

Bianca Di Giovanni

ALITALIA lo spettro del fallimento

700 voli cancellati, migliaia di cittadini bloccati negli aeroporti e alla fine si muove anche l'esecutivo. Fini propone un confronto a partire da lunedì



L'Europa non può tollerare aiuti di Stato alla compagnia di bandiera. I sindacati hanno potuto finalmente incontrare i ministri interessati

Alitalia, finalmente la trattativa

Una giornata di caos poi il governo offre un negoziato a oltranza. Sospeso lo sciopero

ROMA Una trattativa non-stop a Palazzo Chigi da lunedì fino al termine ultimo di giovedì prossimo. Questo il risultato dell'incontro di ieri tra governo e sindacati sulla crisi Alitalia, tenutosi dopo il consiglio dei ministri. Obiettivo della trattativa a oltranza: «Porre le condizioni per un recupero e rilancio della compagnia di riferimento del settore», si legge in una nota diramata da Palazzo Chigi. Come dire: le ultime 72 ore per salvare Alitalia. Ieri il decreto sui requisiti di sistema, annunciato come certo una settimana fa dal ministro Roberto Maroni, non si è visto. Ma a questo punto lo stallo dovrebbe sbloccarsi. Se finora il governo aspettava l'accordo sindacale, mentre i sindacati aspettavano il decreto, oggi si è aperta la strada della contestualità. La settimana prossima a Palazzo Chigi i due percorsi si intrecceranno.

Così le nove sigle presenti nella compagnia hanno sospeso in serata le mobilitazioni che per due giorni di fila hanno paralizzato il traffico aereo. La compagnia fa sapere che disagi e cancellazioni potrebbero protrarsi anche oggi. Il primo risultato del sindacato è stato lo stop al piano industriale con i 3.200 «tagli» al personale. Alitalia, infatti, ha rinviato il consiglio d'amministrazione previsto per lunedì, spostandolo a giovedì. Le organizzazioni dei lavoratori sono pronte a trattare, ma ribadiscono l'assoluta «indisponibilità» a discutere di esuberanti o di outsourcing. «L'integrità aziendale per noi è una pregiudiziale», dichiara Fabrizio Solari di Filt-Cgil. Lunedì alle 14 si torna al tavolo, a cui parteciperanno sindacati, azienda, governo e amministrazioni locali coinvolte nella vertenza.

Il governo si è presentato all'incontro in gran completo: Gianfranco Fini, Gianni Letta, Giulio Tremonti, Pietro Lunardi, Roberto Maroni, Antonio Marzano, Altero Matteoli e Rocco Buttiglione. E questa è la prima notizia. «Per la prima volta ho avuto la possibilità di incontrare direttamente il vice presidente del consiglio Gianfranco Fini e il ministro Giulio Tremonti - commenta Solari - Tremonti ai tavoli non si era mai visto. Oggi c'erano otto ministri e mi auguro che sia il segnale che si voglia affrontare seriamente il problema». Insomma, dopo 34 mesi di governo del centro-destra, un amministratore delegato «defenestrato», un bilancio travolto da perdite finanziarie gigante-



Passeggeri in attesa dopo la cancellazione di ieri dei voli Alitalia

Foto di Umberto Faraglia/Ap

i passeggeri

«Abbandonati per ore e nessuno ci dice niente»

Luigina Venturelli

MILANO Settecento voli cancellati, migliaia di passeggeri rimasti a terra, bivacchi arrangiati alla meno peggio in sale d'attesa e davanti ai banchi dei check-in. Ieri in tutti gli aeroporti italiani la rabbia dei viaggiatori delusi conteneva la scena alla vertenza dei lavoratori Alitalia.

La direzione dello scalo romano ha assicurato ogni sforzo per alleviare i disagi della clientela, ma sono stati in molti a lamentare la totale mancanza di informazioni: solo nel tardo pomeriggio gli altoparlanti hanno avvertito della cancellazione di tutti i voli della compagnia di bandiera.

