

Cordata confindustriale (e 5 mila esuberanti) Scajola: «Piano di salvataggio quasi pronto» I soci: Benetton, Gavio, Marcegaglia e Tronchetti

Ieri le azioni del Lingotto sono cresciute del 13,88% Performance storica che non ha precedenti

MILANO. Il piano per il salvataggio di Alitalia è quasi pronto. Ne parlano a Palazzo Chigi e ne discutono i sindacati. A giorni, l'advisor nominato dal governo, cioè Intesa Sanpaolo, avrà terminato le consultazioni e si presenterà a Berlusconi e Tremonti. Al momento piovono le più svariate indiscrezioni sui possibili scenari. Gli unici punti fermi, per adesso, sembrano essere due: l'integrazione fra Alitalia e Air One e la composizione della cordata italiana in grado di garantire la fase di avvio della nuova società. Nuova società che, comunque, manterrà il nome di Alitalia.

La cordata dovrebbe contare sull'appoggio finanziario di Marcellino Gavio (azionista dell'autostrada Milano-Serravalle), della famiglia Benetton, di Roberto Colaninno (Piaggio), della famiglia Fossati (azionista di Telecom), di Marco Tronchetti Provera e di Emma Marcegaglia, attuale presidente di Confindustria. Tutti insieme dovrebbero mettere sul piatto 700 milioni di euro mentre Air One porterebbe in dote i suoi aerei, valutati 250 milioni, ma non un euro di contante.

Questa nuova società, che molti chiamano "Alitalia 2" dovrebbe acquistare dalla vecchia Alitalia gli aerei più moderni (non gli Md80, vetusti e non economici che verrebbero sostituiti dagli Airbus 321) mentre per il lungo raggio si dovrebbe puntare sui Boeing 767 e 777, in attesa del nuovo modello 787.

Una volta messa in piedi, "Alitalia 2" (che avrebbe circa 150 aerei) dovrebbe prendere accordi con società straniere (si rifanno i nomi di Air France e Lufthansa).

Naturalmente il nodo più grosso da superare riguarda gli esuberanti del personale. Questa "Alitalia 2" sarebbe poco più che una compagnia regionale, e dovrebbe ridurre, di molto, l'attuale organico della società di via della Magliana. Si parla di 4 o 5 mila esuberanti (550 piloti, 1.100 assistenti di volo e 2.300 dipendenti di terra, mentre verrebbe completamente dismesso il cargo, cioè il trasporto merci). Poi ci sarebbero le "esternalizzazioni" per le attività di Alitalia Airport nei piccoli scali (circa 300 lavoratori), per le attività amministrative (circa 1.800 persone) e per la manutenzione (altre 700 unità).

Proprio su queste cifre, su questi esuberanti, stanno discutendo in queste ore i tecnici e gli avvocati messi in campo dal governo. Si sta cercando la soluzione meno dolorosa che dovrebbe prevedere il ricorso a prepensionamenti, cassa integrazione e al trasferimento verso altre società pubbliche (per esempio Fintecna o Finmeccanica). Non solo, ma ci sono anche i debiti (1.121 milioni di euro al 30 giugno scorso) che, naturalmente, i nuovi azionisti non vogliono pagare. E ci sono le obbligazioni che scadono nel 2010.

Come farsi carico di questa situazione finanziaria? La vecchia società verrebbe condotta al "fallimento pilotato" ma bisogna lavorare sul filo del codice perché i creditori vorranno essere liquidati e poi c'è il problema degli azionisti (lo Stato ha il 49,9% dei titoli ma il resto è sul mercato di Piazza Affari).

Che ne sarà delle vecchie azioni? Si sta discutendo se applicare modifiche alla legge Marzano (che aveva consentito il salvataggio di Parmalat ma aveva azzerato il valore delle azioni e trasformato in nuove azioni il debito, con il fatto che i creditori si erano ritrovati azionisti). C'è anche la voce di un decreto speciale che dovrebbe essere votato entro agosto. Il nuovo piano, insomma, potrebbe partire da settembre. Ieri il ministro Scajola ha parlato di «conclusione vicina per una compagnia a capitale italiano, utile per il rilancio di un Paese, non dimentichiamolo, che è una delle grandi potenze mondiali».