

Sul piano Alitalia alta tensione tra azienda e sindacati

Prato denuncia «troppi interessi di parte»
Passera invita il Tesoro a decidere

di Roberto Rossi / Roma

TAGLI Nessuna decisione sugli esuberi verrà presa senza il consenso dei sindacati. Alitalia sceglie la linea del dialogo, ma la tensione resta alta. Nel documento approvato ieri al termine del consiglio di amministrazione l'azienda si impegna a definire «in stretta

intesa con le organizzazioni sindacali e le associazioni professionali» le ricadute sugli aspetti occupazionali derivanti dall'attuazione dal piano industriale. La decisione del consiglio di amministrazione non collima però con l'atteggiamento del presidente del gruppo Maurizio Prato. Che ieri, dopo il consiglio di amministrazione, si è presentato all'incontro con i sindacati con un'aria di forte disappunto lamentando «una rincorsa a interessi particolari e uno scontro fra categorie che indeboliscono l'interesse generale per la continuità aziendale». Il manager ha subito lasciato la riunione. Forse il riferimento era agli scioperi bianchi della scorsa settimana messi in atto dai dipendenti di Alitalia Express a Malpensa e che hanno portato alla cancellazione di decine di voli. Eppure ieri, l'Anpac, il potente sindacato autonomo dei piloti, responsabile degli scioperi, ha fatto sapere che la situazione dei voli di Alitalia Express all'aeroporto varesino potrebbe tornare alla normalità già da oggi. In particolare, ha

spiegato il presidente dell'Anpac, Fabio Berti, «il presidente della compagnia, che ha ascoltato tutte le sigle sindacali, ha recepito anche le nostre indicazioni contro i tagli della flotta».

Questo per i sindacati confederali vuol dire solo una cosa: il piano di sopravvivenza 2008-2010 è «nato morto». Il governo avrebbe ridimensionato Prato, invitandolo ad attenersi strettamente al mandato di vendere l'avio linea senza uscire da tali limiti (come il taglio ai piloti). Nessun risanamento ma solo vendita.

Comunque le parti dovrebbero tornare al tavolo della trattativa martedì prossimo 11 settembre e lì cominciare a parlare di numeri del piano. Che, tra l'altro, «ad eccezione di alcune prime e propedeutiche azioni», partirà dalla prossima stagione estiva e cioè dalla «la summer season 2008» che parte il 30 marzo 2008. Nel piano nessuna grande novità. Secondo Prato Alitalia avrà una riduzione, a livello di gruppo, degli aeromobili di breve-medio raggio, un incremento (a fine periodo) degli aeromobili di lungo raggio e una «razionalizzazione e semplificazione del network» con «lo sviluppo dell'attività low cost». Nessun dettaglio, invece, su Malpensa e sulla ricapitalizzazione che saranno decisi più avanti.

METALMECCANICI

Calearo, il falco: «Difficile il rinnovo del contratto»

La partita entra nel vivo, e Federmeccanica mette le mani avanti. Il contratto dei metalmeccanici è tutto in salita. «Fino a ieri abbiamo detto che era in atto una positiva ripresa dei volumi, pagata però con una fortissima compressione dei margini; oggi anche i volumi cominciano a rallentare, come segnalano l'Istat e la nostra indagine trimestrale. Il rinnovo del contratto nazionale si mostra quanto mai difficile a causa di una piattaforma rivendicativa onerosa e complessa che trae origine anche da una percezione sbagliata del contesto economico in cui operano le imprese». Così Massimo Calearo, presidente nazionale di Federmeccanica, incontrando gli imprenditori bolognesi. «Le imprese - ha aggiunto Calearo - devono fare uno sforzo per cercare di soddisfare al meglio le esigenze di reddito dei lavoratori, ma il reddito prima di essere distribuito deve essere prodotto e per questo è necessario, tra l'altro, migliorare tutti i fattori di produttività, lavoro compreso. È per questo che chiediamo al sindacato un atteggiamento diverso sulla questione dell'orario di lavoro che, anche alla luce di quanto sta accadendo nelle nazioni a noi più vicine, a partire da Francia e Germania, deve essere reso più elastico ed efficiente».

BANCHE

Italease perde 478 milioni in sei mesi

Banca Italease chiude il semestre in rosso per 478,8 milioni di euro e risponde a Mario Draghi. Il consiglio d'amministrazione dimissionario dell'istituto di leasing, passato alla cronaca a causa della crisi derivati, ha approvato all'unanimità il testo relativo alle controdeduzioni da inviare alla Banca d'Italia, in risposta all'ispezione avvenuta durante gli ultimi sei mesi della dirigenza targata dall'ex amministratore delegato, Massimo Faenza. Il testo, che verrà inviato entro l'assemblea di sabato prossimo (10 settembre in seconda), sarà esaminato dagli ispettori di via Nazionale. Si è trattato di un consiglio «silenzioso», durante il quale non «è emerso nulla di nuovo», ha detto un consigliere lasciando nel pomeriggio la sede in Via Cino del Duca. D'altro canto, Piero Luigi Montani, consigliere dimissionario della Banca in quota ad Antonveneta ha mostrato maggiore ottimismo, facendo intendere che il peggio è ormai superato. Adesso gli occhi sono puntati sull'assemblea di sabato che darà il via libera all'aumento di capitale da massimi 700 milioni di euro. E l'offerta della ricapitalizzazione dovrebbe partire a inizio novembre (fine settembre consegna del filing alle Autorità). Italease ha chiuso in forte calo (-5,37% a 16,81), interrompendo il ciclo positivo iniziato la scorsa settimana.

