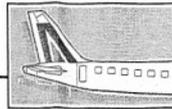


STATO E MERCATO



LA COMPAGNIA DI BANDIERA

Alitalia, commissariamento più vicino

Possibile un provvedimento per dare pieni poteri a Cimoli

«I conti sono in linea con le previsioni»

DAL NOSTRO INVIATO

RIMINI ■ «Il commissariamento di Alitalia sembra oggi più vicino, stando anche a quel che dice Cimoli». Pietro Lunardi non vuole spingersi oltre, al meeting di Cl, dove è venuto a parlare di infrastrutture ma rende benissimo l'aria che si respira dentro il Governo sulla vicenda Alitalia. Aria di massimo allarme e in agenda le prime riunioni operative, forse nelle prossime ore, per capire come fronteggiare un'eventuale ipotesi di commissariamento-liquidazione della compagnia, che sembra farsi via via più probabile in queste ore. Sembra esclusa la possibilità di applicare la «legge Prodi-Marzano», che renderebbe inutilizzabile, per altro, il prestito-ponte da 400 milioni autorizzato da Bruxelles; si lavora a un provvedimento ad hoc per dare comunque tutti i poteri a Cimoli, necessari per varare il piano "lacrime e sangue" in assenza del consenso sindacale. Anche perché l'operazione liquidazione non sarebbe indolore per il ministro dell'Economia, Domenico Siniscalco, in termini di più complessiva fiducia dei mercati verso l'Italia.

Lunardi: soluzione inevitabile se non si arriverà all'accordo con i rappresentanti dei lavoratori

Sembra esclusa la Prodi-Marzano che renderebbe inutilizzabile il prestito-ponte da 400 milioni

enziare nessuno, è chiaro: ma, tolti i 2.500 che probabilmente saranno aiutati a "scivolare" via dall'azienda in prepensionamento, bisognerà trovare la destinazione per gli altri 3-4mila. Esternalizzazione è una parola che impedirebbe al sindacato di dare a Cimoli quel che non fu dato a Mengozzi e Zanichelli. La "scatola" di Az-Service è quindi la destinazione certa di una parte di questi esuberanti; ma le modalità sono tutte da definire. Soprattutto si tratta di capire se le partnership con altri soggetti pubblici lasceranno ad Alitalia il controllo di queste società o, come è più probabile, Cimoli proporrà di scendere in minoranza.

La compagnia perde la sfida della produttività

UTILIZZO MEDIO DEI PILOTI

Dati 2002	Ore all'anno	Diff. perc.*
British Airways	631	24
Iberia	630	24
Lufthansa	592	19
Air France	568	16
Klm	531	10
Alitalia	477	-

UTILIZZO DEGLI ASSISTENTI DI VOLO

Dati 2001	Ore all'anno	Diff. perc.*
Lufthansa	820	41
Ba	670	15
Iberia	620	6
Alitalia	580	-
Sas	550	-5
Air France	550	-5

(*). Rispetto ad Alitalia

QUANTO COSTA ALLA COMPAGNIA	
malattia personale di terra	25 mln di euro
permessi sindacali	4 mln di euro

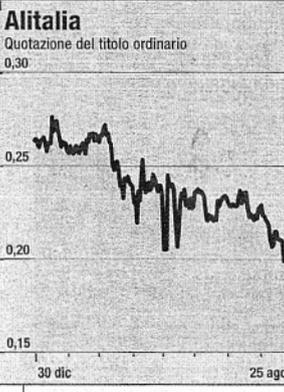
PERSONALE DI TERRA	
4.900 operai	tasso medio: 11,2%
9.900 impiegati e quadri	media: 11,2%

PERSONALE DI VOLO	
2.000 piloti	tasso medio: 6,15%
4.000 assistenti di volo	media: 10,86%

Sempre da Rimini, sulla vicenda di Alitalia, è intervenuto Cesare Romiti che teme che la crisi Alitalia si porti dietro la crisi dell'intero settore. «Credo — ha detto Romiti — che tutte le forze politiche e il Governo non si rendano conto del grave rischio che corre il nostro Paese sul caso Alitalia. L'Alitalia non è un'azienda, è il sistema di trasporto aereo che ha il nostro Paese». Romiti dice contrario alla liquidazione, mentre il commissariamento può essere un modo per superare le difficoltà. Quanto alla privatizzazione, «non credo che nel nostro Paese esistano privati in grado di privatizzarla», ha tagliato cordo Romiti.

