



Il salvataggio

Alitalia, sì al piano ma adesso serve l'ok dei lavoratori

►Pre-accordo tra sindacati e azienda ►Calenda: «Il no costa un miliardo» referendum per la firma definitiva Calano esuberanti e tagli degli stipendi

LA SVOLTA

ROMA Come nel più rodato degli schemi delle trattative sindacali, l'accordo è arrivato alle tre della mattina del 14 aprile, qualche ora dopo la dead line fissata dalle banche e dalla società per ottenere il via libera dei lavoratori al piano di salvataggio della compagnia. Per adesso, in realtà, si tratta di un «pre-accordo», perché l'intesa raggiunta alle prime luci dell'alba dovrà essere ratificata dai dipendenti di Alitalia attraverso un referendum. Così, se da un lato è vero che il giorno dopo l'estenuante trattativa tutti, dal governo, alle banche, dai sindacati ai soci, tirano un mezzo sospiro di sollievo, dall'altro è vero anche che qualche apprensione sull'esito del voto dei lavoratori inizia a emergere.

LA POSIZIONE

Il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, ha subito avvertito che se si dovesse verificare lo scenario peggiore, ossia la vittoria del «no», il commissariamento della compagnia sarebbe inevitabile. In questo caso tutti i costi finirebbero

LE ECCELENZE SCENDONO A 980, NIENTE PIÙ ESTERNALIZZAZIONI E BUSTE PAGA RIDOTTE DELL'8%

bero sulle spalle dello Stato e il conto sarebbe superiore «a un miliardo di euro». Sindacati e azienda preferiscono vedere il bicchiere mezzo pieno. C'è fiducia che il «sì» possa prevalere agevolmente. Tutti hanno ottenuto qualcosa. E tutti hanno dovuto rinunciare a qualche altra cosa. Il presidente designato di Alitalia, Luigi Gubitosi, ha spiegato di non aver ottenuto «tutto quello che volevamo». Ma è bene che la dead line sia stata rispettata, un pas-

Controllori

L'appello del Garante: rimandate lo sciopero

Il presidente dell'Autorità di garanzia per gli scioperi, Giuseppe Santoro Passarelli, ha rivolto un appello alle organizzazioni sindacali del personale di Enav e di altre società di handling, affinché differiscano lo sciopero del prossimo 21 aprile al successivo mese di maggio. Il Garante, si legge in una nota, «pur riconoscendo la legittimità formale dello sciopero, infatti, ha rammentato che le astensioni riguardano una giornata particolare, che nell'anno solare in corso ricade tra le festività pasquali e il ponte del 25 aprile/1 maggio; pertanto, considerato l'eccezionale flusso di passeggeri, nonostante la garanzia delle prestazioni indispensabili, vi è il concreto rischio di compromettere la riprotezione, in tempi ragionevolmente brevi, dei cittadini utenti coinvolti nelle soppressioni dei voli da parte delle società vettori».

so oltre ci sarebbe stato il baratro con le casse vuote. La leader della Cgil, Susanna Camusso ha sottolineato come il sindacato sia riuscito a ridurre le pretese dell'azienda. I segretari di Cisl e Uil, Anna Maria Furlan e Carmelo Barbagallo, si sono detti convinti che «i lavoratori non faranno mancare il loro senso di responsabilità». A chiedere la condivisione da parte dei lavoratori è stato ieri lo stesso Premier, Paolo Gentiloni. «L'impegno del governo è stato incessante in questi mesi», ha detto il premier. «Alitalia», ha aggiunto, «è una azienda privata ma il governo non ha risparmiato sforzi per cercare di ottenere un piano industriale condiviso che mi auguro venga confermato nel referendum». La data del voto sarà decisa la prossima settimana,

ma è probabile che il referendum si svolga dal 19 al 24 aprile. Due giorni dopo, il 26 aprile, ci sarà una verifica al ministero dello Sviluppo economico, e se le cose saranno andate per il verso giusto si potrà procedere alla firma dell'accordo.

