



Il ministero dell'Economia. Foto Ansa

IMPRESE Banche e assicurazioni verso la rimodulazione fiscale

■ Approda oggi in Consiglio dei ministri il decreto legge che formalizzerà il taglio del cuneo fiscale, estendendolo a banche e assicurazioni. Il decreto prevede il ricorso a una rimodulazione fiscale degli stessi segmenti

beneficiari, scongiurando così il ricorso all'extragetto. Saranno rese operative le norme varate con la Finanziaria che riducono del 5% il carico fiscale per le imprese attraverso l'esclusione, dalla base imponibile Irap, di al-

cune voci legate al costo del lavoro. Tra le ipotesi, su cui hanno già lanciato l'allarme i sindacati di categoria, c'è la possibilità di estendere al settore bancario la Cig con conseguenti aggravati contributivi. Il provvedimento a regime farà affluire al sistema delle imprese circa 7 miliardi di euro. L'estensione del taglio del cuneo a banche e assicurazioni, secondo gli ultimi calcoli, costerà

oltre 500 milioni di euro nei tre anni fino al 2009, ma potrebbe raggiungere anche 700-800 milioni per il triennio 2007, 2008 e 2009. Il governo ha scelto la strada del decreto legge per estendere i benefici del taglio del cuneo fiscale per rendere operativi gli sgravi sin dal prossimo agosto di giugno. Resta fissata al primo febbraio la decorrenza del beneficio. Vengono scongiurate così

anche le obiezioni di Bruxelles in vista di un'imminente bocciatura (le perplessità sollevate dalla Ue riguardano il carattere selettivo dello sgravio). Adesso Ania e Abi, che avevano presentato ricorsi alla Ue contro la misura prevista in Finanziaria i cui benefici andavano soltanto alle imprese, temono che questa rimodulazione trasformi lo sconto in una sorta di partita di giro.

Nessuna estensione, invece, alle imprese titolari di utilities. Una modifica della componente costo del lavoro altererebbe i presupposti della convenzione. In dettaglio, la manovra 2007 prevede il taglio del 5% del costo del lavoro attraverso una riduzione della base imponibile Irap. Per l'anno in corso, l'intervento vale 2,5 miliardi, per poi salire a 4,4 nel 2008 e 4,7 nel 2009.

Martedì nero negli aeroporti italiani

Centinaia di voli cancellati ieri per lo sciopero dei controllori e degli assistenti di volo

■ di Massimo Solani / Roma

FLIGHT CANCELLED È un mantra senza fine quello ripetuto ieri sugli schermi informativi degli scali aeroportuali di tutta Italia. A Fiumicino come a Malpensa, a Napoli come a Bologna la costante è una: tutti a terra, non si vola. Non decollano i voli interna-

zionali, per il magone fra gli altri dei circa settemila tifosi del Milan in attesa di raggiungere Atene per la finale di Champions League di questa sera, e non va meglio per le tratte interne. Otto ore di sciopero (dalle 10 alle 18) indetto dagli uomini radar cui si sono aggiunti gli assistenti di volo dell'Alitalia, che protestano con la compagnia di bandiera per il mancato rispetto degli accordi sindacali. Risultato: centinaia di voli cancellati. A fine serata saranno 331 a Roma, 155 a Napoli, 30 a Napoli e 55 a Bologna, per fermarsi agli aeroporti principali.

Bivacchi e proteste

Ovunque le stesse scene, con viaggiatori in coda davanti ai banchi accettazione e rassegnati di fronte alle comunicazioni del personale. E poi bivacchi nelle sale d'attesa e nei punti di ristoro. I più colpiti i turisti stranieri in transito negli aeroporti, esterrefatti davanti al blocco pressoché totale dei voli. «Dovevo partire per Londra in mattinata - racconta a Fiumicino una donna di origine giapponese mentre accudisce il piccolo Luke, di sette mesi, che piange nel passeggino - mi hanno detto che prima di domani non potrò partire, per cui adesso dovrò tornare a Roma e cercare un albergo». Più tranquilla la situazione nelle zone delle partenze nazionali, dove complice il dovuto preannuncio i banchi per il check in sono rimasti praticamente deserti per tutta la