«Non c'è nessuno che ti dica qualche cosa, è uno scandalo - ha reagito Corrado Fortunato, un italo-americano in attesa di rientrare ad Albany - ieri il volo era stato confermato, ma questa mattina ho speso 200 dollari di taxi per arrivare a Fiumicino e scoprire che non era vero. Nessuno sa dirmi niente, se non che è sciopero». La più arrabbiata era però la signora Nina, in coda dalle sei di mattina per raggiungere Chicago: «Basta, con l'Alitalia non volerò mai più. La prima volta è stata 35 anni fa, questa è la seconda ma anche l'ultima. Non c'è un cartello che avverta dello sciopero, nessuno che dia indicazioni e ci sbalottano da un banco all'altro dandoci informazioni contraddittorie. Tutto questo è peggio dello sciopero».

Non è andata molto meglio a Malpen-

sa, dove al settore dei voli internazionali centinaia di persone hanno atteso per ore informazioni su coincidenze ed eventuali voli alternativi.

Disagi anche per i passeggeri dei voli in arrivo che, una volta sbarcati, non hanno trovato sui nastri di riconsegna i loro bagagli. «Qui nessuno ci dice che fine hanno fatto le nostre valigie» ha commentato Luisa Giarratano, arrivata da Parigi dopo le 14 ed ancora in attesa alle 18. Come lei Teresa D'Amore, sbarcata da Madrid: «È da oltre due ore che sono qui in aeroporto, più del tempo di volo dalla Spagna. È incredibile, ancora non sappiamo quando potremo riavere i nostri bagagli».

Disagi tanto diffusi da convincere l'associazione dei consumatori Codacons, nonostante il riconoscimento delle ragioni dei lavoratori, a sporgere denuncia presso la magistratura. «Gli utenti - ha affermato il presidente Carlo Rienzi - hanno sopportato le agitazioni per ben 36 ore, ma adesso dicono basta. Non è giusto prendere i cittadini in ostaggio per portare avanti le proprie rivendicazioni, creando disagi a non finire in tutta la penisola. I lavoratori devono seguire altre strade che non danneggino gli utenti che, tra le altre cose, non hanno responsabilità alcuna nella vertenza».

Per questo il Codacons ha denunciato gli scioperanti alla procura di Roma, chiedendo di accertare gli estremi di tentata estorsione e interruzione di pubblico servizio.

sche, dopo il crollo del trasporto aereo del post 11 settembre, l'esecutivo si è accorto che bisogna salvare Alitalia. Marzano dichiara di non volere «un'altra Parmalat». Ma questa sarebbe una Parmalat annunciata per tempo. E oggi si rischia di finire fuori tempo massimo, visto che il termine del 6 maggio è considerato irrevocabile. Il ministro azionista, cioè Tremonti, finalmente ha parlato chiaro.

«Il governo ha una posizione univoca - ha dichiarato - La nostra è una posizione pragmatica, non ideologica». Su questo c'è da credergli assolutamente (non si vede ombra di ideologia nella fuga). Secondo fonti sindacali il ministro avrebbe ricordato che «la ricapitalizzazione di 1,4 miliardi di euro è stata bruciata in 600 giorni». Ed è per questo che i requisiti di sistema non sarebbero sufficienti a salvare la compagnia. «Se anche ci fosse il pacchetto di 200 milioni di euro basterebbero solo 100 giorni per bruciarli» avrebbe affermato, escludendo la via della ricapitalizzazione di Alitalia. Anche perché, ha spiegato, «se ne può fare soltanto una». «Esattamente quello che abbiamo scritto al governo un anno e mezzo fa - gli ha ribattuto a stretto giro Solari - paventando che i soldi sarebbero stati buttati su un piano sbagliato come quello di Mengozzi».

Niente risorse fresche solo per Alitalia, dunque, ma interventi «minimi» (così avrebbe detto un ministro) per tutto il settore. Si ipotizzano sconti sulle royalties della benzina, misure a sostegno del lavoro (per esempio cassa integrazione), risparmi sui diritti di sorvolo. Non molto di più, visto che da Bruxelles si minaccerebbero già sanzioni se si profilasse qualche forma di aiuto di Stato alla compagnia di bandiera. Il percorso è strettissimo. D'altronde per il governo la priorità è intervenire innanzitutto rispettando i vincoli imposti dalla Commissione europea. Questo avrebbe detto Fini aprendo l'incontro. Il secondo riferimento è il piano industriale. Solo al terzo posto, come ordine di intervento, ci sarebbe poi l'azione del governo sui requisiti di sistema. Tanto basti. Per Fini, in ogni caso, la mossa di ieri significa il ritorno su una «scacchiera» che An considera importantissima e da cui Tremonti e Fi volevano scavalcarla. Sicuramente la partita politica su Alitalia sarà altrettanto cruenta di quella sindacale. Ma per il momento per i lavoratori si accende una luce di speranza. «È un buon inizio - dichiara il leader Cisl Savino Pezzotta - Ma la trattativa sarà lunga».

