

Hanno sempre dimostrato una notevole capacità d'adattamento, fin dall'inaugurazione di Malpensa, il 23 ottobre 1998, quando dovettero aprire a spalate le porte degli uffici aeroportuali di cui, misteriosamente, si erano perse le chiavi.

Da allora i 18mila dipendenti dello scalo si sono addestrati ad affrontare emergenze di ogni tipo: sette piani industriali non applicati, infrastrutture mai costruite, investimenti rimasti sulla carta, sentenze europee sfavorevoli, precipitazioni impreviste di neve e di bagagli. Hanno stretto i denti e rimboccato le maniche.

Così Malpensa è sopravvissuta, nonostante tutti gli schiaffoni presi ha visto crescere il proprio traffico più del doppio dei grandi hub transalpini (il 10,8% contro il 4% del parigino Charles De Gaulle). Per questo la mazzetta in arrivo dalla ricetta di Prato per Alitalia (la cancellazione di 14 rotte intercontinentali e dei voli d'alimentazione dagli altri aeroporti italiani) ha un sapore amaro. Sarà il colpo di grazia inflitto ad una creatura che con i denti si è tenuta attaccata ad ogni possibilità di salvezza.

I lavoratori dello scalo attendono con un misto d'ansia e rassegnazione. «Questa situazione d'incertezza totale sta diventando impossibile da sopportare», racconta Tommaso Lacialamella, 33 anni, addetto al check-in. Con una famiglia ed un mutuo per la casa, preferisce non pensare all'eventualità di perdere il posto: «Mi ricordo il giorno in cui ho messo piede in aeroporto per la prima volta, nove anni fa: tutti correvano dietro allo sviluppo, le compagnie facevano a gara per atterrare a Malpensa, noi dipendenti sognavamo addirittura di far carriera».

Invece, le cose sono andate diversamente: nel 2000 è naufragata l'alleanza strategica con l'olandese Klm, l'impegno di Alitalia ha iniziato a farsi scostante, e la Corte di giustizia europea ha accolto il ricorso di 8

Malpensa, esuberanti e proteste

«Chi ascolta i lavoratori?»

compagnie aeree (tra cui British Airways, Lufthansa, Airfrance) contro il loro trasferimento dallo scalo di Linate a quello di Malpensa. Tra le motivazioni della sentenza, pure l'assenza d'infrastrutture adeguate. Non a caso. La regione Lombardia non ha mai investito i 5.280 miliardi di lire messi a disposizione dall'allora governo D'Alema per lo sviluppo dei trasporti intorno allo scalo varesino (basterebbero nove chilometri di ferrovia per collegare l'aeroporto con la linea internazionale del Sempione per il trasporto merci, ma nessuno ha mai provveduto). E il comune di Milano ha sempre utilizzato la Sea, la società controllata che gestisce l'aeroporto, come una gallina dalle uova d'oro da cui attingere risorse per le spese correnti (Gabriele Albertini, in un solo anno, ha riscosso dalla Sea 250

Colombo (Cgil): «Se il partito democratico non s'impegna per questo scalo, qui al Nord sparirà»

I desk dell'Alitalia all'aeroporto di Malpensa. Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa

di Luigina Venturelli inviata a Malpensa



milioni di euro tra spese per gli investimenti e dividendi). Eppure, in questi giorni, Roberto Formigoni e Letizia Moratti si litigano il titolo di più strenuo difensore di Malpensa. Stesso opportunismo politico da parte della Lega Nord: da anni governa il territorio di Varese come un feudo, ma non mai ha mosso un dito alle richieste dei sindacati perché le istituzioni locali si mobilitassero. «Chi è rimasto a guardare mentre Malpensa affondava dovrà assumersene la responsabilità», dice Pietro De Carlo, 32 anni, dipendente della più importante società di catering dell'aeroporto. «In ditta si stanno già facendo i conti degli esuberanti: con la cancellazione dei voli internazionali Alitalia, se ne dovranno andare in 200 su 600».

Le voci che si rincorrono nell'area rampa non sono migliori.

I dipendenti Sea aspettano l'annuncio di 1500 cassintegrati «Siamo soli, qualcuno dovrà pagare»

