

REBUS ALITALIA

Secondo indiscrezioni verrebbe cancellata la scadenza di fine mese e verrebbe decisa una moratoria di otto anni per Az Service

Il capo del governo: «Si a cordata italiana ma fino a oggi nessuna proposta seria. Non bastano soldi, ci vogliono capacità...»

Air France: andiamo avanti a oltranza

Aperture di Spinetta, mentre Prodi fa appello al senso di responsabilità dei sindacati

di Laura Matteucci / Milano

LA BAGARRE Un groviglio inestricabile, almeno fino al dopo-elezioni. Passato il ponte pasquale, la partita Alitalia si è ulteriormente complicata, mentre oggi parte un altro difficile confronto con i sindacati. Alla millantata possibilità di una nuova cordata tutta italia-

na come piacerebbe a Berlusconi, Air France risponde con alcune aperture. La scadenza del 31 marzo per trovare l'accordo con i sindacati sul piano è slittata, adesso il gruppo franco-olandese è pronto a trattare ad oltranza. E ci sarebbero aperture anche su alcuni nodi chiave del negoziato. Ma questa è l'unica notizia distensiva. Nel governo dimissionario i ministri si contraddicono e si accusano palesemente, i sindacati fissano i loro paletti, Berlusconi continua il suo gioco della cordata in via di composizione (suo, di Formigoni e della Lega, che del contrasto al declassamento di Malpensa hanno fatto un cavallo di battaglia elettorale). Fa di nuovo capolino l'AirOne di Toto, ma avrebbe bisogno di alcune settimane per la nuova proposta.

Con ordine. Il premier uscente Romano Prodi, che con il governo aveva dato via libera all'opzione Air France, e che finora su Alitalia non era ancora intervenuto, ribadisce che «una cordata italiana per Alitalia sarebbe auspicabile, ma finora non si è presentata». Una proposta, aggiunge, per essere tale «deve essere seria, concreta, con delle risorse, delle persone, un piano industriale». Di tutto questo finora non c'è stata traccia. Di cosa e di chi stanno parlando, quindi, tutti coloro che chiedono tempi e spazi per una nuova trattativa? Prodi invita ad «evitare speculazioni politiche», e ai sindacati chiede «senso di responsabilità». Una richiesta che i destinatari ri-

Replicano Cgil, Cisl e Uil: «Il nostro senso di responsabilità è anche adesso fuori discussione»

Agenda

Verso una transazione per l'indennità Sea?

Oggi alle 14 le nove sigle sindacali dei dipendenti dell'avio-linea incontreranno il presidente del gruppo Air France-Klm, Jean Cyril Spinetta, per il secondo round di incontri. Per trovare un'intesa le parti avranno a disposizione una settimana, fino al 31 marzo, anche se le ultime notizie hanno lasciato intendere qualche apertura di Air France, sia per quanto riguarda i tempi sia per quanto concerne i contenuti. Ma l'accordo con i sindacati non è l'unica delle condizioni poste dall'acquirente: il gruppo guidato da Spinetta chiede anche la soluzione preventiva del contenzioso legale con la Sea, la società di gestione degli aeroporti milanesi, che ha avanzato una richiesta di indennizzo nei confronti dell'Alitalia per 1,2 miliardi dopo la decisione di bandiera di concentrare i voli su Fiumicino tagliando le rotte su Malpensa. Su questo fronte il ministero dell'Economia dovrebbe inviare alla Sea una proposta di transazione e disinnescare la «mina Malpensa», anche se non è noto come. Sul fronte della trattativa sindacale è molto probabile che oggi arrivino novità da parte imprenditoriale: la scadenza del negoziato richiesta da Prato dovrebbe trasformarsi da tassativa a indicativa e la stessa proposta industriale del gruppo franco potrebbe registrare delle «correzioni» sul rientro del settore «cargo» e il recupero, all'interno dell'offerta Air France-Klm, dell'Atitech, la società di Napoli che, con 650 dipendenti, si occupa della manutenzione «pesante» degli MD80.

