debole

dacato), taglia aerei e rotte in eccesso, mette Parigi al riparo da rischi politici. Come il caso Malpensa e Lega. «Il piano Alitalia va bene» ha detto il ministro per le Riforme Umberto Bossi. E pace se il piano studiato da Intesa Sanpaolo era tarato su Lufthansa, se la strategia multihub era più conveniente per i tedeschi, che hanno preferito comprarsi la Austrian senza la con-

correnza pericolosa di Parigi. Il tempo appiana le cose. E modifiche in corso d'opera sono possibili. «Il governo di Alitalia resterà nelle mani degli italiani. Eventuali partner internazionali entreranno solo come soci di minoranza» ha detto ieri in conferenza stampa un premier stanco. For-

se. Ma per quanto? Perché le clausole di lock up, quelle che dovrebbero blindare i 16 soci italiani impedendo la loro uscita per 4 o 5 anni, a questo punto diventano carta straccia. Che cosa impedisce a un socio italiano, ad esempio, di vendere quasi per intero la propria quota a un altro socio, poniamo Air France, e ri-

manere con una quota simbolica? «Bisognerà capire come saranno tarati i patti parasociali dell'azienda» spiega sempre la fonte. Ma per quelli ci penseranno gli avvocati. «E poi gestire una compagnia aerea non è una cosa semplice». Il mercato è dei più difficili. Chi deciderà quale rotte tagliare o ripristinare, che ti-

po di contratti fare con i fornitori, Riva, Marcegaglia, Colaninno, tanto per citare qualche nome della cordata, o Air France? Sarà «una compagnia nuova, più efficiente, finanziariamente in equilibrio e tecnologicamente avanzata, che non peserà più sulle spalle dei contribuenti» ha aggiunto sempre il premier. Il dubbio rimane. Intanto la bad company se la dovrà gestire lo

Stato. E poi la nuova compagnia non potrà contare sulle economie di scala che poteva garantire una fusione con Air France. I nuovi azionisti saranno intenzionati a massimizzare il profitto subito. E scaricare i costi sui clienti. «L'italianità non mi appassiona - ha detto ieri il presidente di Unicredit Alessandro Profumo - Mi appassiona avere un servizio migliore e a prezzi più bassi. Ma al termine di questa vicenda avremo un servizio peggiore e a prezzi più alti». Eppure, secondo Berlusconi, si è evitato «la soluzione del precedente governo che sarebbe stata una svendita ad una compagnia straniera peraltro di un paese in diretta concorrenza con noi nel campo del turismo». «Berlusconi ha passato il segno, la dichiarazione letta dal presidente del Consiglio a Palazzo Chigi è sfacciata e intollerabile» ha risposto Enrico Letta, ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio che ha curato in prima persona la trattativa con Air France. «La realtà è un'altra» ha spiegato Letta. Le parole del Cavaliere sono «un vano tentativo di coprire la realtà, e cioè la vera notizia di oggi: il governo sta pilotando il fallimento di Alitalia». «Avevamo il dovere di intervenire, siamo intervenuti con concretezza. Ci siamo riusciti» ha concluso il premier nella sua conferenza stampa. Intanto dovrà spiegare al sindaco di Roma perché a Fiumicino i voli di Alitalia passeranno da 120 a 40 in un colpo solo. Un altro miracolo?

Profumo (Unicredit):
l'italianità non mi appassiona, avremo un servizio peggiore a prezzi più alti

LA MODIFICA DELLA LEGGE MARZANO

Via libera del Consiglio dei ministri al decreto legge ed al disegno di legge delega su Alitalia

I PROVVEDIMENTI
Il primo vanto è una "forma" delle procedure previste dalla Legge Marzano per i commissariamenti come strumento per il salvataggio delle grandi aziende in crisi. Il secondo vanto è la semplificazione delle norme che regolano l'amministrazione straordinaria.

VENDITA ASSET
Il commissario straordinario di un'azienda in crisi potrà procedere all'immediata vendita di asset ancora fruttuosi, garantendo così maggiore elasticità a medio procedimentale. Gli asset verranno venduti tramite la società privata da parte del commissario straordinario che potrebbe fissare il prezzo con una percentuale di aggravia e norme antisociali per evitare la fusione con Air France.