GIORGIO SANTILLI

ROMA ■ Messa sotto pressione dalla Consob per l'allarme sui conti lanciato da Giancarlo Cimoli lunedì nel primo incontro con i sindacati, l'Alitalia ha diramato ieri una propria nota per precisare che «si sta evidenziando, tenuto conto degli eventi di scenario macroeconomico registrati nel corso del mese di agosto, un andamento finanziario del gruppo coerente con le indicazioni previsionali a suo tempo diffuse al mercato», e per rimarcare come i rapporti con l'Autorità di vigilanza siano «frequenti e collaborativi». Il consiglio d'amministrazione è convocato per lunedì prossimo, 30 agosto: esaminerà l'andamento della semestrale, con perdite non inferiori ai 330 milioni di euro, e quello della cassa, ulteriormente prosciugata rispetto ai 172 milioni di fine giugno.



Dopo il crollo del "martedì nero", quando aveva perso il 5,15%, pur aprendo nuovamente al ribasso, ieri il titolo a Piazza Affari ha chiuso con un lieve rialzo, +0,4%, a quota 0,1999 euro. Non senza aver toccato in mattinata un nuovo minimo storico delle azioni dell'avioleone a 0,1945 euro. Ancora un tonfo, invece, per il bond convertibile, sceso fino a 61,00 punti, la punta più bassa mai registrata.

La compagnia risponde all'allarme sui risultati Confermato il Cda convocato per lunedì

Al commissariamento si arriverà, se non si farà l'accordo con il sindacato, ribadisce Lunardi, e in questo momento non potrebbe fare diversamente. «Quel che doveva fare — dice il ministro — il Governo ha

fatto, ottenendo l'autorizzazione per il prestito-ponte a Bruxelles. Ora la palla torna al sindacato che ha la responsabilità di 22mila lavoratori». Toni durissimi che confermano quelli già usati da Cimoli lunedì scorso: il piano di ristrutturazione si prende com'è, esuberanti compresi. Ma le paro-

le del ministro delle Infrastrutture rendono anche l'idea di qualcosa che dentro il Governo molti cominciano a pensare come ineludibile. «È un'impresa disperata, ce ne rendiamo conto — dice Lunardi — ma è anche l'ultima chance che resta». Alla scommessa dell'accordo,

insomma, dentro l'Esecutivo credono ormai in pochi, dopo l'inizio della trattativa-fiume che fronteggia l'azienda e le nove sigle sindacali. «Non entro nel merito del piano che è competenza di Cimoli», ribadisce ancora il ministro. Nelle prossime ore arriverà direttamente da Ci-

moli il "pacchetto" che il sindacato potrà «prendere o lasciare». E nel "pacchetto" ci sarà il numero degli esuberanti che non arriverà a quel 33% del «modello Air Lingus» cui Cimoli dice di ispirarsi, ma ci andrà vicino: se non a 7mila, gli esuberanti si attesteranno a 5.500-6.000. Senza li-

mi dice contrario alla liquidazione, mentre il commissariamento può essere un modo per superare le difficoltà. Quanto alla privatizzazione, «non credo che nel nostro Paese esistano privati in grado di privatizzarla», ha tagliato cordo Romiti.

«Quel che doveva fare — dice il ministro — il Governo ha

tomatissimi che confermano quelli già usati da Cimoli lunedì scorso: il piano di ristrutturazione si prende com'è, esuberi compresi. Ma le paro-

«Un'impresa disperata, ce ne rendiamo conto — dice Lunardi — ma è anche l'ultima chance che resta». Alla scommessa dell'accordo,

«Non entro nel merito del piano che è competenza di Cimoli», ribadisce ancora il ministro. Nelle prossime ore arriverà direttamente da Ci-

del «modello Air Lingus» cui Cimoli dice di ispirarsi, ma ci andrà vicino: se non a 7mila, gli esuberi si attesteranno a 5.500-6.000. Senza li-

«non credo che nel nostro Paese esistano privati in grado di privatizzarla», ha tagliato corto Romiti.

GIORGIO SANTILLI

Confermato il Cda convocato per lunedì

UNA COLSOBYA mantenuto il pressing sulla società, sollecitandola a dare indicazioni ufficiali in relazioni alle indiscrezioni emerse il giorno prima, e in particolare alla frase del responsabile delle risorse umane, Massimo Chiehi, che aveva esplicitato come «senza intesa all'Alitalia restano venti giorni di vita». Indiscrezioni che avevano pesantemente condizionato l'andamento del titolo in Borsa e provocato la levata di scudi dell'Unione piloti che aveva annunciato azioni, anche legali.

Fonti della società fanno sapere che il riferimento allo «scenario» di agosto, è un richiamo al calo del traffico aereo registrato dal comparto, su cui ha inciso anche «l'andamento del prezzo del petrolio». Alitalia conferma che il 30 agosto è convocato il consiglio d'amministrazione con all'ordine del giorno, tra l'altro, la situazione patrimoniale al 30 giugno 2004 ai sensi dell'art. 2446, primo comma del codice civile», ovvero la riduzione del capitale per perdite. Ai consiglieri, insieme alle informazioni sulla posizione finanziaria netta e alla situazione di liquidità del gruppo, «verrà illustrato l'andamento commerciale e lo sviluppo del confronto sindacale sul piano industriale 2005-2008».

