

LA VENDITA

Il disco verde dopo una riunione del Consiglio dei ministri. L'accettazione sarà comunicata da Padoa-Schioppa tramite una lettera

Palazzo Chigi dovrà aprire una linea di credito per trecento milioni. La Commissione europea avverte: niente aiuti di Stato

Alitalia, dal governo il primo via libera

Il Tesoro si impegna ad aderire all'offerta di Air France. In Borsa il titolo crolla del 26%

di Roberto Rossi / Roma

VIA LIBERA Alitalia marcia dritta verso Air France. Ieri il ministero del Tesoro, a sorpresa per i tempi, ha aderito all'offerta vincolante presentata dal gruppo francese lo scorso venerdì. Il via libera è avvenuto al termine di un Consiglio dei ministri di circa due ore.

Durante la riunione il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa «ha informato il Presidente del Consiglio - che ha espresso condivisione - in merito alla lettera che egli stesso invierà ad Alitalia contenente l'impegno ad aderire alle previste offerte pubbliche di scambio (per le azioni) e di acquisto (per le obbligazioni) da parte di Air France». In questo modo Palazzo Chigi si vincola alle condizioni imposte da Air France per rendere efficace il contratto. Tra queste la richiesta per l'apertura di una linea di credito per 300 milioni di euro, che Air France restituirà subito dopo l'aumento di capitale, e l'impegno a rimuovere in maniera definitiva - «con l'adozione di un decreto legge o qualsiasi altra soluzione soddisfacente» - il rischio di un risarcimento miliardario per la causa intentata dalla Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, ad Alitalia.

E proprio l'ipotesi di un prestito statale ha fatto rizzare le antenne alla Commissione europea. Michele Cercone, portavoce del commissario Ue ai Trasporti, Jacques Barrot, ha subito ricordato che per qualsiasi intervento pubblico in favore di Alitalia, che già aveva usufruito di una deroga molti mesi fa, il Tesoro dovrà rispettare le condizioni di mercato. La celerità del governo a chiedere servirà anche a dare maggiore stabilità al titolo. Il primo giorno di Borsa di Alitalia, dopo la presentazione del piano di Air France, è stato infatti drammatico. Il titolo ha perso il 26,59% a 0,392 euro dopo aver toccato, in corso di seduta, un minimo di 0,33 euro (-38,11%). Triplicati rispetto alla vigilia gli scambi: di mano sono passate 44,5 milioni di azioni (il 3,2% del capitale ordinario), contro una media degli ultimi trenta giorni di 5,9 milioni di azioni. E non poteva essere così. Nell'offerta vincolante presentata dal consiglio di amministrazione di Air France lo scorso venerdì Alitalia è stata valutata 140 milioni circa. Cioè 10 centesimi per azione. Un niente se si pensa che nell'ultima quotazione di venerdì scorso il titolo aveva chiuso a 0,53 centesimi. Ed è proprio al valore di dieci centesimi, tarato da Air France, che la Borsa si sta adeguando. Se il crollo non è stato più ampio è solo perché l'arrivo di Air France non ancora del tutto sicuro. Il mercato si aspetta il colpo a sorpresa. Che, a questo

Si riaccende la polemica sulla moratoria per lo scalo varesino

APPELLO RADIO

Fiorello canta: resta con noi Alitalia

Un coro sulle note di *Resta con noi*: è la trovata con cui Fiorello e Marco Baldini hanno trattato il tema della vendita di Alitalia ad Air France nel corso della puntata di *W Radiodue*. Fiorello e Baldini hanno intonato con il pubblico dello studio il celebre canto da chiesa con un testo scritto ad hoc: «Resta con noi Alitalia stasera / resta con noi e non te ne andare / Resta con noi non ci lasciare / la Francia non deve comprare / Chiedi di più non accetter / la Gioconda ci devon ridare». «Purtroppo la vendono», ha detto Fiorello. «Come si fa a vendere la compagnia di bandiera?». Poi ha scherzato: «130 milioni sono i soldi contestati a Valentino Rossi per le tasse. Io a 120 l'avrei presa!».



punto, potrebbe venire solo dai sindacati, il cui via libera è vincolante al lancio dell'offerta di pubblico scambio di Air France. Ieri l'amministratore delegato di Air France, Jean Cyril Spinetta, è sceso a Roma, con il suo gruppo di manager, per incontrare oggi le nove sigle sindacali di Alitalia. Che ora si trovano

nel non facile compito di trattare con tempi ristretti. E nella discussione rientra in grande stile anche il caso Malpensa. Ieri il presidente in pectore degli industriali Emma Marcegaglia ha invocato, per la prima volta, una «moratoria» per lo scalo di Varese. Che piace tanto alla Lega ma non a Gianfran-

co Fini che, parlando al Tg5, ha ricordato che il caso Malpensa deve essere «separato» dalla vicenda Alitalia. Posizioni vicine a quelle del Pd che ieri con il responsabile economico Giorgio Tonini, ha ricordato anche che l'accordo deve essere chiuso «ma salvaguardando le esigenze di chi ci lavora».