COMMISSARIAMENTO
L'amministrazione straordinaria potrà essere decisa anche dal Presidente del Consiglio e non più solo dal ministro dello Sviluppo. La durata dell'amministrazione straordinaria potrà essere da 1 a 2 anni in funzione della complessità della procedura, e potrà essere prorogata fino a un massimo di un ulteriore anno in caso di eccezionali esigenze sopravvenute.

TUTELA RISPARMIATORI
Indennizzi ai piccoli azionisti di Alitalia ricorrendo al fondo stanziato dalla finanziaria 2006 per far fronte alle frodi finanziarie.

10/11/08



Aerei Alitalia all'aeroporto di Fiumicino. Foto Ansa

La deroga alla «Marzano» cancella l'Antitrust

Acquisizioni future anche senza l'ok dell' Authority. Ma la Ue potrebbe opporsi

/ Roma

DEROGA Più flessibile, più veloce, ma soprattutto in deroga alle regole Antitrust. Ecco la nuova Marzano, la nuova legge fallimentare tarata per permettere alla cordata italiana di mettere le mani su Alitalia. Le prime novità rispetto alla Marzano nata per la tutela di Parmalat riguarda la nomina del Commissario che ora spetta anche al premier, che, al pari del ministro dello Sviluppo Economico, ne determina il compenso e le condizioni dell'incarico, anche in deroga alla normativa vigente. Possono inoltre essere prescritte «specifiche attività per il

raggiungimento dell'obiettivo di risanamento». Fra queste, anche «un'immediata vendita o affitto di attività ancora fruttuose, garantendo maggiore elasticità al modello procedimentale». Cambia anche la durata della procedura dell'amministrazione straordinaria che verrà ora fissata «in un periodo variabile tra uno e due anni, in funzione della com-

Il Commissario nominato anche dal premier potrà vendere o affittare «attività fruttuose» per fare subito cassa

plexità della procedura. Inoltre, se la presentazione del piano di risanamento era esclusiva competenza del commissario straordinario, da effettuarsi entro 180 giorni dalla dichiarazione di insolvenza, adesso questi avrà anche «la possibilità di valutare il programma proposto dall'impresa». Infine, la nuova norma impone che le operazioni di concentrazione connesse, contestuali o previste nel programma, non sono soggette ad autorizzazione ai sensi della normativa Antitrust. Con buona pace del diritto. Toccherà adesso a Bruxelles valutare le modifiche della Marzano e verificare se l'operazione è compatibile o meno con le norme comunitarie, soprattutto sul fronte degli aiuti di Stato. Dunque anche per il ricorso la cassa integra-

zione e mobilità per tutti i dipendenti. I servizi del commissario Tajani vorranno capire se è il governo si farà carico o meno delle passività accumulate finora dalla compagnia di bandiera. Ma, quasi certamente, anche se la concessione degli ammortizzatori sociali per sette anni a tutti i lavoratori di Alitalia (quattro di cassa integrazione e tre di mobilità) si configuri come un aiuto di Stato coerente con le regole europee, op-

Il nodo degli aiuti di Stato tocca anche gli ammortizzatori sociali per i dipendenti licenziati

pure come un sostegno pubblico incompatibile col principio della libera concorrenza. Ci sono poi le questioni relative alla sospensione delle norme Antitrust per quel che riguarda il settore aereo nazionale, in modo da favorire l'integrazione con Air One, e quella del trasferimento degli slot alla nuova Alitalia. In quest'ultimo caso Bruxelles vorrà verificare se l'operazione avviene o meno a condizioni di mercato. Attenzione poi alle mosse delle compagnie aeree concorrenti, che già nei giorni scorsi hanno minacciato la possibilità di preparare nuovi ricorsi, oltre quelli già presentati per contestare il prestito ponte di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia dal governo Prodi e trasformato in patrimonio netto dal governo Berlusconi.