Alitalia conferma che inizierà a utilizzare il prestito ponte garantito «non prima che si sia definito il piano e che si sia positivamente concluso il confronto sindacale», la cui data ultima è fissata al 15 settembre. Ancora, la società rivendica «rapporti assolutamente trasparenti e di piena condivisione» con la Consob. A Piazza Affari ieri è arrivato un po' di sereno per il titolo dell'avioleone: dopo aver ceduto in apertura fino all'1,8% e aver cambiato direzione più volte, ha chiuso con un progresso dello 0,4 per cento. Gli scambi sono stati consistenti: sono passate di mano oltre 18,4 milioni di azioni, meno della metà di martedì, ma di gran lunga superiori alla media degli ultimi trenta giorni. Il bond convertibile ha finito la giornata a 62,00 punti.

MORENA PIVETTI

Pezzotta e Angeletti ribattono al Governo: «Le trattative fatte sui giornali sono inutili e fanno aumentare la tensione»

I sindacati: «Cerchiamo di rilanciare l'azienda»

ROMA ■ Stretti all'angolo dai ministri dell'Economia, Domenico Siniscalco, e delle Infrastrutture e dei Trasporti, Pietro Lunardi, ieri i leader sindacali di Cisl e Uil hanno fatto muro contro l'aut aut del Governo: «O firmate l'accordo per il piano di ristrutturazione o niente prestito ponte per salvare Alitalia». «Ora la palla è nelle vostre mani, decidete se mettere per strada 22mila lavoratori», ma Savino Pezzotta e Luigi Angeletti hanno reagito rispedendola dall'altra parte del campo. Tagliente il segretario generale della Cisl: «Stiamo facendo il nostro mestiere, con l'interesse a rilanciare l'azienda e con l'obbligo morale di difendere gli interessi dei lavoratori. Ce lo lasciano fare senza alimentare tensioni».

vertice Alitalia ha mostrato ai sindaci del personale di terra un altro dei tasselli con cui sta componendo il mosaico del piano di risanamento: risparmi per 75 milioni di euro dal settore della manutenzione e dell'engineering, di cui tra

ne piloti sfida l'azienda dichiarandosi pronta a firmare il contratto Lufthansa, con una retribuzione inferiore del 20 per cento.

Reazioni sindacali. Per la prima volta dalla ripresa della trattativa sindacale ieri sono scesi in cam-

l'azienda, non al salvataggio, all'aumento delle tratte e del fatturato». Anche per Nicoletta Rocchi, segretario confederale Cgil, «questo clima da ultima spiaggia è costruito ad arte. Vogliamo vedere le proposte del management».

Per il Governo il sottosegretario al Welfare Maurizio Sacconi ha ribadito che «prima bisogna ristrutturare la compagnia, poi siamo disponibili a offrire gli ammortizzatori sociali e politiche di accompagnamento da posto a posto di lavoro».

Manutenzione. L'Alitalia ha spiegato ieri ai sindacati che sta lavorando ad una serie di misure per aumentare l'efficienza e la produttività dei lavoratori dell'area (3.500 a Roma Fiumicino e 800 a Napoli, in forza ad Atitech) che dovrebbero produrre risparmi per

75 milioni entro fine 2006. In parte derivanti dalla riorganizzazione degli acquisti, in parte dalla riduzione del costo del lavoro e in parte dalla riorganizzazione e ottimizzazione dei processi produttivi.

Nessun chiarimento è, invece,

Assistenti di volo. Se la Fit Cgil invia una lettera al capo azienda Giancarlo Cimoli per denunciare la violazione, gli ieri, delle regole per la composizione degli equipaggi, con decine e decine di voli fatti partire con personale incompleto, Fit Cisl e Sult si dicono preoccupate perché le richieste dell'azienda «prefigurano la distruzione dell'attuale contratto e la creazione di una normativa low cost».

Piloti. «Siamo pronti a volare con la norme d'impiego Lufthansa e con uno stipendio inferiore del 20%. Se il problema è la nostra scarsa produttività eccoci qui. Ma ci aspettiamo che anche Alitalia si organizzi come Lufthansa»: così l'Unione piloti in previsione dell'incontro di domani.

