

IL CASO ALITALIA

La ventilata offerta da parte di soggetti italiani rimane avvolta nel mistero ma diventa protagonista della campagna elettorale

In Piazza Affari continuano le manovre sul titolo della compagnia di bandiera, che sale ben oltre il prezzo proposto dai francesi

Cordata tricolore? S'allungano i tempi del bluff

Berlusconi: presto i nomi degli imprenditori interessati. Ancora speculazione in Borsa

di Bianca Di Giovanni / Roma

ANCORA Sempre a borse aperte, sempre durante difficili incontri al quartier generale della Magliana, Silvio Berlusconi torna a rilanciare una cordata tricolore per Alitalia. Ma sta-

volta senza i suoi figli. «I miei figli dentro? Neanche per sogno, glielo vieterei»,

dichiara. Incurante del fatto che i sindacati si stanno posizionando per il difficile confronto di domani. «Le forze politiche siano lontane» ha detto ieri a metà pomeriggio Guglielmo Epifani. Ma il leader del Pdl non ce l'ha fatta a tacere. In serata poi ci si è messo anche Giulio Tremonti, che non ha escluso nulla: francesi e italiani. «Non siamo contrari a Air France - ha detto l'ex ministro - ma sarebbe anche giusto se ci fosse un'altra offerta, una di quelle scartate finora, che ritorna». Tutti pensano al possibile «ripescaggio» della cordata AirOne-Intesa: anche fonti vicine all'operazione. Ma ufficialmente l'istituto guidato da Corrado Passera non cambia la sua posizione: per ora il dossier è chiuso. Anche se c'è chi scommette che alla vigilia del voto possa manifestarsi una cordata «elettorale». Ormai la partita si gioca anche in politica, e gli schieramenti tendono a dividersi tra pro-trattativa con AirFrance-Klm e pro-imprenditori del nord, con la Lega in testa a denunciare la «svendita» a Parigi e gli uomini di Fini a richiama l'italianità.

Intanto la prossima settimana il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa è chiamato a riferire in Commissione alla Camera sull'operazione. Sicuramente la mossa non basterà a togliere la partita sulla compagnia di bandiera dalle rudezze della campagna elettorale. Ieri anche il presidente di Confindustria Luca Cordero di Montezemolo si è detto «amareggiato» di fronte all'uso strumentale che a pochi giorni dalle elezioni si sta facendo di una vicenda delicata come quella di Alitalia. Ma per Berlusconi questo tema è troppo ghiotto: riporta Prodi sul proscenio e consente di innalzare la bandiera del Nord sulla questione Malpensa. «La cordata italiana non è qualcosa di campato in aria, oggi ci sono alcuni nomi di imprenditori importanti che non faccio per ragioni di riserva-

tezza ma che tra qualche giorno verranno conosciuti da tutti perché faranno certamente una loro offerta impegnativa - dichiara - Chiederanno di avere -3-4 settimane per poter valutare la situazione, fare una due diligence e presentare una nuova offerta impegnativa. Penso che tra qualche giorno si concretizzerà la cor-

data, che dovrà essere sostenuta da una banca importante». Subito gli fa da «spalla» Roberto Calderoli. «Se Berlusconi dice che la cordata c'è io gli credo». Dalla «piazza» milanese arriva solo un «no» di Carlo Pesenti (Italcementi): «Abbiamo il nostro aereo, è già difficile gestire quello». La replica del Pd non si fa attendere:

la cordata italiana per ora è solo «virtuale». Dario Franceschini spiega: «Tutto ciò che può migliorare le condizioni di Alitalia, dei lavoratori e di Malpensa è il benvenuto. Resta il fatto che quella di Air France è l'unica offerta reale che c'è in campo. Tutto il resto è virtuale». E Pier Luigi Bersani chiede di «la-

sciare lavorare gli attori», rimarcando che «la cattiva politica ha già fatto parecchi danni negli ultimi venti anni a questa azienda. Cerchiamo di non fare politica propagandistica. Lasciamo che il Cda, i sindacati e i possibili acquirenti facciano la loro parte. Se ne discuterà nei prossimi giorni». La radicale Emma Bonino ricor-

da l'urgenza di un'operazione nella quale «è in gioco il futuro del trasporto aereo italiano. Non è plausibile -prosegue- andare avanti come è stato fatto finora rimpolpando con fondi pubblici molto spesso a fondo perduto. L'unica proposta sul tappeto è quella di Air France che certamente si può migliorare», dice. Per Luigi Zanda, «Berlusconi ha paura di perdere le elezioni» e va avanti con la «politica del bluff». Antonio Di Pietro auspica l'ingresso di «acquirenti italiani, ma quello che interessa è che si tratti di operatori che ci mettano soldi e ce ne vogliono tanti e che ci mettano un progetto industriale e imprenditoriale serio con un management competente».