HANNO DETTO

Marcegaglia

Non ci può essere lo smantellamento dei voli da Malpensa. Sarebbe un danno pesante per il Nord

Di Pietro

La proposta di Air France è umiliante: uccide Malpensa e danneggia tutto il Paese

Bonino

Non possiamo fare la voce grossa con i francesi, forse avremmo dovuto dichiarare fallimento



Aerei Alitalia e Air France a Fiumicino. Foto Ansa

I sindacati oggi al tavolo: non si può smantellare il gruppo

Piena sintonia tra Cgil, Cisl e Uil alla vigilia dell'incontro. «Questo sarà il giorno della verità»

di Felicia Masocco / Roma

LODO? NO GRAZIE Ritrovarsi con il classico cerino in mano non è situazione gradevole, su Alitalia i sindacati rischiano proprio questo, di ritrovarsi costretti a un prendere o lasciare, con tutte le conseguenze dell'uno e dell'altro caso. Le nove sigle presenti nella compagnia aerea oggi incontreranno i vertici di Alitalia con il presidente Maurizio Prato, e quelli di Air France-Klm con Jean-Cyril Spinetta, e ieri hanno fatto sapere che o ci sarà una «trattativa vera» oppure sono pronti a lasciare il tavolo. «In assenza di margini di nego-

ziato trarremo valutazioni e conseguenze - avverte Guglielmo Epifani -. Il sindacato ha le spalle larghe sia per sostenere un accordo, sia per dire che non ci sono le condizioni». Il consenso dei sindacati è stato posto da Air France-Klm tra le (tante) condizioni necessarie per portare in porto l'operazione di acquisizione di Alitalia, il loro parere deve arrivare entro il 31 marzo, i tempi sono strettissimi. «Siamo al disastro continua il leader Cgil - domani (oggi, ndr) sarà il giorno della verità». Tentare di capire che cosa sta accadendo dopo essere stati lasciati all'oscuro di tutto e avere appreso del «fantomatico piano» dai giornali e, dopo, mettere a fuoco che cosa fare per difendere la compagnia e i lavoratori. Margini di trattativa, dunque

perché «è difficile partecipare ad un lodo mai chiesto», «giudicheremo comunque il piano sui contenuti - conclude Epifani -. Se conterrà risposte logiche sul rilancio della compagnia, investimenti, perimetro aziendale e occupazione, daremo un giudizio positivo. In caso contrario sarà opposto». La sintonia con Cisl è Uil è totale anche Raffaele Bonanni reclama una

Epifani: abbiamo le spalle larghe, sia per sostenere l'accordo, sia per dire che non esistono le condizioni

trattativa altrimenti, dice, «finiscano da soli come hanno cominciato», e sarà battaglia; per dirla con il leader Uil, Luigi Angeletti, i sindacati non «regaleranno» il via libera all'offerta dei franco-olandesi. Ridurre gli esuberanti, limitare i danni e salvaguardare il trasporto aereo italiano: dallo Sdl all'Ugl alle associazioni di piloti e assistenti di volo la preoccupazione è unanime, così come la determinazione a non restare a guardare, «Non avremo un atteggiamento passivo», annuncia Renata Polverini, leader Ugl: «Senza garanzie sarà sciopero generale», minaccia Sdl. Il fatto è che se nero su bianco sono stati scritti «solo» 1600 esuberanti da gestire in modo soft, il taglio di flotta e rotte, la fine nel 2010 del servizio Cargo e soprattutto la nebulosa sorte di AZ Servizi, oggi controllata da Fintecna, che solo in parte Air-

France vuole riportare direttamente nel perimetro di Alitalia, suggeriscono ben altre cifre. In ballo ci sono infatti tutte le attività di terra che direttamente, solo a Roma, impiegano 5mila addetti e poi c'è l'indotto. L'allarme dei sindacati è che venga smantellata l'area tecnica di Fiumicino con annessa perdita di 15mila posti di lavoro. Il «No» è chiaro, «sarebbe il prezzo più alto pagato nell'intero paese per la vendita di Alitalia», afferma il segretario della Cgil capitolina Walter Schiavella. «Se sono vere le indiscrezioni, Alitalia Servizi, ovvero il più grande insediamento industriale della nostra regione rischia di uscire fortemente ridimensionato - spiega -. Ciò insieme alla frammentazione di Alitalia Airport ed alla terziarizzazione di altri settori oltre a quello informatico e del Cargo».