Prato punta ad aumentare il numero complessivo dei passeggeri del gruppo (dai 25,5 milioni stimati per il 2007 ai 28,7 milioni per il 2010) e ad accrescere la capacità in termini di posti offerti (1,6% il me-

dia ogni anno). Mantenendo stabile il numero di ore volate nel medio raggio e incrementando del 5% quello del lungo, «il coefficiente di riempimento si incrementerà da un livello del 64% stimato per

l'intero 2007 ad un livello di 68,4% per il 2010». Il tutto per portare il gruppo, che conta di migliorare i margini operativi dell'11% per il 2010, verso la privatizzazione. «I primi contatti

con soggetti potenzialmente interessati» ci sono stati spiega Alitalia. Contatti, prosegue la nota, che la società «prevede di completare nei tempi più brevi». Come richiesto ieri dall'amministratore delegato

di Banca Intesa, advisor di AirOne, Corrado Passera. Per Passera il governo deve prendere al più presto una decisione sul futuro della compagnia «perché non si può lasciare l'azienda decadere».



Maurizio Prato, Presidente dell'Alitalia ieri a Ciampino alla partenza di Papa Benedetto XVI Foto Ansa/Telenews

L'INTERVISTA CARLO TOTO Il proprietario di AirOne rilancia a una condizione: ci vuole un accordo sindacale preventivo

«Datela a me, tengo anche Malpensa»

di Giampiero Rossi inviato a Cernobio

Datemi un accordo con i sindacati e vi risolverò Alitalia. Il patron di AirOne, Carlo Toto, dal Workshop Ambrosetti rilancia le sue condizioni per raccogliere i cocci della compagnia. E parla di quella che tiene a definire già "la nuova Alitalia" come se fosse già sua. Ha in mente il nome del manager cui affidarla: "Italiano ma di grande esperienza internazionale". Ma in questa fase di sopravvivenza, per un potenziale acquirente è decisivo che la compagnia raggiunga un'intesa con i rappresentanti dei lavoratori.



Carlo Toto, a che punto è la partita per l'acquisizione di Alitalia?

«Non abbiamo mai smesso di progettare l'acquisizione di Alitalia, siamo stati gli ultimi a rimanere nella precedente gara e aspettiamo che sia l'advisor a contattarci, così come dovrà fare con tutti gli altri concorrenti vecchi e nuovi».

Maurizio Prato ha presentato un contestatissimo, piano industriale. Cosa ne pensa?

«Stimo molto Prato e non si può non tenere presente che quello che ha presentato è un piano di sopravvivenza, temporaneo. Toccherà all'acquirente formulare un progetto a lungo termine».

A quali condizioni manterrete il

vostro interesse?

«Non poniamo condizioni, ma certo per realizzare qualunque piano industriale ci vuole un buon accordo con le sigle sindacali, con tutte le sigle e non solo con la maggioranza. Noi abbiamo tutto quello che è necessario per fare funzionare Alitalia, ci potrebbero essere degli esuberi, ma noi pensiamo che tutti gli attori in campo debbano fare dei sacrifici, e questo varrà anche per noi. Ma anche ai sindacati servono certezze. La verità però è che negli ultimi 10 anni nessun accordo sindacale è stato rispettato. Se festa è stata, la festa è finita».

E che idee avete per la gestione delle rotte, degli hub?

«La nuova Alitalia avrà una nuova gestione, un nuovo management, nuovi

aeroplani: ne abbiamo già ordinati 90 per il medio raggio e stiamo concludendo accordi per nuovi velivoli per il lungo raggio, insomma stiamo creando le condizioni di risanamento e di espansione della compagnia. Quanto agli hub, possono benissimo coesistere due, come accade in altri paesi, ma di certo gli aerei devono essere disponibili là dove il mercato li richiede».

Ma se ci sarà bisogno di sostenere il mercato da Malpensa, come farete con il personale che sta a Roma?

«Per ridurre i ritardi e i tempi morti anche il personale viaggiante deve partire da dove parte l'aereo. Occorre pensare ai trasferimenti, ma anche a risolvere i problemi delle persone che, con gradualità, dovrebbero spostarsi».

il mensile italiano scritto a Bruxelles

Europea

Allegato de **l'Unità** in uscita

10

lunedì settembre

PSE
Gruppo Socialista al Parlamento Europeo
Delegazione Italiana

www.delegazionepse.it