HANNO DETTO

Berlusconi

I miei figli nella cordata? Nemmeno per sogno, la sinistra ha subito tirato in ballo il conflitto d'interessi

Epifani

Non possiamo aspettare mitiche cordate, dobbiamo andare avanti a trattare, poi tireremo le somme

Tremonti

Non siamo contrari se continua la trattativa con Air France, ma sarebbe giusto ce ne fosse un'altra



Tra sindacati e Air France ancora tensione sugli esuberanti

Domani il piano definitivo di Spinetta. I piloti denunciano un numero crescente di esodi previsti

/ Roma

ALTOLÀ A 48 ore dall'incontro (decisivo?) con i vertici Air France-Klm, l'Anpac, il potente sindacato dei piloti Alitalia, spara ad alzo zero: o i numeri cambiano o per noi la trattativa è chiusa. Insomma, la trattativa riparte in salita, dopo una giornata che sembrava orientata all'appeasement tra le parti. Anche se i francesi in serata smentiscono le nuove cifre diffuse da Anpac. «Le indicazioni non trovano riscontro», rive-

lano fonti vicine al gruppo di Parigi. I leader delle tre confederazioni Cgil, Cisl e Uil hanno tenuto la barra dritta sulla strada della trattativa per l'intera giornata di ieri, nonostante l'infuriare di dichiarazioni politiche. «Ora c'è Air France e dobbiamo trattare con chi c'è», hanno detto all'unisono Guglielmo Epifani e Raffaele Bonanni. Altri toni - soprattutto per quest'ultimo - rispetto alle scintille dei giorni scorsi. Il fatto è che le (ancora timide) aperture di Parigi fanno ben sperare per buona parte del personale di terra, che rientrerebbe nel perimetro della nuova

società. Su questo fronte resta però ancora un passo decisivo da compiere per accorciare le distanze: far rientrare anche i lavoratori Atitech (manutenzione) di Napoli. Il piano di Jean-Cyril Spinetta era sul tavolo del board della Magliana convocato ieri pomeriggio e proseguito fino a sera (mentre scriviamo è ancora in corso). Secondo indiscrezioni i vertici romani starebbero valutando i passaggi di Parigi. Contemporaneamente sarebbe all'esame lo stato delle casse della società, per valutare quanto ossigeno sia ancora a disposizione per proseguire la trattativa ad oltranza, senza ultimatum strin-

genti. Secondo fonti vicine al tesoro, non esisterebbero difficoltà a proseguire qualche settimana: sta al consiglio di amministrazione valutare. A fine mese è in scadenza un'emissione di bond da 50 milioni da rimborsare. La cosa potrebbe comportare nuove difficoltà, anche se continuano a filtrare voci possibiliste su un prolungamento della trattativa. Assolutamente impossibile invece per Via Venti Settembre l'ipotesi di un prestito in assenza di un accordo quadro con un acquirente: sarebbe bollato come aiuto di Stato. Dell'intera partita si saprà di più oggi quando da Parigi sarà inviato il piano - riveduto e corretto - alle sigle

sindacali in vista dell'incontro di domani. Come s'è detto, i piloti già mettono le mani avanti. Le cifre sugli esuberanti, che l'altro ieri erano sembrate «digeribili», dopo la revisione di ieri hanno fatto allarmare l'Anpac. Il sindacato parla di «oltre 540 esuberanti, pari al 27% dell'intera forza lavoro, e per gli assistenti di volo oltre 900 unità, pari a circa il 16% dell'intera forza lavoro». Per questo l'associazione dei piloti si dice «non più disponibile ad attendere inerte la revisione dei contenuti dell'offerta e si muoverà rapidamente alla ricerca di soluzioni alternative». La mossa dei piloti ha tutta

l'aria di una strategia preventiva, per ottenere fin da ora condizioni migliori al tavolo di domani. Soprattutto sul fronte cargo (che inizialmente non doveva essere eliminato) e su quello dei lavoratori stagionali. «Si tratta di precari che lavorano anche 10 mesi l'anno - spiegano all'Anpac - e che già vengono occupati da anni. Naturalmente si tratta di intere famiglie da tutelare». I supposti numeri - già smentiti - se applicati nella realtà «renderebbero Alitalia fly incapace di assolvere le funzioni di compagnia di bandiera e di soddisfare la necessità di mobilità dei cittadini italiani», insiste Anpac. **b. di g.**

RYANAIR

Stipendi dei manager bloccati contro il caro carburante

Le retribuzioni dei 36 top-manager di Ryanair, la maggiore compagnia aerea europea low-cost, resteranno bloccate per un anno per via del rallentamento della congiuntura mondiale. Lo ha annunciato il chief executive officer Michael O'Leary. «Non riceverò alcun aumento nei prossimi mesi», ha detto lo stesso O'Leary parlando a Bruxelles con i giornalisti ed ha aggiunto che «i prossimi mesi saranno molto duri», con conseguenze per i profitti e per gli azionisti. Il mese scorso la compagnia irlandese ha previsto per il prossimo anno fiscale il possibile calo del 50% dell'utile netto a causa della minore spesa da parte dei consumatori e dei rincari dei carburanti. I costi aggiuntivi dovuti al carburante più caro, nel prossimo anno fiscale, sono calcolati in 400 milioni di euro. Il congelamento delle retribuzioni dei manager permetterà risparmi compresi fra un milione e 10 milioni di euro. Ma si tratta di una misura accompagnata da altre simili: «siamo nel mezzo di un massiccio programma di riduzione dei costi», ha detto O'Leary, «la compagnia sta rivedendo tutte le sue principali componenti di costo inclusi i servizi aeroportuali».



GIOVEDÌ 27 MARZO

Ore 18.30 Albano Laziale (RM)
cinema Alba Radians
via Borgo Garibaldi, 6

VENERDÌ 28 MARZO

Ore 15.30 Merano (BZ)
Pavillon des fleurs, Lungo Passirio
Ore 19.30 Trento
incontro con rappresentanti
delle istituzioni e con i candidati
via Oss Mazzurana
Ore 21.45 Trento
intervista pubblica
Teatro Cuminetti, via S. Croce



www.pierofassino.it

Un'Italia moderna. Si può fare.