Malpensa vede sempre più nero. «Senza il cargo 1500 esuberanti aggiuntivi»

L'amarezza dei lavoratori: «Eppure il trasporto merci è cresciuto oltre il 10% in un anno». In allarme il sistema produttivo del Nord

di Luigina Venturelli / Milano

C'è chi telefona per sfogare la rabbia: «Non possono metterci la data di scadenza!». C'è chi chiama in preda all'incertezza: «È vero quello che dicono i giornali? Che il servizio cargo sarà chiuso entro il 2010?». E c'è chi ha solo bisogno di sentire una voce amica: «Mi raccomando, fammi sapere del piano industriale». I delegati sindacali di Malpensa cercano di rispondere a tutte le chiamate dei colleghi, centinaia di lavoratori dell'aeroporto varesino alle prese col futuro incerto disegnato dalla proposta «prendere o lasciare» di Air Fran-

ce Klm per l'acquisto di Alitalia. Ma non sempre sanno che cosa rispondere. «Vorrei tanto leggere il piano dei francesi, tutti ce lo raccontano, ma finora nessuno l'ha visto per davvero» racconta Flavio Nossa della Camera del Lavoro di Milano. Per ora l'unica certezza è la «molta confusione sotto il cielo di Malpensa», pieno di nubi ed agitato dall'ultimo temporale annunciato: la dismissione entro il 2010 del trasporto merci. Le previsioni sui tagli occupazionali, che parlavano inizialmente di 1.500 esuberanti, devono ora essere raggiornate al doppio.

«Il traffico cargo è cresciuto negli ultimi anni più del traffico passeggeri - spiega Ezio Colombo della Filt Cgil - con percentuali superiori al 10%. Lo scalo è una grande attrattiva per tutto il sistema produttivo del Nord ed ospita molte aziende attive nel settore. Se davvero chiuderà

Con la firma odierna arriva la cassa integrazione per 900 dipendenti della Sea

il cargo, sarà una tragedia dal punto di vista occupazionale». Qualche ipotesi sui numeri è già stata fatta. Si perderebbero dai mille ai 1.500 posti di lavoro: l'impresa più grande di trasporto merci presente nell'aeroporto, 600 dipendenti, ha già avanzato ipotesi di tagli e altre tre aziende hanno avviato i primi contatti con il sindacato per avviare procedure di cassa integrazione, con inevitabili ricadute anche sull'indotto. Non stupisce che pure gli imprenditori siano sul piede di battaglia. A cominciare dalla neo presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, che invoca «una logica di moratoria che la-

sci spazio a Malpensa per ritrovare altre compagnie che vogliono volare dallo scalo» per evitare «un calo dei due terzi dei voli che penalizza non solo l'aeroporto lombardo ma tutto il Nord». Per finire con la Confindustria locale, secondo cui si sta giocando con il destino di «un elemento irrinunciabile per l'internazionalizzazione delle realtà produttive milanesi e lombarde» costituisce anche dalle 260mila imprese artigiane della regione. Tutti con il fiato sospeso, almeno fino ad oggi, quando l'incontro tra Air France-Klm e sindacati dovrebbe sciogliere molti dei dubbi all'orizzonte. Nel frattem-

po i delegati di Cgil, Cisl e Uil sono alle prese con la gestione degli ammortizzatori sociali: ci sono 18 milioni di euro per la cassa integrazione di 900 esuberanti Sea, più altri 80 milioni stanziati fino al 2009 per le altre aziende che taglieranno i livelli occupazionali. «Stiamo lavorando perché queste risorse arrivino ai lavoratori colpiti dalla crisi» dicono con preoccupazione. Il rischio è che i criteri troppo ampi si traducano in un ulteriore spreco di risorse: ad esempio, perché parlare di crisi anche per il settore alberghiero se, proprio davanti al terminal 1, la Sea sta costruendo un nuovo mega albergo da 800 camere?

IL PIANO AIR FRANCE-KLM

LE CIFRE DELL'AFFARE

L'acquisto di Alitalia da parte di Air France-Klm comporterebbe un esborso di 1,7 miliardi di euro considerando le due opz. previste e l'aumento di capitale da un miliardo già preventivato. L'Alitalia viene valutata «solo» 138,5 milioni di euro

IL MARCHIO TRICOLORE

Alitalia manterrà un ruolo autonomo, identità italiana e proprio marchio, logo e livrea. Il gruppo d'oltralpe però prevede una riduzione del personale di circa 1.600 unità, con ricorso ad esodi volontari incentivati ed ammortizzatori sociali. L'attività degli aeromobili all-cargo si ridurrà progressivamente fino a cessare nel 2010

LA FLOTTA

Il piano prevede una riduzione nel breve termine, concentrata sugli MD80 e regional, e un ritorno alla crescita a partire dal 2011 con l'entrata di aeromobili di nuova generazione.

CONSIGLIERE ITALIANO

Nomina nel consiglio di amministrazione di Air France-Klm di «un'addizionale consigliere di nazionalità italiana»

LE CONDIZIONI

Devono verificarsi tutte entro il 31 marzo 2008:

- Accordo con le organizzazioni sindacali
- Impegno a mantenere il portafoglio attuale dei diritti di traffico di Alitalia
- Accordo tra Alitalia e Aeroporti di Roma per l'attuazione del Business Plan
- Accordo tra Alitalia, Fintecna ed Alitalia Servizi che prevede reinternalizzazione in Alitalia di alcune attività e rinegoziazione di clausole dei contratti di servizio
- Soluzione per l'eliminazione per Alitalia del rischio relativo al contenzioso in essere con la Sea, che ha chiesto 1,250 miliardi di euro di risarcimento

P&G