Pare che la Sea stia per annunciare 1.500 esuberanti su 4mila dipendenti e che il Comune di Milano abbia già chiesto al governo i relativi ammortizzatori sociali. «Che tristezza» si lamenta Alessandro Fiorentini, 35 anni, dipendente Sea dal 1996. «Oggi sono impiegato al carico e scarico merci, ma ho iniziato dalla pulizia dei bagni per 900mila lire al mese, nonostante un diploma in ragioneria. Ero contento, pensavo fosse l'inizio di una lunga e sicura vita lavorativa». I dipendenti hanno vissuto sulla propria pelle la parabola discendente delle fortune di Malpensa, con contratti sempre più flessibili e con condizioni di lavoro sempre più dure: «A parità di traffico aereo, lavoriamo con 1.200 persone in meno rispetto a cinque anni fa», spiega Leonardo Ruo della Filt-Cgil. «Malpensa è diventata una fucina di precarizzazione, proprio in uno dei territori più ricchi di tutta Europa: è dal 2000 che in Sea non abbiamo un passaggio a tempo indeterminato, l'80% delle assunzioni avviene con contratti stagionali e molti addetti sono stagionali da quasi dieci anni». Difficile, ad oggi, immaginare un futuro sereno: «Per garantire 18mila occupati, bisogna mantenere 22 milioni di passeggeri all'anno - sottolinea Flavio Norsa, della Camera del lavoro di Milano - Malpensa ha un importante ruolo da giocare, a prescindere dal vettore di riferimento, ma serve che il governo proceda alla revisione del traffico aeroportuale italiano e decida di restare su un mercato vettore d'innovazione e sviluppo». Per questo il sindacato chiede un incontro urgente a Palazzo Chigi: le aspettative nei confronti dell'esecutivo e del centrosinistra sono elevate. «Se il Partito democratico non affronta la crisi Malpensa e smentisce gli impegni presi nei confronti del Nord, allora sparirà, può scordarsi di vincere in questo territorio», puntualizza Ezio Colombo della Filt Cgil.

COMPAGNIE

Eurofly: stipendi in ritardo Piloti decidono lo sciopero

Cieli tormentati e stipendi a rischio. Desta preoccupazione anche la situazione finanziaria del gruppo Meridiana e della controllata Eurofly, secondo l'Anpac, l'associazione dei pilo-

ti, in pessime condizioni di bilancio. I piloti di Meridiana ed Eurofly aderenti all'Anpac confermano così le 24 ore di sciopero previste per il prossimo 19 gennaio. Dopo le smentite ufficiali

diffuse di Eurofly, conseguenza dell'allarme lanciato dai piloti l'Anpac conferma «che in Meridiana ed in Eurofly gli stipendi del mese di dicembre sono stati pagati con grave ritardo soltanto il 4 gennaio. Questo evento, mai accaduto prima d'ora, insieme con la mancanza di una chiara strategia industriale del gruppo Meridiana e alle pessime condizioni di bilancio della società quotata Eurofly, getta delle pesanti ombre sul futuro delle due compagnie controllate dal principe Karim Aga Khan».

PICCOLI SCALI CRESCONO

Anche Cuneo promossa per volare verso Fiumicino

Cuneo promossa. Anche lo scalo di Levaldigi ha ottenuto la «certificazione di aeroporto», formale attestato di appartenenza agli standard internazionali di sicurezza e capacità opera-

tiva. Un passaggio burocratico che permette la concessione ventennale per la società di gestione dello scalo, favorendo così i piani di sviluppo. Questi ultimi dovranno però passare, oltre ai

voli low cost che già interessano Levaldigi (verso la Romania e verso l'Albania), anche attraverso il collegamento con Roma (in gara Alitalia, Airone e Air Vallée), nel rispetto di una formula tecnico-normativa che consente allo Stato di erogare fondi per sostenere i voli verso la capitale dalle aree più periferiche del Paese. I fondi statali già stanziati sono pari a un milione di euro l'anno per due anni, eventualmente prorogabili a tre; a queste risorse la Regione Piemonte ha assicurato l'aggiunta di 150.000 euro l'anno.

Bertone, la famiglia litiga e lunedì gli operai tornano in fabbrica

Nulla di fatto nella riunione alla Regione Piemonte. Restano in piedi le due proposte contrapposte di Reviglio e Rossignolo

di Giampiero Rossi / Milano

DUBBI Lilli Bertone giura di avere la titolarità per vendere la sua storica carrozzeria, ma istituzioni e sindacati chiedono più chiarezza sull'assetto proprietario e sul

piano industriale del finanziere Domenico Reviglio. Tutto rinviato al 9 gennaio, dunque, al termine dell'incontro di ieri alla sede della Regione Piemonte. Al momento, però, non c'è alcuna proroga ulteriore della cassa integrazione, scaduta il 31 dicembre, e gli stipendi dei 1.300 lavoratori saranno pagati dalla Bertone come prevede la legge, e lunedì si presenteranno regolarmente in fabbrica. Anche ieri, tuttavia, sono affiorate le divisioni tra Lilli Bertone, presidente della società, e la figlia Barbara che ha parlato anche a nome della sorella Marie Jean: la prima preferisce il piano Reviglio perché le consente di mantenere un 30% dell'azienda, mentre le due figlie consideravano più valida la proposta di Gianmario Rossignolo, ex manager Telecom e Zanussi, che peraltro non si arrende: «La famiglia Bertone ha impegni scritti nei miei confronti». Insomma, c'è ancora grande confusione. «Non nascondiamo una