LO SBLOCCO

Il passo immediatamente successivo sarà lo sblocco della ricapitalizzazione: 2 miliardi di euro di cui 900 milioni di nuova cassa. In più l'impegno del governo a coprire con una garanzia pubblica fornita da Invitalia, 200 dei 400 milioni del «fondo di emergenza», un tesoro al quale attingere nel caso in cui il piano industriale non dovesse restituire i risultati preventivati. Gli altri due miliardi, invece, li metterà Etihad. Il punto centrale, dunque,



Montezemolo e Gubitosi a uno dei tanti tavoli di trattativa Alitalia

Le banche pronte a dare il via libera previsto un paracadute di 400 milioni

L'OPERAZIONE

MILANO Il pre-accordo sugli esuberanti di Alitalia Sai dovrebbe avere una ricaduta marginale sul piano industriale varato dal consiglio del 15 marzo. Ed eventuali scostamenti potranno essere compensati dal cuscinetto di emergenza di 400 milioni, poco più della metà a carico dello Stato tramite Invitalia. «Potrebbero ballare al massimo fino a 3-4 milioni rispetto agli obiettivi originari, i conti tornano», riferisce al Messaggero uno dei consulenti più coinvolti. Ed è questa la prima valutazione emersa a caldo durante il cda convocato ieri mattina d'urgenza - tutti collegati in call, compreso l'asseveratore ai sensi dell'art 67 legge fallimentare Riccardo Ranalli - nel quale il presidente esecutivo designato Luigi Gubitosi, reduce dalla lunga maratona notturna al Mise con i sindacati, ha raccontato l'esito del confronto che adesso dovrà essere approvato dal referendum tra i dipendenti in calendario dal 19 al 24 aprile. Bisognerà andare di corsa, e chiudere tutti gli accordi entro il 30 aprile, quando

scade lo standstill con le banche che tengono aperte le linee di factoring ma soprattutto la cassa della compagnia potrebbe essere finita.

Il board durato un'ora circa, ha giudicato positivamente il negoziato sulle uscite ridotte da 1.338 a 980 soprattutto attraverso la diminuzione dell'outsourcing della manutenzione e altri servizi a terra ma avrebbe dato incarico a Lazard, advisor finanziario, di far girare i numeri del piano industriale rispetto alle novità sul minor risparmio di costi del personale: l'attuale business plan prevede 1 miliardo di risparmi entro il 2019 con un incremento dei ricavi del 30% e il ritorno all'utile. Gubitosi avrebbe riferito che il piano dovrebbe reggere perché se il referendum approverà gli accordi, saranno ridotti al minimo gli scioperi che avrebbero avuto conseguenze negative sul conto economico. Nell'accordo preliminare dell'altra notte sarebbe anche previsto l'inserimento di 3-4

nuovi aerei sul lungo raggio che potrebbe accelerare i ricavi.

I NUOVI INTERVENTI

Per i banchieri di Lazard sarà un week end pasquale di lavoro: entro martedì 18 banche, soci e Generali coinvolti nella manovra di salvataggio devono ricevere le nuove previsioni sulle quali finalizzare gli accordi finali per far decollare il piano. E tra questi accordi, uno dei punti più delicati è quello relativo al contingent equity, cioè il cuscinetto di capitale di emergenza al quale attingere tra un anno se dovesse esserci uno sfioramento degli obiettivi di ebitda. Questa è una riserva fondamentale e per alleggerire gli oneri a Intesa Sanpaolo e Unicredit, il governo schiera Invitalia, come anticipato dal Messaggero di mercoledì 12. «Se tra un anno e mezzo non si sono realizzati tutti i risparmi e gli investimenti previsti nel piano, si dà una garanzia che comunque ci sarà a disposizione



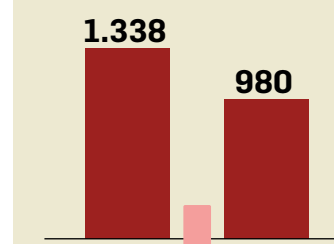
Carlo Messina (Intesa)