La protesta e la cancellazione dei voli hanno coinvolto altre compagnie straniere

giornata. **Atene, sogno e incubo** Preoccupazione, per tutta la giornata, l'ha destata la sfortunata combinazione fra la doppia mobilitazione e l'"esodo" dei tifosi milanesi verso Atene per la finale di Champions League di questa sera contro il Liverpool. I timori di ordine pubblico di fronte alla possi-

bilità di trasferimenti cancellati, però, sono presto svaniti e a fine giornata tutti i voli verso la capitale greca sono partiti regolarmente o quasi. I più fortunati, infatti, sono decollati nelle prime ore della mattinata prima che scattasse lo sciopero mentre gli altri hanno soltanto dovuto aspettare la serata quando, terminata l'agitazio-

ne, le partenze si sono andate regolarizzando. **Guerra di cifre** Come spesso accade in queste occasioni, però, i conti non tornano. Almeno stando alle cifre fornite da sindacati, da una parte, e Enav e Alitalia dall'altra. Secondo la federazione degli uomini radar Atmpp a cui aderiscono le sigle

Sacta, Licta, Anpacat e Cila-Av. L'adesione allo sciopero è stata in media del 70%, con «punte di eccellenza prossime al 100%». Una fotografia smentita dall'Ente nazionale per l'aviazione civile secondo cui l'adesione non sarebbe andata oltre il 15%. Situazione simile anche per quanto riguarda la mobilitazione di hostess e

steward dell'Alitalia: secondo i segretari nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, Mauro Rossi, Claudio Genovesi e Marco Veneziani, si infatti è registrata «un'adesione totale». Di tutt'altro tipo la lettura della compagnia di bandiera che ha spiegato che lo sciopero ha «provocato la cancellazione di soli 30 voli». Alla base dell'alto numero di voli annullati, secondo Alitalia, ci sarebbe invece lo sciopero dei controllori di volo Enav.

Nel frattempo, però, non si placano le polemiche sullo stato d'agitazione degli assistenti di volo Alitalia che prosegue da una settimana a causa del mancato rispetto del contratto aziendale. Anche in virtù della concomitanza con lo sciopero indetto dagli uomini radar. «Credo che tutte le rivendicazioni delle maestranze, dei dipendenti Alitalia siano giustificabili - ha commentato il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro - Ma in questo momento dopo anni stiamo finalmente procedendo con la cessione di quasi il 50% delle quote a privati secondo un piano industriale prestabilito che mette al primo posto la salvaguardia dei posti di lavoro proprio di queste maestranze. Mi pare un po' controproducente e soprattutto inopportuno attuare lo sciopero proprio in questo momento». Ma il muro contro muro fra azienda e sindacato non sembra destinato ad allentarsi, con questi ultimi che hanno chiesto l'intervento del governo sulla vertenza dopo l'incontro alla commissione di garanzia sugli scioperi che ha invitato le parti a riaprire il confronto. «Prima di dichiarare un nuovo sciopero aspettiamo di vedere se nelle prossime ore arriva un intervento dell'esecutivo», ha spiegato Mauro Rossi della Filt Cgil. Nel frattempo, però, le sette sigle sindacali che rappresentano gli assistenti di volo Alitalia stanno valutando la possibilità di chiedere all'azienda un risarcimento «perché - spiegano - è sua la responsabilità anche del danno all'immagine di hostess e steward del paese».

Solo in tarda serata l'esodo dei tifosi milanesi verso Atene si è lentamente concluso

HANNO DETTO

Epifani



Quelli che hanno scioperato sono persone esasperate in un'azienda che è stata lasciata andare

Di Pietro



Le rivendicazioni sono giustificabili ma in questa fase lo sciopero mi pare inopportuno



L'aeroporto di Fiumicino a Roma. Foto di Plinio Lepri/Ansa

Le regole della privatizzazione

L'esame dei piani industriali per Alitalia precederà la valutazione delle offerte economiche

I piani industriali saranno valutati dal Tesoro secondo due punti di vista:

■ raggiungimento di obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo (sviluppo dell'offerta, ammodernamento della flotta, livelli occupazionali, redditività, risorse finanziarie investite, tempi per il raggiungimento degli obiettivi)

■ coerenza tra azioni strategiche ed evoluzione dei parametri operativi (crescita, yield, posti chilometro offerti e load factor, costo unitario, interventi sulla flotta, sostenibilità finanziaria).

