

IL DRAMMA ALITALIA

Bocciato, secondo il segretario della Cgil un progetto che si poneva l'obiettivo di garantire più stabili prospettive di rilancio

Bonanni: «Spero che il governo faccia sentire la sua voce e riporti subito i francesi al tavolo»
Chiesta a Prodi una unità di crisi

«Non ci sono possibilità di intesa»

Epifani: Spinetta ha rifiutato una proposta responsabile. Dure accuse a Padoa-Schioppa

di Felicia Masocco / Roma

A TERRA Hanno provato a trattare, riluttanti per essere stati messi con le spalle al muro, con quel cerino in mano che nessuno aveva voluto tenere. Comunque convinti che fosse

dovere di chi rappresenta 18mila lavoratori di Alitalia non lasciare nulla di intesa.

Ieri però hanno dovuto prendere atto che il sipario è calato. «Il no di Air France ha messo fine, di fatto, alle possibilità di trovare un'intesa», «è una sconfitta per il Paese» è stato il commento di Guglielmo Epifani affidato a un comunicato diramato poco dopo l'abbandono del tavolo da parte di Jean-Cyril Spinetta e poco prima delle dimissioni del presidente della compagnia, Maurizio Prato. Il leader della Cgil spiega che otto, (su nove sigle presenti in Alitalia) hanno presentato ad Air France una proposta «seria e responsabile», l'ingresso di Fintecna nel capitale avrebbe reso «più credibile e stabile» l'obiettivo tante volte ripetuto del rilancio della compagnia e «più sicuro il futuro dei lavoratori di quell'area aziendale», determinando una maggiore presenza italiana nell'azionariato francese. Per contro, «troppe incertezze e su troppi fronti» caratterizzano il piano franco-olandese: non sono indicate le risorse per garantire il rilancio e lo sviluppo di Alitalia, a partire dal potenziamento della flotta, non è accettabile il livello di esuberanti e soprattutto non c'è alcuna garanzia per l'area di Az Servizi e per il futuro dei suoi dipendenti. Inoltre non c'è per Epifani disponibilità né per Malpensa né per la manutenzione.

La conclusione è amarissima. «Per troppo tempo la vicenda Alitalia è stata colpevolmente trascinata, portando la società alla insostenibile situazione attuale, fino a render-

Forti le critiche al piano: non ci sono risorse, eccessivi gli esuberanti, niente per Az service

la oggetto di contesa elettorale per responsabilità di Berlusconi. È una sconfitta per il Paese». Come dire, nessuno si azzardi a tacciare il sindacato di irresponsabilità, la sua parte l'ha fatta. Sono state ore di sconcerto e di incredulità nel quartier generale della Magliana, si è cercato di capire che fare. Alla fine è arrivata la richie-

sta della creazione di un'unità di crisi e l'appello a tutte le forze politiche e in particolare a quelle di maggioranza «ad assumersi la responsabilità piena del futuro di Alitalia unitamente ai lavoratori ed a proseguire nel piano stand-alone ricercando condizioni in un contesto europeo, per un processo industriale di ampio respiro attraverso un ve-

ro negoziato». La firma è di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl Trasporti, Sdl, Anpac, UP, Anpav e Avia. Rivendicano «un ruolo attivo del governo» al quale chiedono «un immediato confronto» per trovare una soluzione che, a onor del vero, sembra lontanissima. Non nascondono le critiche al ministro dell'economia Tommaso Padoa-Schioppa, per co-

me ha gestito l'intera vicenda e per aver, ancora ieri, paventato il fallimento di Alitalia: «È - affermano - un atteggiamento inqualificabile per chi ha responsabilità istituzionali e di tutela del bene pubblico». Anche Raffaele Bonanni chiama in causa il governo. «Spero si faccia sentire e riporti al tavolo Spinetta e il sindacato per continuare la tratta-

tiva», ha detto il segretario della Cisl. Davvero incrollabile il suo ottimismo, ma a ben vedere più che un pressing è un'accusa: «Air France non ha voluto cambiare nulla rispetto ai patti che ha fatto con il governo», spiega, ma «il governo si è guardato bene dal riferire al sindacato e al paese quali erano le condizioni della vendita». La speranza è che prevalga il senso di responsabilità «finora quella che è mancata è stata l'opera di mediazione del governo».