RISPETTO AL PROGETTO INIZIALE POTREBBERO ESSERCI SCOSTAMENTI MINIMI, NELL'ORDINE DI 3-4 MILIONI IL RUOLO DI ATLANTIA

Il pre-accordo

Punti principali del verbale firmato da Alitalia e sindacati

RIDUZIONE ESUBERI

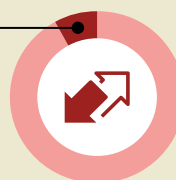


Tramite

- A Superamento dei progetti di esternalizzazione delle aree manutentive
- B Cigs entro maggio 2017 per due anni
- C Attivazione di programmi di politiche attive del lavoro
- D Incentivazione all'esodo
- E Miglioramenti di produttività ed efficienza

RIDUZIONE RETRIBUZIONE

Riduzione complessiva di circa l'8%



PERSONALE NAVIGANTE

- A Scatti di anzianità triennali dal 2020
- B Tetto di incremento retributivo in caso di promozione pari al 25%
- C Per i neoassunti applicazione livelli retributivi "city liner"
- D Riduzione di una unità nel numero di assistenti di volo
- E Riposi scendono da 120 annuali a 108 con minimo 7 nel mese
- F Esodi incentivati dei piloti e assistenti di volo
- G Sistema retributivo: superamento lvr, lvia e lvi
- H Superamento e riproporzionamento fasce indennità di volo oraria per il personale part-time
- I Prosecuzione contratto di solidarietà fino al 24 settembre 2018

ANSA centimetri

è se i conti torneranno anche con le concessioni strappate dai sindacati. Il numero degli esuberanti del personale a tempo indeterminato si è ridotto dagli originali 1.338 a 980. Il taglio degli stipendi è stato ridotto all'8%. Le attività che dovevano essere esternalizzate non

lo saranno più. Ci saranno incentivi all'esodo. Per il personale navigante gli scatti passano da annuali a triennali, con il primo aumento spostato al 2020. Ci sarà un tetto agli aumenti retributivi e i neo assunti avranno la paga più bassa dei «city liner» a prescindere su quale aeromobile saranno imbarcati. Sul lungo viaggio ci sarà un assistente di volo in meno. Basterà a far tornare i conti del piano? Sì, secondo autorevoli fonti aziendali, anche se, aggiungono le stesse fonti, la coperta è stata tirata fino ad un limite massimo. Oltre il quale resta solo il commissariamento.

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESIDENTE DESIGNATO GUBITOSI: «NON ABBIAMO OTTENUTO TUTTO CIÒ CHE VOLEVAMO, MA DEAD LINE RISPETTATA»

cordi con banche, soci e Generali. Quest'ultima, assistita da Leonardo & co, starebbe finalizzando la ristrutturazione del bond Dolce vita di 375 milioni con scadenza 2021: il bond verrebbe scambiato con le note emesse da una newco creata ad hoc da Midco (51%) ed Etihad (49%), rimborsate tra il 2023 e il 2027 (il termine va concordato) con un tasso pik dell'1%. Poi ci sono da chiudere i nuovi accordi con le banche, Etihad ed Atlantia. Etihad dovrebbe concedere 275 milioni di cassa. Intesa Sanpaolo, Unicredit, Mps e Popolare Sondrio (che a dicembre si è però chiamata fuori) dovrebbero convertire in semi capitale 146 milioni in essere, concederne 175 di nuova finanzia e altri 122 di rcf. Poi ci sono 66 milioni di derivati da ristrutturare convertendoli in sfp o allungandone la scadenza. Infine Atlantia sarebbe disponibile a convertire 50 milioni di crediti. In totale (conversioni in sfp o notes, nuove erogazioni, contingent equity) la manovra si attesta a 2.018 milioni, dei quali 410 immessi a dicembre 2016 e 1.609 entro fine mese.

Rosario Dimitto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova strategia

La compagnia punta su una guida italiana

► Ricambio nelle prime linee più peso ai manager "di casa"

► Meno voli e più passeggeri l'obiettivo è sfidare le low cost

IL RETROSCENA

ROMA Alitalia torna all'anno zero. Per l'ennesima volta. Se il «sì» prevarrà al referendum tra i lavoratori sull'intesa raggiunta tra sindacati e azienda, la sfida che si aprirà sarà di nuovo quella di far volare gli aerei senza perdere quasi due milioni al giorno. Il socio arabo di Etihad ha profuso un grande impegno nella compagnia, sia finanziario che manageriale. Ma i risultati fino ad oggi non sono arrivati.