Manifestazione di metalmeccanici. Foto di A.Contaldo/Ansa

certa preoccupazione - dice il vicepresidente della Regione, Paolo Peveraro - ma verificheremo ogni dettaglio del nuovo piano, compresa l'esistenza e la reperibilità dei 150 milioni di euro». Lilli Bertone ha spiegato il complesso assetto societario: la holding Bertone Spa, alla quale fa capo l'88,8% della carrozzeria (l'altro 11,2% è detenuto direttamente dalla signora Bertone) è da lei controllata

per il 20%, dai cugini Gracco De Lay per il 35% e dalla società svizzera NuBe per il 45%. Di quest'ultima Lilli Bertone avrebbe poco più del 50%, mentre il resto sarebbe in mano alle due figlie. Reviglio acquisterebbe il 20% delle azioni detenute da Lilli e il 45% controllato da NuBe, ma anche il 100% del Centro Stile. Tutto andrebbe in una newco ricapitalizzata con un investimento di 50 milioni e di

cui Lilli Bertone manterrebbe il 30%. Resterebbe fuori solo Glass, una società minore del gruppo. «Gli unici a rischio, in questo momento, sono i lavoratori che sono anche l'unico patrimonio della Bertone - osserva il leader della Fiom torinese, Giorgio Airaud - da oltre un anno l'azienda non ha ordini ed è stucchevole che la decana della famiglia Bertone continui a dire che le sue scelte sono

nell'interesse dei lavoratori. Temiamo che la signora Bertone pensi, in realtà, soprattutto a se stessa e al suo ruolo sociale o che sia molto mal consigliata, in una situazione che sempre più assume l'aspetto di uno psicodramma». Il piano presentato da Reviglio? «Finora è troppo vago, con pochi numeri e pochi impegni. Il sindacato metalmeccanico torinese lo aspetta a una verifica seria».

SCUDERIA AUTO

Ferrari, Porsche, Maserati, Daimler per l'hobby del finanziere Gnutti

Già si sapeva della grande passione di Emilio Gnutti, il finanziere bresciano protagonista di alcune tra le più clamorose operazioni finanziarie di questi ultimi anni, a cominciare da Telecom. Più di una volta, Emilio Gnutti era stato ritratto alla guida di vetture sportive d'epoca alla partenza da Brescia della storica MilleMiglia. Adesso Radiocor gli ha fatto i «conti in tasca» e ha contattato nelle sue autorimesse nove Ferrari, due Porsche, tre Lancia Aurelia, una Maserati e anche una Daimler benz. La ricca scuderia fa capo alla famiglia Gnutti. Il parco automobili annovera modelli prestigiosi (soprattutto

auto d'epoca) e quasi introvabili Ferrari, oltre alla mitica Daimler Benz 300. La scuderia era in capo alla Gp Line, società appartenente alla galassia di Emilio Gnutti, ma dallo scorso 27 novembre è passata alla Gp Finanziaria, holding di partecipazioni della stessa famiglia Gnutti. Questo in virtù del profondo riassetto, dopo alcune disavventure finanziarie, che ha portato all'incorporazione della Gp Line, della 5 G e della Sf (altre due società controllate dal finanziere bresciano) nella Gp Finanziaria. Le redini di quest'ultima, sempre l'anno scorso, per decisione di Emilio Gnutti sono passate ai figli Thomas e Arianna.

PORTO DI CAGLIARI

I sindacati accusano la Maersk: dirotta altrove il traffico container

«Nel porto container di Cagliari, dopo un iniziale sviluppo dei traffici, sono a rischio quelle poche centinaia di posti di lavoro creati (una goccia rispetto alla potenzialità reale), perché porti forti, internazionali, scelte strategiche di operatori mondiali - come la Maersk, proprietaria di una parte del pacchetto azionario della Cict - fanno transitare i container in altri porti del Mediterraneo». Il calo dei traffici nel Porto Canale di Cagliari preoccupa Cgil, Cisl e Uil territoriali, soprattutto in vista del contratto di localizzazione che porterà nuovi investimenti per oltre 60 milioni di euro, di cui 22 milioni a carico del ministero

dello Sviluppo economico. «La crisi non dipende dalla produttività degli occupati, che a Cagliari è alta e risponde allo standard di 24 container scaricati ogni ora», spiega Enzo Costa, segretario della Camera del lavoro di Cagliari. Quanto al futuro del porto storico di Cagliari, «occorre chiedere con forza - insistono i sindacati - l'inserimento della Sardegna nelle rotte delle autostrade del mare, da cui l'isola è esclusa, che potrebbero evitare il fenomeno delle merci, dirette al sud Sardegna (il 60% del totale), che sbarcano a Olbia e, caricate sui Tir, intasano la già malandantissima Carlo Felice».