E se l'atteggiamento di Spinetta fa dire alla leader dell'Ugl Renata Polverini che «è lecito pensare che la volontà del gruppo franco-olandese fosse quella di assorbire Alitalia, avvantaggiandosi di una importante fetta del mercato», si registra la posizione della Uil, assente dal negoziato convinta che non fosse quella strada. «Avevamo proposto il rinvio per evitare il bivio tra bere e rompere. Non ci hanno seguito. È avvenuto purtroppo quello che temevamo», è il commento del segretario generale Luigi Angeletti.

«Nessuna disponibilità alla discussione. Spero che alla fine prevalga il senso di responsabilità»



Lavoratori Alitalia manifestano a Roma davanti la sede nazionale Foto Ap

GROS-PIETRO (ATLANTIA)

«Via l'esclusiva, il quadro si riapre»

«Ora la situazione si fa molto più dinamica, molto più aperta. Anche se non tutti gli sviluppi non sono ancora prevedibili». Lo ha dichiarato il presidente di Atlantia, Gian Maria Gros-Pietro, a margine di un convegno alla Luiss, a Roma, su «Gli amministratori indipendenti nelle società a partecipazione pubblica» interpellato dai giornalisti dopo che si era diffusa la notizia dell'abbandono del tavolo delle trattative da parte di Air France-Klm per l'acquisizione di Alitalia e delle dimissioni dell'amministratore delegato e presidente Prato. «Se Air France abbandona la trattativa - ha proseguito Gros-Pietro - il quadro si riapre perché la compagnia francese aveva l'esclusiva. A questo punto altri attori potrebbero entrare in scena». In ogni caso, ha sottolineato il manager, Air France «aveva subordinato la conclusione dell'accordo all'approvazione del nuovo Governo, quindi ci sarebbe stato un rilancio temporale». Atlantia è dal maggio 2007 la nuova denominazione sociale di Autostrade S.p.A.. Atlantia, holding di partecipazioni e strategie di portafoglio nel settore delle infrastrutture e delle reti per la mobilità e la comunicazione, controlla il 100% del capitale di Autostrade per l'Italia, la maggiore concessionaria di costruzioni e gestione di autostrade a pedaggio in Italia, che insieme alle sue concessionarie controllate si posiziona ai primi posti in Europa. Se n'era parlato come possibile attore di una cordata italiana.

Tensione e paura tra i lavoratori: e adesso che succede?

L'invasione delle piste a Capodichino dei dipendenti Atitech. Lo spettro della legge Marzano

di Roberto Rossi

Prima era solo uno spettro. Da ieri sera la legge Marzano, per Alitalia, è quasi una certezza. Che getta pesanti ombre sul futuro degli oltre diecimila dipendenti del gruppo.

Due sono le strade ipotizzabili per la compagnia di bandiera. Visto che la compagnia francese aveva l'esclusiva nella trattativa si potrebbe ipotizzare un'altra proposta italiana. Qualche settimana fa il gruppo AirOne si era fatto di nuovo avanti chiedendo tempo per una verifica attenta dei conti (due diligenze). Ma la proposta della società di Carlo Tota è stata sempre considerata dal governo come un'ipotesi al ribasso. Troppo indebitata, con un network troppo piccolo per poter credere che possa diventare il salvatore di Alitalia. C'è o, meglio, c'era in campo la fantomatica cordata Berlusconi. Che ancora nessuno che forma abbia.

E poi c'è la seconda strada. Cioè quella del commissariamento. Senza Air France non c'è altra alternativa «alla legge

Marzano» ha detto ieri il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa. E il decreto legislativo del 2003 noto come Legge Marzano, appunto, è forse l'unica via percorribile a breve. Anche perché Alitalia ha una cassa risicata che non supera i 150 milioni di euro.