MORENA PIVETTI

Proposta dei piloti: «Contratto Lufthansa ridotto del 20%»

il 30 e il 35% sul costo del lavoro. Ma intanto si alza la tensione tra gli assistenti di volo, preoccupati per la «riscrittura» del loro contratto, con corollario di riduzione di ferie e riposi, che, secondo alcune stime, provocherebbero oltre 800 esuberi su 4.800 addetti. I comandanti scaldano i motori in attesa della chiamata di domani: l'Unio-

ti di questo genere non dovrebbero essere fatti, non servono a niente, se non ad aumentare la tensione. Le trattative si fanno ai tavoli e non sui giornali». In perfetta sintonia Luigi Angeletti, segretario generale della Uil, che rimarca: «Le trattative sui quotidiani non portano fortuna. Siamo interessati a un piano di rilancio del-

In vista misure per aumentare l'efficienza nella manutenzione

arrivato sul futuro assetto industriale del settore, ovvero se l'azienda stia progettando la creazione di società controllate da Alitalia con l'ingresso di partner esterni, o l'esternalizzazione pura e semplice: proprio su questo snodo i sindacati, soprattutto la Cgil, la aspettano al varco. Oggi si continua con Alitalia Airport.

Le voci che consentono i risparmi maggiori ai vettori a basso prezzo sono quelle più critiche per la Magliana

Ma la strada verso il low cost è tutta in salita

MILANO ■ Una delle cause della crisi, ma anche una sfida da affrontare e, in qualche misura, un modello da imitare.

Tutto questo rappresentano le compagnie low cost agli occhi di Giancarlo Cimoli, amministratore delegato di Alitalia, che in questi giorni ha più volte fatto riferimenti ai vettori a basso prezzo. I costi a sedile sopportati dalla compagnia di bandiera, ha fatto sapere Cimoli, superano del 40-60% quelli delle compagnie low cost, e proprio in relazione alle tratte più «agredite» da questo tipo di concorrenti il numero uno della Magliana ha indicato l'obiettivo di tagliare i servizi a bordo per offrire tariffe competitive.

La strada, però, non è semplice e le prime critiche a questa sfida vengono proprio dai protagonisti dei voli a prezzi stracciati. «Anche se Alitalia decidesse di tagliare le tariffe — è il giudizio di Sinead Finn, responsabile marketing europeo di Ryanair — non riuscirebbe a diventare un vero low cost, perché ha troppi problemi».

Le differenze tra una compagnia di bandiera e un vettore low cost dipendono dalla diversa natu-

ra delle due imprese, ma le voci che consentono i risparmi maggiori a marchi come Ryanair o Volare coincidono spesso proprio con i fattori più pesanti per i bilanci Alitalia. Uno di questi è l'omogeneità

della flotta, che permette di ridurre gli oneri nella formazione e nell'addestramento del personale: le compagnie a basso costo utilizzano in genere un solo modello di aereo (il Boeing 737 della Ryanair,

ad esempio, o gli Airbus A 320 di Volare), mentre Alitalia vola con 9 diversi tipi di aeromobili e la razionalizzazione è una delle tappe obbligate del risanamento.

Le diarie riconosciute per il sog-

giorno del personale all'estero rappresentano un altro onere importante; pesano in media per il 40% nella busta paga dei piloti e degli assistenti di volo Alitalia, e vanno dai 51 euro per chi si ferma ad

Atene ai circa 200 euro per Tokio. Volare prevede 50 euro al giorno a prescindere dalla destinazione, mentre Ryanair ha eliminato completamente il problema, perché piloti e hostess arrivano alla sera

allo stesso aeroporto da cui sono partiti alla mattina. Un «pendolarismo aereo» che cancella dai bilanci anche i costi degli hotel. Sono proprio le diarie a determinare le differenze maggiori tra il persona-

le viaggiante Alitalia e quello dei concorrenti a basso prezzo che spesso, soprattutto per gli assistenti di volo, usano proprio i compensi come incentivo alla produttività. È il caso di Volare, che oltre al fissa garantisce alle hostess 50 ore pagate al mese ma prevede compensi aggiuntivi per le ore in più. Un premio ulteriore scatta quando le ore annue superano quota 800. Sempre in virtù di una flessibilità organizzativa ancora assente in Alitalia, gli assistenti delle compagnie low cost utilizzano spesso le poche decine di minuti che separano un volo dal successivo per riordinare l'aereo.

È l'aereo, del resto, il luogo di lavoro tipico per i dipendenti delle low cost che, soprattutto grazie all'impiego massiccio di Internet nei servizi commerciali, hanno ridotto al minimo il personale di terra. A Ryanair solo 350 dei 2.200 dipendenti non salgono sull'aereo, mentre a Volare sono impiegati a terra circa 400 persone su un totale di 1.300. Un rapporto molto lontano da quello mostrato da Alitalia, che dei 22.200 dipendenti impiega in volo meno di 7.200 addetti.

GIANNI TROVATI