gettano. La Cgil la definisce «ingiusta», e si dice pronta a trattare, ma senza diktat e ultimatum. Sottolinea il segretario Guglielmo Epifani: «Il nostro senso di responsabilità è fuori discussione anche in questa circostanza e anche a fronte delle molte incongruenze del governo. Comunque, le chiacchiere sono a zero e senza modifica del pia-

no non ci sarà il nostro consenso». Il segretario della Cisl Raffaele Bonanni va anche oltre: Prodi «sa perfettamente - dice - che Lufthansa si è ritirata perché sapeva del suo rapporto indissolubile con Air France». E anche dalla Uil piovono accuse al governo. Da Palazzo Chigi immediata la replica: Lufthansa è uscita di scena perché i

sindacati tedeschi (parte importante del Consiglio di sorveglianza della società) hanno diffidato la compagnia ad occuparsi di Alitalia, spiega una nota. Per l'incontro di oggi tra Air France-Klm e le nove sigle sindacali coinvolte, intanto, si parla di spiragli da parte del presidente Jean Cyril Spinetta, in particolare di

una moratoria di 8 anni per Az Service, al termine della quale il management valterebbe il perimetro di attività da consolidare. Resterebbero confermati gli oltre 500 esuberanti già indicati. Inoltre, una parte dei piloti in esubero nel settore cargo potrebbe venire riassorbita nel gruppo, anche se non verrebbe modificata la decisione di chiudere nel 2010 le attività del settore in drammatica perdita. Poi c'è il fronte tutto interno al governo, con il ministro Emma Bonino che parla di «ennesima tragedia-commedia italiana» e attacca il collega dei Trasporti Alessandro Bianchi. Lui ha bollato come bugie le dichiarazioni di Padoa-Schioppa e dichiarato che la liquidità di Alitalia basterebbe per tutto l'anno. Lei

lo trova «scoraggiante»: «Basta andare sul sito di Alitalia - dice - e leggere la posizione finanziaria al 31 gennaio: era a 282 milioni di euro. A marzo rimangono poco più di 100 milioni». Il Pdl cavalca il caso Alitalia contro il governo, chiede che Prodi riferisca in Parlamento, e coglie l'evidente contraddizione: «Chi mente tra Bianchi e Padoa-Schioppa?», dice il coordinatore della lega Roberto Calderoli. Uno spruzzo d'acqua sul fuoco: «Su Alitalia è il momento del silenzio. Non si gioca sulla pelle di migliaia di lavoratori». Incredibile ma vero, sono parole del candidato dell'Udc Pier Ferdinando Casini. Che conclude: «All'Alitalia serve una moratoria del silenzio».



Il presidente del Consiglio, Romano Prodi, con il ministro dell'economia Tommaso Padoa-Schioppa. Foto Ansa

E scoppia la lite tra Bonanni e Micheli

Battibecco a distanza tra il sottosegretario alla presidenza del consiglio, Enrico Micheli, e il leader della Cisl, Raffaele Bonanni. «Ma mai mi era capitato di leggere una dichiarazione tanto singolare come quella dell'ineffabile segretario, Bonanni», dice Micheli a proposito delle affermazioni del sindacalista su un presunto accordo anticipato tra Prodi e Air France e del conseguente ritiro di Lufthansa. «Ebbene - aggiunge - è noto a tutti che Lufthansa, nonostante i ripetuti inviti di Prodi a farsi avanti, si è ritirata perché i sindacati tedeschi hanno diffidato la compagnia ad occuparsi di Alitalia». Replica di Bonanni: le parole di Micheli «si commentano da sé». Quanto a Lufthansa, «non mi risulta un invito particolare del governo Prodi a partecipare all'asta per Alitalia e non mi risulta un atteggiamento contrario dei sindacati tedeschi».

L'INTERVISTA MAURO ROSSI Il segretario nazionale della Filtr Cgil: «Così com'è, il piano di Parigi non offre prospettive»

«Pretendiamo una trattativa vera»

di Giampiero Rossi / Milano

Martedì, giorno in cui l'agenda Alitalia indica il nuovo incontro tra sindacati, compratori francesi e vertici dell'azienda italiana in vendita. La speranza recondita è che ci sia davvero qualche imprenditore «con la I maiuscola» che si faccia avanti per mettere insieme una cordata che ambisca a prendere in mano una compagnia aerea «venduta a prezzo bassissimo. Ma se c'è questo imprenditore «questo è il momento di farsi avanti». Questa è la Pasqua 2008 secondo Mauro Rossi, segretario nazionale della Filtr, il sindacato di categoria dei trasporti della Cgil. Lui, che è responsabile del settore aereo, da mesi, molti mesi, vive quotidianamente giornate piene di Alitalia e ha seguito passo per passo tutta la telenovela che rischia di sfociare in tragedia in questa primavera di saldi aerei. **Rossi, dopo la presentazione del piano industriale da parte di Air France, che voi avete respinto, che**

margini reali ci sono in questa trattativa?