La legge Marzano è la stessa che venne applicata per Parmalat. Vi si ricorre nel caso di impresa o gruppo d'impreses insolventi, con almeno 500 dipendenti, debiti non inferiori a 300 milioni di euro. Per accedere all'amministrazione straordinaria l'impresa presenta un'istanza al ministro dello Sviluppo economico e parallelamente, ricorso al tribunale per lo stato di insolvenza. Dal decreto che lo nomina, il Commissario ha 180 giorni di tempo (possibile una proroga di 90 giorni) per il piano di ristrutturazione. In tal caso, un'opzione possibile è il concordato, modalità per soddisfare i creditori. Come accadde con la società di Tanzi. Se invece



Lavoratori Alitalia bloccano Capodichino Foto Ap

il commissario ritiene non possibile la ristrutturazione, chiede al ministro l'autorizzazione al programma di cessione dell'azienda.

E questo probabilmente sarà il futuro della nostra compagnia di bandiera. Ri-

petto a Parmalat Alitalia ha una gestione deficitaria. Non produce e se lo fa lo fa in perdita. Logico quindi, se ci sarà il commissariamento, pensare a uno spezzatino. Che avvantaggerebbe per primi i piloti. I quali, pur tra mille difficoltà, hanno una capacità di ricollocarsi sul mercato molto superiore a quella dei lavoratori di terra.

Come quelli di Atitech, azienda di manutenzione napoletana, che ieri hanno manifestato all'aeroporto di Capodichino. Quasi cinque ore di blocco con gravi disagi. Non ci sono stati voli cancellati, ma ritardi e numerosi passeggeri rimasti a terra per essere giunti in ritardo ai banchi del check-in. La protesta ha avuto tre fasi: la prima, con il blocco del viale Ruffo di Calabria, unico accesso per i viaggiatori alle partenze ed unica via di uscita per autobus ed auto private; la seconda, quando i lavoratori, passando dai capannoni di Stitiche, sono scesi sulle piazzole di sosta, a poche decine di metri dalla pista di atterraggio e si sono fronteggiati per circa un'ora con la polizia; la ter-

za, con un nuovo blocco del viale d'accesso, terminata pochi minuti prima delle 19.

Con l'orecchio puntato verso Roma i lavoratori hanno atteso notizie dalla trattativa tra i sindacati nazionali, Alitalia ed Air France. «Il passo avanti - aveva detto il segretario della Cgil trasporti, Antonio D'Auria prima che avvenisse la rottura - è che l'amministratore delegato di Alitalia Maurizio Prato ha accettato la proposta di riportare insieme la flotta e le altre attività, compresa Alitalia Airport. Adesso aspettiamo la decisione di Air France».

Che è arrivata un'ora dopo circa. Tavolo saltato, futuro incerto per il gruppo. Ora oggi con il consiglio di amministrazione fissato per il 13.00 dovrà affrontare il nodo della gestione. L'amministratore delegato uscente, Maurizio Prato, potrebbe chiedere al principale azionista, il Tesoro che possiede il 49% delle azioni, di commissariare il gruppo. La legge Marzano allora non sarebbe solo una mezza certezza ma una scomoda evidenza.



GIOVEDÌ 3 APRILE

Ore 15.00 www.pierofassino.it
Diretta online con il direttore del Mattino di Padova Omar Monestier
Ore 17.30 Cadoneghe (PD)
Piazza del Sindacato
Ore 19.00 Padova
Giovani e anziani:
un nuovo patto tra generazioni
Municipio, sala Paladin
Ore 21.00 Albignasego (PD)
Sala polivalente

VENERDÌ 4 APRILE

Ore 10.30 Treviso
Auditorium ex chiesa S.Croce
Piazza dell'Umanesimo Latino
Ore 12.30 Oderzo (TV)
Gazebo piazza Centrale
Ore 16.00 San Biagio di Callalta (TV)
Auditorium Casa rossa
Piazza Walter Tobagi
Ore 18.00 San Donà di Piave (VE)
Park Hotel Continental
Via XIII martiri 229
Ore 20.00 Mestre (VE)
Incontro con il mondo delle imprese
Laguna Palace Hotel



www.pierofassino.it

Un'Italia moderna. Si può fare.