Verrà attribuito un punteggio ad ognuna di queste voci (se uno dei concorrenti andrà sotto il minimo richiesto sarà escluso dalla valutazione delle offerte economiche)

L'offerta dovrà essere almeno pari alla valutazione di appositi advisor ed è prevista la possibilità di rilanci se c'è uno scarto al 5% tra le offerte

Il Tesoro cederà il 39,9% di Alitalia ma è disponibile a dismettere "su richiesta dell'acquirente selezionato" un ulteriore 10% e dunque la propria intera partecipazione, pari al 49,9%

P&G Infograph

L'ANALISI Perché i lavoratori si sentono abbandonati

Il conflitto dei disperati

■ di Bruno Ugolini

Un cittadino, certo, può anche stupirsi e dare in escandescenze. Ma come? Abbiamo a che fare con un'azienda sull'orlo del collasso per spese e sprechi e questi scioperano? E proprio nel momento in cui sono in corso delicatissime trattative, nella disperata ricerca di un generoso compratore? Sono interrogativi che devono aver attraversato la testa di migliaia di viaggiatori appiedati ieri in tutti gli aeroporti del Paese. A causa di uno sciopero non di tutti i lavoratori dell'Alitalia, ma di una parte di loro, ovvero, gli assistenti di volo, oltre che dai controllori di volo che hanno colpito tutti. Un conflitto che appare come la ciliegina sulla torta avvelenata di una storia infinita. La famosa Compagnia Nazionale di bandiera ha visto in questi anni un susseguirsi di ristrutturazioni, di tagli degli organici, di un alternarsi di managers.

Erano capitani d'industria che promettevano mirabile, da Giovanni Bisignani a Francesco Mengozzi, al duo Zanichelli-Bonomi fino a Giancarlo Cimoli. Magari se ne andavano dopo vivaci esperienze, non colpiti da sanzioni, ma ingrassati con liquidazioni dorate. Men-

tre, per contrappeso, le schiere degli assistenti di volo si riempivano di precari, atipici postfordisti e altalenanti. E i campi d'atterraggio si coloravano di tante sigle nuove, magari solo per qualche stagione: Easyjet, Meridiana, Fair, Eurofly, Airone, Lauda Air, Livingston Club Air, Alpi Eagles, ASir Dolomiti, Volare, Air Europe, Italy First, Blue Panorama, Neos...

Ora sembra di essere giunti alle pagine finali di quest'odissea che ha sconquassato il trasporto aereo nazionale, nell'era del low cost. C'è chi, all'Alitalia, approfittando di questa specie d'interregno tra un passato devastante e un futuro ignoto, ha scatenato la guerriglia antisindacale, per gettare benzina sul fuoco, calpestando legittimi diritti contrattuali, mostrando la faccia dura. Invece di contribuire a creare un clima di serenità aziendale. Magari costoro vorrebbero consegnare ai futuri acquirenti una compagnia ridotta al modello Ryanair. Tutti in volo e tutti precari. Con il rischio che la precarietà colpisca anche gli utenti, i passeggeri. Quegli stessi passeggeri che ieri, desolati per le cancellazioni dei voli, imprecavano alla ricerca di un nemico.

Il Tesoro è pronto a vendere tutta la partecipazione (49,9%) in Alitalia

Ultima novità per la privatizzazione della compagnia: lo Stato potrebbe rinunciare ad avere una presenza in futuro. «Sorpresa» dei sindacati e di Rifondazione

■ di Roberto Rossi / Roma

Alitalia potrebbe diventare interamente privata. La notizia era nell'aria da giorni e ieri è stata confermata dal Ministero dell'Economia. Nella lettera di procedura con la quale vengono comunicati ai potenziali acquirenti della compagnia aerea, contenuto e modalità di presentazione delle offerte vincolanti, c'è anche scritto che, «laddove l'acquirente selezionato ne facesse richiesta», il Tesoro potrebbe vendere l'intera quota del 49,9% di Alitalia e non solo il 39,9%.