«A sentire quello che dice l'amministratore delegato di Air France, Jean Cyril Spinetta, i margini sono pressoché inesistenti. Lui dice che quello è il piano, prendere o lasciare. Si dice di aperture. Vedremo. Dopo il primo incontro, gli abbiamo consegnato un documento che è diventato assolutamente unitario e che ora è anche nelle mani dell'amministratore delegato Maurizio Prato».

E che cosa dice quel documento?

«Dice che o ci sarà un profondo cambiamento nell'assetto del piano industriale oppure il confronto con i sindacati diventa del tutto inutile».

Cioè, se Air France non lo modifica voi non trattate nemmeno?

«Noi per ora aspettiamo eventuali novità, perché se non diventa una trattativa vera non vedo sbocchi, non possiamo sederci al tavolo e fingere di credere alle fa-

volette che dicono che dal 2020 Alitalia tornerà a essere competitiva con i voli a lungo raggio. È una presa in giro».

Ma dal momento che Spinetta ha detto chiaramente che vuole l'accordo con i sindacati altrimenti non compra, che succede se il piano non cambia e voi restate sulla vostra posizione?

«Non lo so, ma al massimo succede che se ne va un acquirente con il suo piano industriale negativo e inaccettabile, un piano - mi lasci esagerare un po' - per rendere l'idea - con effetti molto simili a quelli del commissariamento».

Addiritura?

«Ma sì, dai, guardate bene e vedrete che non c'è alcuna prospettiva, non è così che si ottiene un accordo con i sindacati, né in Italia né in Francia. Se asseconderemo Spinetta diventeremo attori non protagonisti di una brutta pagina scritta, comunque, dal ministro dell'economia italiano».

Ma che altro avrebbe potuto fare il

governo?

«Potrebbe vedere le carte di AirOne e BancaIntesa chiedendo che formularono un'offerta vincolante. Così avrebbe potuto verificare se i soldi c'erano o meno prima di mettersi in un angolo e consegnarsi del tutto ad Air France».

Ma non sembra esserci alternativa. Voi credete alle voci su possibili nuovi acquirenti italiani?

«A parte le uscite di Berlusconi e non voglio commentare la sua strumentalizzazione a fini elettorali - io credo che l'offerta di Air France per Alitalia sia talmente bassa che solo ci fosse un imprenditore con la I maiuscola in Italia potrebbe cogliere l'occasione per rilevare un'azienda che, a quel prezzo, non può che essere remunerativa del capitale. Invece Air France, almeno a giudicare da quello che ci ha presentato, punta a eliminare un potenziale concorrente e ad acquisire una bella quota di mercato italiano garantito. Ma se davvero c'è qualcuno, questo è il momento per uscire allo scoperto».

VICINI&AFFARI Dalle fallite «campagne d'oltralpe» di Agnelli e De Benedetti allo shopping transalpino nel nostro paese, tra moda e grande distribuzione

Italia-Francia: una storia a colpi bassi... prima di Zidane

di Marco Tedeschi

Materazzi e Zidane potrebbero diventare l'immagine di copertina del libro delle testate e dei colpi bassi che italiani e francesi si sono scambiati negli ultimi anni, in campo economico molto più che sui campi sportivi. Lo scontro più duro, finito con una sconfitta italiana, riguarda l'Enel e il suo tentativo di aggiudicarsi Suez, puntando alla belga Electrabel. L'assalto fu bloccato direttamente dal governo francese: l'allora primo ministro Dominique De Villepin per bloccare il gruppo italiano optò per la mega fusione tra Gaz de France e Suez, tagliando così la strada a Enel, che però nel 2007 si è consolata con l'accordo con Edf per una partecipazione nel progetto Epr, reattore nucleare di nuova generazione, e la presenza