Visco: «Bisognava dare la compagnia ai francesi»

Il governo ha perso troppo tempo e ora tutto è diventato più difficile. In molti in Europa vogliono vederla fallire

Bianca Di Giovanni

ROMA «Salvare Alitalia? Speriamo che non sia troppo tardi. Per ora vedo un disastro». Non nasconde il pessimismo l'ex ministro del Tesoro Vincenzo Visco. Quando era lui l'inquilino di Via Venti Settembre la compagnia visse lo smacco del divorzio (non consensuale) con Klm, ed iniziò proprio in quei giorni l'era Mengozzi. Vale a dire, il «corteggiamento» di Air France. «Bisognava darla ai francesi. E bisognava farlo già un anno fa. Oggi l'operazione mi sembra difficilissima». Tutto è perduto? Non proprio: se si resta lucidi qualcosa si può ancora fare. Ma i passi sono segnati. E bisogna stare molto attenti a non sbagliare neanche uno. Perché c'è molta gente che vuole vedere Alitalia fallire. Gente potente. «In Europa sono tutti molto contenti se la società va a rotoli - dichiara l'ex ministro - Non è che si mettono a piangere. In sede europea ci sono robusti interessi degli Stati nazionali, quindi bisogna presentarsi forti e preparati. Bisogna sapersi difendere, sapersi muovere a livello diplomatico e propositivo. Noi combattevamo, gli interessi in gioco sono fortissimi». Una cosa è certa: un fallimento sarebbe fatale per l'Italia. «Quando si parla di rischio declino per il Paese si intende proprio que-

sto». **Siamo davvero alla fine?** «Siamo di fronte a un livello di irresponsabilità incredibile, perché era già chiaro l'estate scorsa che l'azienda non reggeva. C'erano state botte micidiali dopo l'11 settembre, con il crollo del traffico aereo. Insomma, c'erano state novità negative in particolare per le società di trasporto aereo, che si sommarono alle difficoltà dell'Alitalia. Noi avevamo seguito il percorso della fusione con Klm, che poi non andò in porto perché gli olandesi si sfilarono. Però hanno dovuto pagare una penale robusta, quindi l'ipotesi era seria. A quel punto Mengozzi, che era subentrato allora, trovò l'alternativa Air France».

Ma con Air France qualcuno teme la «colonizzazione». «Certo l'ipotesi era meno favore-

vole di Klm dal punto di vista dei rapporti di forza, però era una opzione importante. Ma la politica non è stata in grado di seguirla. Il condizionamento dei sindacati interni è stato micidiale, e adesso si rischia di perdere l'azienda».

Secondo lei quindi la strada di Air France era quella giusta?

«L'alleanza internazionale era l'unico modo di salvare e rilanciare l'azienda. Naturalmente questo richiedeva una consapevolezza dei problemi, una saggezza politica nella gestione dei rapporti con i sindacati, un accordo con i sindacati stessi».

Ma forse questa saggezza è mancata proprio a Mengozzi, soprattutto nel rapporto con il sindacato...

«Sì, ma non era una questione solo di Mengozzi. Nel consiglio d'ammi-



Vincenzo Visco Foto di Filippo Monteforte/Ansa

nistrazione c'erano continui condizionamenti politici tra An, leghisti, ecc. Per di più è un'azienda che tradizionalmente ha dentro un peso molto forte di sindacati corporativi, come quelli dei piloti. Così si è perso tempo, si è continuato a rinviare. Nel frattempo l'azienda si è molto rimpicciolita. A questo punto mi auguro sia ancora possibile fare qualcosa».

Ma che cosa. Cosa farebbe lei? Il decreto che tutti aspettano basta o no?

«Io non seguo più la vicenda direttamente, quindi è difficile rispondere. Il decreto mi sembra che sussidi la concorrenza nel momento in cui lo fanno uguale per tutti. Non cambierà molto».

Quindi in un certo senso la posizione di Tremonti è giusta?

«Oggi come oggi può pure darsi

che sia giusta. Ma il problema è: dove era Tremonti e dove erano i suoi amici leghisti in questi anni?».