I sindacati chiedono chiarezza. «Se ci mettono con le spalle al muro la risposta sarà durissima»

In attesa dell'incontro di lunedì con l'esecutivo i rappresentanti dei lavoratori mettono le mani avanti: confronto sì, ma non solo sugli esuberanti

I sindacati aspettano il governo al varco. Non si parli solo di esuberanti è l'ammonimento dei confederali e delle sigle di categoria, nove in tutto, che saranno chiamati a gestire il traghetamento di lavoratori e diritti verso la Nuova Compagnia Aerea. Dopo l'ipotesi di trasferire parte dei dipendenti Alitalia nella pubblica amministrazione, ecco quanto ha pensato il ministero del Lavoro per risolvere il problema dei tagli dei posti di lavoro nell'ormai vecchia compagnia di bandiera. Sette anni di ammortizzatori sociali - quattro di cassa integrazione e tre di mobilità - per tutti i dipendenti Alitalia in

esuberanti e un programma di ricollocamento verso altre aziende del settore privato (e non pubblico). Sul numero degli esuberanti si celebra un valzer di previsioni e smentite che non trova conferme ufficiali. La stima più alta, vuole settemila dipendenti fuori dalla Nuova compagnia aerea. La più bassa duemila. «Se le indiscrezioni riportate dai giornali venissero confermate, allora gli elementi di preoccupazione sarebbero molti. Ma oggi (ieri, ndr) non conosciamo ancora il piano della nuova Alitalia, quindi aspettiamo il confronto prima di parlare». Non si sbottona Franco Nasso, segretario generale della

Filt-Cgil. Sul futuro della Nuova Compagnia Aerea in questo momento si può solo dire che «il lavoro è una questione fondamentale della vicenda, è certo che non permetteremo che mettano alla porta nessun dipendente della compagnia». Aspettando lune-

Solari (Cgil): «Non favoriremo azioni speculative. Settemila eccedenze è un numero eccessivo»

di, quando governo e sindacati dovrebbero sedersi a confronto, interviene anche Frabrizio Solari, segretario confederale della Cgil, secondo cui settemila esuberanti sono forse troppi. Per il predecessore di Nasso alla guida della Filt, «se l'Italia vuole una compagnia degna di questo nome ci devono essere le caratteristiche. Altrimenti sarà un problema: non è immaginabile da parte nostra favorire un'eventuale azione speculativa. Spero non sarà così». In questo momento bisogna «guardare avanti» risponde Claudio Genovesi, segretario nazionale Fit-Cisl, perché la vicenda Alitalia va gestita con responsabili-

tà. C'è molto lavoro da fare, l'avvio del confronto sul piano industriale e la ricerca della condivisione «non può limitarsi alla individuazione degli esuberanti che se confermati - sostiene l'esponente della Cisl - appaiono di difficilissima gestione». La tutela del la-

Per chi perderà il posto si profilano quattro anni di cassa integrazione e tre di mobilità

voro e lo sviluppo dell'impresa, prosegue Genovesi, «procedono insieme ed è su questo che ci sentiamo impegnati». La posta in gioco «è tale da non permettere ritardi, tentennamenti ed ipocrisie. La sfida riguarda tutti, in gioco vi è l'intero settore del trasporto aereo». La Cisl non esclude «se necessario anche risposte dure, senza attendismo né accondiscendenza». Ed è durissimo l'attacco al progetto messo a punto da Banca Intesa da parte del sindacato Sdl, forte soprattutto tra gli assistenti di volo: «Se il piano per il salvataggio di Alitalia contenesse davvero ciò che indicano indiscrezioni giornalistiche, la

nostra risposta sarà durissima». Poi il Sindacato dei lavoratori aggiunge: «Nessuno pensi di mettere 20mila lavoratori con le spalle al muro con tempi ristretti e ricatti politici e mediatici come già nel passato, perché la reazione sarebbe ancor più forte». «Ci chiediamo - rincara la dose il coordinatore nazionale Sdl Fabrizio Tomasselli - chi abbia potuto pensare che un piano che si basa sulla forte ridimensionamento della flotta e sulla concentrazione sui voli nazionali possa avere realmente successo dal punto di vista industriale questa scelta porta alla chiusura entro poco tempo»