sul mercato retail francese. Con un insuccesso si è anche concluso il tentato accordo tra Sanpaolo e la franco-belga Dexia e, tornando indietro nel tempo, rimangono storiche le pioniere «campagne francesi» di De Benedetti e di Agnelli. In occasione dell'offerta lanciata nel 1988 da Carlo De Benedetti sulla Sgb, i francesi di mossero in difesa della società cardine del sistema capitalistico belga, in una campagna che divenne, nel corso dello scontro, un affare di Stato sia in Belgio che a Parigi. Soltanto dopo un accordo con i contendenti, raccolti intorno a Indosuez e Nestlé, si concluse invece - all'inizio degli anni Novanta - la battaglia ingaggiata dagli Agnelli sulla Perrier per il controllo del gruppo Exor. Ma nel corso degli anni, gli eredi della casa torinese e la cassaforte Ifil hanno inol-

trare dato l'addio a Club Med, Danone, Accor, Chateau Margaux. Eridania-Beghin Say, comparto agro-alimentare della Montedison in Francia non esiste più. E nel frattempo anche De Benedetti è uscito dal capitale di Valeo, numero uno francese dei componenti auto. Insomma, la storia degli intrecci Italia-Francia, prima del capitolo con la vicenda Alitalia-Air France, è fatta di acquisti e scalate, ma an-

Quando l'Enel tentò di aggiudicarsi Suez ma fu bloccata direttamente dal governo francese

che di ritirate e di grandi operazioni mancate. E a fallire sono stati però soprattutto i tentativi italiani di sbarcare sul mercato d'oltralpe, dove governo e mondo economico-finanziario sono stati spesso pronti ad erigere barriere protezionistiche anti-scalate. I francesi hanno invece avuto in Italia un successo diffuso quasi in tutti i campi dell'economia, dalla grande distribuzione alle banche, dalla moda all'energia. - La grande distribuzione è il settore in cui i francesi operano in Italia praticamente come in casa propria. Il marchio Auchan controlla la Sma e tutto il settore food che apparteneva alla Rinascente. Carrefour ha acquistato la Gs e Conforama la catena di mobili e arredamento Emmezeta. Con un accordo con la Rinascente la catena per la casa Le Roy Merlin ha integrato negli anni

'90 i punti vendita BricoCenter. Per quanto riguarda invece Banche e assicurazioni, la francese Bnp-Paribas ha acquisito nel 2006 la Bnl, mentre Credit Agricole, dopo aver concordato l'uscita da Banca Intesa al momento della fusione con San Paolo Imi, ha ottenuto Friuladria e Caripama. Il magnate finanziario Vincent Bolloré e la compagnia di assicurazioni Groupama controllano ciascuno poco meno

Il marchio Auchan controlla la Sma, Carrefour la Gs e Conforama la catena Emmezeta

del 5% di Mediobanca. Il francese Antoine Bernheim è presidente del primo gruppo assicurativo italiano, le Generali. Anche nel campo della moda i francesi hanno colonizzato ampiamente il made in Italy. I due colossi del lusso Lvmh e Ppr, infatti, controllano rispettivamente i marchi Fendi e Pucci da un lato e Gucci e Bottega Veneta dall'altro. Per quanto riguarda il settore alimentare, il gruppo Lactalis distribuisce i marchi italiani Locatelli, Invernizzi e Galbani, mentre le acque Ferrarelle, Boario e Natia sono tornate nelle mani italiane, quelle della famiglia Pontecorvo-Ricciardi, dopo essere finite sotto il controllo della Danone. In campo strettamente industriale c'è da ricordare che i celebri treni "Pendolino" sono diventati francesi con la vendita di Fiat Ferroviaria

ad Alstom, la BTicino (materiale elettrico) è ora di Legrand e Mastra Engineering è stata acquistata da PiniFarina. Sono italo-francesi la Stmicroelectronics e il costruttore di aerei da trasporto regionale Atr (Alenia/Eads), mentre Alenia si è alleata con Alcatel nello spazio creando AcatelAlenia Space e Telespazio. Avio e Alenia spazio sono anche tra gli azionisti di Arianespace, la società che commercializza i voli del vettore europeo Ariane. Per quanto riguarda l'editoria e la sanità c'è più Italia in Francia che non il contrario: Rcs ha comprato Flammarion, mentre nel capitale del gruppo Le Monde sono presenti La Stampa e Class, mentre Antonio Ligresti è diventato il principale azionista di Generale de Santé, leader europeo dei servizi ospedalieri privati.