Intende un anno fa?

«Un anno fa o tre anni fa. Il fatto è che questa è un'ulteriore dimostrazione di come questo governo sia incapace di governare. In tre anni di tempo ha lasciato marcire i problemi del Paese, compresa l'Alitalia. È una cosa da pazzi».

Lei crede a questa tesi che ci sia una operazione dietro, cioè vendere la compagnia a cordate «amiche»?

«Non escludo assolutamente nulla. Se fallisce poi bisognerà ricostituire il capitale e vedere cosa fare. Teniamo presente che questo era già accaduto: in Svizzera e in Olanda, dove Klm si è salvata con una rapidissima e drastica cura di ridimensionamento, e og-

gi ha potuto fare l'accordo con i francesi. Quindi gli esempi esteri c'erano. Non era difficile capire cosa poteva succedere. Speriamo ci sia ancora qualcosa da fare».

Ma perché è andato male il matrimonio con gli olandesi?

«Perché alla fine gli olandesi non si fidavano degli italiani. C'era un pregiudizio forte. Anche perché era scoppata la storia di Malpensa, dove non c'era la ferrovia. Le garanzie che loro avevano richiesto non furono considerate adeguate. Pur tuttavia ormai l'accordo era fatto e quando si sono tirati indietro hanno dovuto pagare la penale. Che ci fossero ritardi su Malpensa è vero. Il problema era anche allora politico: i Comuni della destra facevano ostruzionismo. È stata anche la destra che ha fatto fallire il progetto, mentre adesso i leghisti difendono Malpensa contro Roma. Anche allora non mancò la guerra tra Roma e Milano».

E con Air France perché questi problemi non c'erano più?

«Intanto c'era Parigi, il Charles de Gaulle, di gran lunga più importante. Per di più la fusione era subordinata alla ristrutturazione».

A questo punto il rapporto con i francesi è morto?

«Non lo so. È un fatto che quelli sono partiti e noi siamo rimasti fermi. Comunque il fatto che sia uscito Mengozzi non è un buon segnale».

Era già chiaro dall'estate del 2003 che l'azienda da sola non poteva reggere

Autostrade

Scontro all'assemblea degli azionisti

ROMA Se non calda, movimentata, molto movimentata. L'assemblea della società Autostrade per poco non finisce in rissa. Colpa di «un disturbatore di professione» come l'hanno riferito chi all'assemblea ha partecipato, che con una sola azione ha tenuto ferma l'assise per oltre quaranta minuti invocando anche l'intervento dei Carabinieri.

«Uno disturbatore così non l'avevo mai visto. E dire che sono 25 anni che partecipo ad assemblee» ha riferito il presidente dell'Adusbef Elio Lannutti, uno dei tanti soci presenti. Presentatosi con il nome di «professor Datri», rappresentante della lista di Pietro, l'uomo si è impossessato del microfono e ha tenuto in scacco chi era stato chiamato ad approva-

re il bilancio e a votare, per la parte straordinaria, modifiche statutarie. Neanche l'intervento del presidente Gian Maria Gros-Pietro è riuscito a calmare il presunto professore. «Di divise, comunque, - ha sottolineato il portavoce dell'azienda - da noi non se ne sono viste. Non è certo nello stile della società. Tanto che l'uomo in questione non ha partecipato neanche all'assemblea ordinaria. Ha mangiato quattro tartine ed è uscito».

Nel frattempo l'amministratore delegato della società, Vito Gamberale, aveva fatto sapere che Autostrade è pronta per l'emissione del bond che secondo le stime di mercato e le indiscrezioni circolate finora dovrebbe essere di 6,5 miliardi di euro. «Il consiglio di amministrazione del 19 marzo scorso ha approvato il progetto per l'emissione dell'obbligazione dando mandato al management di elaborarlo», ha precisato Vito Gamberale. «Oggi l'assemblea straordinaria dei soci ha approvato le modifiche statutarie necessarie per attuare il progetto, di sicuro, prossimamente, saremo pronti per procedere all'emissione». Professore Datri permettendo.

25 aprile Resistenza è libertà



Contessa e Bella Ciao
Fabrizio De André
e i Modena City Ramblers
gli Almamegretta
e Paolo Pietrangeli

Le canzoni e i nomi della vecchia e nuova Resistenza in uno straordinario cd



l'Unità

in edicola con l'Unità a soli 7 EURO in più