GLI ERRORI

Alcuni errori di valutazione sono stati fatti. Quando è stato raggiunto il primo accordo di salvataggio nel 2014, probabilmente i soci arabi avrebbero potuto e dovuto chiedere qualcosa in più al governo che, altrettanto probabilmente l'avrebbe concessa. Un maggiore impegno nel freno alle compagnie low-cost, per esempio. Che, seppur promesso, non c'è stato. Ma un errore è stato anche l'aver pensato di guidare Alitalia da Abu Dhabi, con le prime linee della società

NEI PROSSIMI TRE ANNI PREVISTO UN AUMENTO DEI RICAVI DEL 30% DAL 2018 FLOTTA PIÙ EFFICIENTE

riempite di manager Etihad. Una delle discontinuità che si registreranno probabilmente nelle prossime settimane, sarà proprio su questo fronte. Non appena il nuovo presidente esecutivo designato, Luigi Gubitosi, entrerà in carica, molto

potrebbe cambiare anche nel management della compagnia, dove la presenza italiana dovrebbe tornare ad essere preponderante. Un segno di discontinuità. Il piano predisposto dall'amministratore delegato Cramer Ball è, del resto,

molto sfidante. I ricavi dovrebbero salire del 30% nei prossimi tre anni. E questo grazie a biglietti meno cari per fare concorrenza serrata proprio alle low cost. Meno aerei ma più produttivi, in grado cioè di trasportare lo stesso numero

di viaggiatori "allungando" l'orario di lavoro di almeno un paio d'ore. Infine, la "densificazione", ovvero l'aumento dei posti a sedere su ogni velivolo per trasportare più persone e incrementare i guadagni. La flotta, a partire dal 2018, dovrebbe essere molto più efficiente, in linea cioè proprio con il modello low cost, che sfrutta al massimo e quasi sempre a pieno carico i propri aerei.

L'OBIETTIVO

L'obiettivo è proprio quello di marcare stretto i temibili concorrenti o quanto meno di ridurre le distanze. Ma anche di recuperare terreno sulle rotte lunghe, quelle più remunerative. Ieri Gubitosi ha spiegato che ha già chiesto ai suoi collaboratori di studiare anche una nuova rotta sul lungo raggio che sarà annunciata a breve. E dopo aver presentato l'accor-

do al consiglio di amministrazione ha sottolineato che «il board è stato ragionevole». Il piano prevede di portare da 7 a 14 euro gli introiti per passeggero. C'è poi il taglio dei costi, che nelle intenzioni della compagnia doveva arrivare quasi a 164 milioni, ma che è stato ridotto dal pre-accordo sindacale che ha limitato gli esuberanti e ridotto il taglio degli stipendi dal 28-30% solo all'8%. Chi conosce i numeri, spiega che con le nuove cifre il piano continua a funzionare, anche se si cammina, ancora una volta, sul filo di un rasoio. Tutti però, per ora hanno fatto la loro parte. I soci, le banche che sono pronte a convertire prestiti in capitale e a erogare nuovi finanziamenti, il governo che ha concesso una garanzia statale alla compagnia tramite Invitalia nonostante la società non sia pubblica. Il rafforzamento patrimoniale vale quasi 2 miliardi di euro, con 900 milioni di nuova liquidità, compreso un cuscinetto di 400 milioni, 200 dei quali finanziati da Etihad, nel caso in cui il piano non dovesse restituire i risultati attesi.

