

SELPRESS  
www.selpress.com

Direttore Responsabile  
Mario Calabresi

Diffusione Testata  
234.856

# “Ci sarà ossigeno per sei mesi Ma per riprendersi servono anni”

L'esperto: “Ora rivedere il corto raggio e cercare alleanze”

IL PARTNER

Serve un operatore  
per la lunga percorrenza.  
L'ideale resta Etihad

FRANCESCO SPINI  
MILANO

«È una soluzione di transizione, su questo non ci sono dubbi. 500 milioni finiscono in meno di un anno, per ristrutturare Alitalia servono almeno 18 mesi». Secondo Oliviero Baccelli, direttore del master in Economia dei trasporti all'Università Bocconi, tra aumento e finanziamento, siamo di fronte solo a un passaggio di una riorganizzazione ben più complessa.

**Cosa ne pensa del soccorso di Poste Italiane?**

«Intervengono solo perché nessun'altra realtà pubblica riusciva o poteva farlo, per statuto o opportunità: da **Cdp** alle Ferrovie fino a Fintecna».

**Cosa c'entrano le Poste?**

«Le sinergie sono praticamente nulle. Certo, le Poste movimentano merci via aerea su Brescia Montichiari dove operano con una compagnia che si chiama Mistral, usando di notte aeromobili che di giorno operano voli charter. Ma Alitalia a Brescia non c'è e non ha più la divisione cargo. Dun-

que nulla, a meno che le Poste non tornino a una decina di anni fa quando il vettore era Alitalia e la base Fiumicino...».

**Ma con questo intervento Alitalia può sopravvivere?**

«Ha una boccata di ossigeno per circa sei mesi. Nel corso del 2013 quello che per Alitalia è il business principale, il settore del breve-medio raggio, è stato ristrutturato in tutt'Europa. La cosa ha coinvolto compagnie di “alto lignaggio” quali Lufthansa, Air France, Iberia. Hanno riorganizzato tali tratte in modo radicale, con passaggi di velivoli e personale verso i rispettivi brand regionali low cost».

**Per Alitalia un futuro da low cost?**

No, ma dovrà fare un doppio salto. Una semplificazione notevole di tutto il breve-medio raggio, colpito su alcune direttrici importanti - non solo la Milano-

Roma - dallo sviluppo dell'Alta Velocità ferroviaria. Queste andranno smagrite a favore di altre di medio raggio».

**E poi?**

«L'unico modo per sopravvivere è quello di valorizzare al meglio un unico aeroporto, Fiumicino, e cercare di sviluppare quel poco di lungo raggio che c'è. Occorre cercare sinergie e complementarità con altre compagnie di lungo raggio, penso a una compagnia medio-orientale che la possa affiancare...».

**Si riferisce a Etihad?**

«Sì, perché Emirates in Italia ha già scelto **Alitalia**. Etihad invece è pienamente coordinata anche con Air France».

**Ci sarà il matrimonio con Parigi?**

«La forte ristrutturazione di Air France che termina nel 2015, con uscite di personale, passaggi di aeromobili alla sua compagnia regionale Hop, non rende facile l'accettazione interna di un'operazione del genere. E poi in realtà Alitalia e Air France hanno già sviluppato le possibili sinergie commerciali. I francesi non hanno fretta».

**In quanto tempo si capisce se Alitalia ce la fa oppure no?**

«Servono almeno 18 mesi per organizzare il lungo raggio, passare dal breve al medio raggio non è banale. Alitalia 500 milioni di euro li perde in meno di un anno, la fase complessa ne durerà un paio».

**Cosa succede se fallisce?**

«Non la faranno mai fallire: le conseguenze sarebbero brutali. Gestita in un'ottica fallimentare, si dimezzerebbe subito. Non è detto nemmeno che se la prenderebbe Air France. L'unica soluzione vera sarebbe quella di coinvolgere un investitore del settore con capacità finanziarie importanti e di lungo termine, pensando allo sviluppo del lungo raggio. Sì, l'unica soluzione sarebbe sempre Etihad. Probabilmente la prima cosa che farebbe il governo sarebbe correre negli Emirati Arabi».



**Alla Bocconi**  
Oliviero Baccelli è direttore del master in Economia dei Trasporti





# I paletti di Flai: newco spa e salvi i 2.392 lavoratori

**SEA HANDLING** Altrimenti nessuna trattativa. Dubbi sui tempi. Intanto in vendita gli automezzi

**MALPENSA** - Non crede **Andrea Orlando**, segretario generale della Flai, al fatto che il caso Sea Handling sia risolto con l'attivazione della newco Ital Handling nel giro di un mese e mezzo. Come vuole la Commissione europea per mettere - in cambio della discontinuità aziendale - una bella croce sui 450 milioni (i 359 milioni 644mila euro di sanzione più gli interessi maturati) che gravano sul ramo handler di Sea e sui suoi 2.392 dipendenti. «La trattativa sarà complicata e le operazioni da compiere richiedono tempo», motiva il sindacalista. «Credo che servano almeno otto mesi».

In effetti, nonostante la fretta della Ue e di Sea, a logica non è che quanto non sono riusciti a fare dal gennaio scorso a oggi si può realizzare da qui all'inizio del dicembre prossimo. Certo, ci sono sempre exploit, equilibrismi e forzature politico-aziendali. Ma non bisogna incontrare ostacoli di sorta. E già a livello operativo, a esempio, ce n'è uno grosso: è stata ufficializzata la prossima vendita degli automezzi di Sea Handling e, essendo questi diverse migliaia, non è che si possa concludere in un batter di ciglia. Anzi. In più c'è il nodo fondamentale dei contratti con le compagnie: vanno risolti quelli (una ventina) di SeaH e, se riconquistati, riaperti per Ital Handling. Tuttavia su tale fronte ancora non ci sono notizie incoraggianti.

Poi c'è l'ineludibile trattativa sindacale. La società mira a un risultato veloce e positivo. Però, nonostante gli sforzi persuasivi messi in campo, anche questo non appare scontato. Come appunto fa capire la Flai che, per di più, è dichiaratamente disponibile a sedersi al tavolo. «Noi siamo sempre pronti a trattare», spiega Orlando. «Però ci sono due presupposti che riteniamo irrinunciabili: la newco deve essere una spa, in modo da avere responsabili chiari e garanzie per i lavoratori, e non una srl; deve essere garantita l'occupazione totale, cioè di tutti i 2.392 dipendenti. Altrimenti non iniziamo nemmeno a discutere». E per gli stipendi? «È ovvio che saranno una leva e che, dovendo il nuovo soggetto avere tenuta a lungo termine, saranno rivisti. Tuttavia il vero punto è capire quanta gente sia necessaria in base ai contratti con le compagnie e ai loro volumi. Prevedo un possibile esubero tra il 5 e il 7 per cento del personale, cioè tra i 300 e i 400 dipendenti. Questi devono assolutamente essere assorbiti da Sea spa. Comunque, il fatto che - come assicurato dal presidente **Pietro Modiano** - Ital Handling sarà controllata al 100 per cento da Sea è una prima conquista del sindacato di base».

Oltre ai due paletti c'è una curiosità. A Flai - e non solo - piacerebbe conoscere

la posizione dell'azionista di minoranza.

«Dove sta F2i?», conclude Orlando.

«Cosa pensa della newco? La nostra preoccupazione è che non intenda prendere tutti i lavoratori per ingrassare lui».

**Angelo Perna**