Una novità, questa del Tesoro, che ha spiazzato alcuni partiti della maggioranza, come Rifonda-

zione comunista che in una nota ha espresso «sorpresa» per la scelta, e i maggiori sindacati. Le organizzazioni dei lavoratori temono di perdere un interlocutore istituzionale in un'azienda storicamente legata a filo doppio con lo Stato. «Sarebbe utile che il Tesoro mantenesse, almeno per un po'

Le offerte vincolanti dovranno essere presentate in busta chiusa entro il 2 luglio prossimo

di anni, una quota nel pacchetto azionario di Alitalia» ha detto, tra gli altri, il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti. «Questo ha spiegato il sindacalista - non per interferire sulle decisioni dell'azienda, ma perché Alitalia ha una rilevanza nazionale, e la presenza del Tesoro permetterebbe di essere messi a conoscenza di eventuali strategie che andassero contro gli interessi nazionali». Ma a Tommaso Padoa-Schioppa dell'interesse nazionale in un'azienda che allo Stato è costata oltre 3 miliardi di euro in termini di ricapitalizzazioni, forse, interessa poco. La privatizzazione sarà perciò totale. E andrà avanti con queste modalità. I potenziali

acquirenti di Alitalia dovranno consegnare la propria offerta vincolante al Tesoro tra le ore 13 e le 17 del 2 luglio prossimo. Fino a tale data sono consentite aggregazioni tra i tre partecipanti alla gara (AirOne-Intesa Sanpaolo, Tpg-Mediobanca, Airflot-Unicredit).

Le offerte vincolanti per Alitalia dovranno essere consegnate al Tesoro con un «plico debitamente sigillato» contenente tre buste. Una conterrà la lettera di offerta vincolante ed incondizionata, la seconda busta dovrà contenere l'indicazione del corrispettivo offerto per i titoli, la terza dovrà contenere una dichiarazione relativa alla eventuale intenzione del

partecipante alla fase delle offerte vincolanti di acquisire le azioni residue. Una volta aperte le buste il Tesoro valuterà i piani industriali presentati con specifici punteggi. 60 punti saranno dati nella valutazione del raggiungimento degli obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo, attribuendo un massimo di 10 punti per ciascuno di questi parametri: sviluppo dell'offerta, ammodernamento della flotta, livelli occupazionali, redditività, risorse finanziarie investite, tempi previsti nel piano industriale definitivo per il raggiungimento degli obiettivi di risanamento, rilancio e sviluppo. Altri 60 punti, un massimo di 10 per

ogni parametro, sono riservati alla coerenza tra le azioni strategiche identificate e l'evoluzione dei parametri operativi, economici e di mercato: si tratta della crescita prevista, dell'andamento del rendimento, dell'evoluzione congiunta di posti-chilometro offerti, di interventi sul costo unitario, di interventi sulla flotta e della sostenibilità finanziaria. Saranno esclusi coloro che non supereranno un punteggio minimo complessivo di 90 punti o di 40 punti per ciascuno dei due gruppi di parametri. Se le offerte per Alitalia saranno troppo simili i partecipanti alla gara saranno invitati a rilanciare fino a quando non si avrà avuto

il rilancio più alto. Inoltre in caso di presentazione dell'offerta vincolante da parte di una cordata o di una newco per Alitalia sarà richiesto l'impegno di adottare una struttura societaria adeguata a garantire il mantenimento degli slot. Si richiede in particolare «l'impegno ad adottare una struttura societaria, azionaria o di governance che, alla data di sottoscrizione del contratto definitivo, sia adeguata a garantire il mantenimento, in capo ad Alitalia, della possibilità di accedere al portafoglio dei diritti di traffico della Repubblica italiana nel rispetto degli accordi bilaterali in essere e del regolamento 23 luglio 1992».