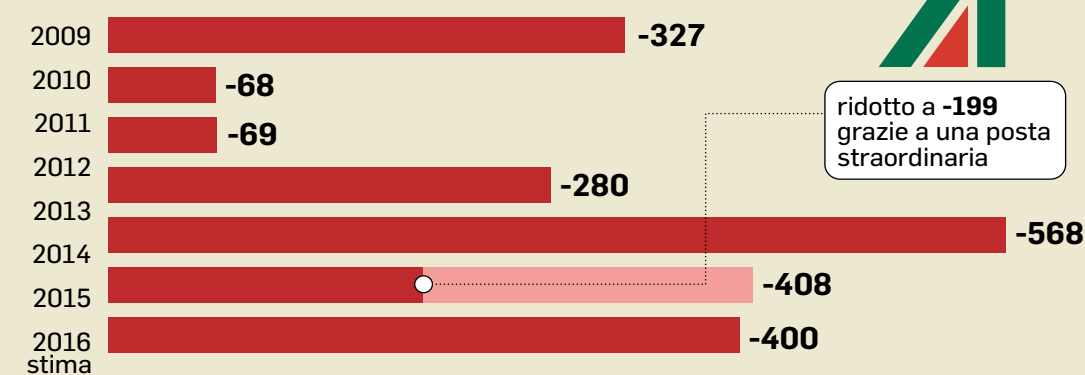
A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SI LAVORA PER ANNUNCIARE IN TEMPI BREVI L'AVVIO DI UN'ALTRA ROTTA SUL LUNGO RAGGIO

Le perdite di Alitalia

In milioni di euro



I DIPENDENTI

ROMA Al terminal 1 delle partenze internazionali del Leonardo da Vinci si respira aria di preoccupazione. Il pre-accordo tra Alitalia e i sindacati convince a metà piloti, hostess, steward che lavorano allo scalo romano di Fiumicino, dove ieri il personale in servizio si è diviso tra scettici e pessimisti. Ai check-in dove, complice anche il venerdì che segna l'inizio del week-end di Pasqua, si sono registrate code e file record sono in pochi a voler parlare. Il timore è quello di finire nelle "liste di proscrizione" che l'azienda potrebbe stilare in questo momento così delicato per chi rilascia dichiarazioni

Tra paura, scetticismo e fiducia l'intesa divide piloti e hostess

ni non autorizzate. «Ho paura per il mio lavoro», rivela Laura, da oltre vent'anni in Alitalia - il nostro incubo è ciclico e si ripropone a ogni fase difficile che vive la società».

Saranno i dodicimila lavoratori a dover scegliere il loro futuro con il referendum che i sindacati hanno indetto per i prossimi giorni. E Fiumicino resta un baluardo importante, dove si concentra l'impegno più alto di Alitalia in termini di risorse umane e velivoli operativi. «Non vogliamo che la no-

MOLTI TEMONO DI RITROVARSI NELLA STESSA SITUAZIONE GIÀ VISSUTA PIÙ VOLTE IN PASSATO

stra compagnia assomigli sempre più a una low-cost - si lascia andare L.D.C., capo cabina dal 2008 - purtroppo i tagli ai salari, la riduzione dei giorni di riposo e le ore di volo ci costringeranno a ritmi massacranti». Ma c'è anche chi ha fiducia in questo nuovo accordo che si sta aprendo all'orizzonte. «C'è stato comunque un abbattimento degli esuberanti - racconta Federico, che si occupa di manutenzione negli hangar - bisogna essere ottimisti anche se la situazione è particolare e di certo non è faci-



Piloti e hostess Alitalia si preparano al referendum

le». «Ci risiamo per la terza volta in otto anni rientro in questo tunnel - fa sapere Francesca, assistente di volo - e di nuovo il mio futuro e quello della mia famiglia sono a repentaglio. Voglio vederci positivo, però questa volta».

Più duri i sindacati. «È una tragedia per la categoria con 1700 esuberanti, di cui 980 gestiti con la cassa-integrazione - tuona Antonio Amoroso della cub Trasporti - un piano di lacrime e sangue senza alcun progetto di rilancio». «La parola passa ai lavoratori adesso», aggiunge Fabrizio Cuscito, del trasporto aereo Filt-Cgil - il nostro per ora rimane un verbale di confronto e non è un accordo».

Mirko Polisanò

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Harmont & Blaine
#MEDITERRANEANLIFE

harmontblaine.com