

IL DRAMMA ALITALIA

Le uniche certezze sono i soldi garantiti dal governo Prodi a fine mandato e la cospicua «riduzione del personale»

Niente di nuovo sul fronte cordata: a farsi avanti è stato solo Salvatore Ligresti mentre Tronchetti Provera ha smentito

Berlusconi annuncia: «Tagli dolorosi»

«Inevitabili», si scusa il promesso salvatore. «Air France? Tutta colpa dei sindacati»

■ di Roberto Rossi / Roma

TAGLI Per Alitalia si prospetta una «dolorosa riduzione del personale». In una parola: licenziamenti. Che per Silvio Berlusconi sono «inevitabili». Dopo l'abbandono di Air France

il destino degli oltre 18mila dipendenti di Alitalia è sempre più incerto. Perché se

c'è ossigeno per i prossimi due mesi, grazie al prestito ponte da 300 milioni, illustrato ma non notificato giusto ieri alla Commissione europea, sul resto è nebbia fitta. Incerti i compratori, la cordata, il partner, lo sviluppo della compagnia di bandiera. Incerti, appunto, i tagli. Perché se con il piano di Air France si mandavano a casa 2.100 dipendenti con l'uscita di Parigi c'è il rischio che quel numero aumenti.

È una questione di tempo. Dipende da che tipo di soluzione si prospetta per il salvataggio della compagnia di bandiera. Oggi sindacati e azienda ne parleranno in un incontro negli uffici della Magliana. Nel piano Prato, quello preparato otto mesi fa per la sopravvivenza del vettore, i tagli erano in linea con quelli chiesti da Air

Tomano le accuse a Cgil Cisl Uil Poi la correzione: «Hanno fatto il loro mestiere»

France. Ma da allora molte cose sono cambiate. Sono aumentati i costi, come quello del petrolio, si sono ridotte le prenotazioni. E non c'è più un compratore di rango.

C'è la cordata italiana. O, meglio, ci sarà. Adesso, ha detto Berlusconi, «dopo una due diligence che durerà tra le quattro e le cinque settimane sarà possibile per altri operatori un'offerta impegnativa e farsi carico della questione». Ieri per la prima volta Salvatore Ligresti, costruttore, finanziere, nonché amico personale di Berlusconi, dopo mesi di voci, si è fatto avanti. «Penso - ha detto Ligresti - ci sarà modo di essere coinvolti. Una mano bisogna darla, penso sia giusto e doveroso nei confronti del Paese, della compagnia, dei lavoratori e del turismo».

Ligresti, allora, e poi? Tante manifestazioni di affetto, come quella di Marco Tronchetti Provera, presidente di Pirelli o di Mario Moretti Polegato, fondatore della Geox, e poca altra roba ancora. Anche perché la cordata italiana, ammesso che esca veramente, deve mettere sul piatto un sacco di soldi. Air France era disposta a investire subito 3 miliardi di euro. In Italia una cifra del genere la possono offrire solo le banche. A condizione che, oltre alla cordata italiana, alle spalle ci sia un soggetto industriale vero tale da garantire lo sviluppo industriale della compagnia.

Il problema è che al momento non sembra esserci nessuno all'orizzonte. C'è AirOne, ma la società di Toto è piccola. Non ha il network, la rete interna-

zionale necessaria per un vettore come Alitalia. La russa Aeroflot? Possibile, ma in questo modo, visto che la compagnia russa è extracomunitaria, Alitalia perderebbe i diritti di volo comunitari e un sacco di soldi. I sindacati, poi, continuano a invocare l'arrivo della tedesca Lufthansa. Ieri è stato di nuovo

il turno di Bonanni. Il vettore tedesco, però, ha ribadito che la sua posizione non cambia. Niente offerta. Per ora. Magari dopo. Quando qualcuno avrà portato a compimento il lavoro sporco. Come ha spiegato bene il ministro delle Attività produttive Pier Luigi Bersani, dopo Air France, «se si scende

di uno scalino in giù, aumentano gli interlocutori, ma si abbassa il livello dell'offerta». Un'Alitalia ridimensionata e con i costi sfiorbiati avrebbe, quindi, più appeal. Per questo Berlusconi ha iniziato la sua piccola guerra con i sindacati. «Air France ha detto di no per il veto dei sindacati» ha sparato

ieri il futuro premier. Affermazione poi rettificata: «Su Alitalia hanno fatto il loro mestiere e magari hanno avuto anche ragione. La verità è che le condizioni poste da Air France-Klm erano impossibili da accogliere». Perché questa uscita? Non è una semplice sbavatura. Ha una doppia valenza.

Scaricarsi la coscienza dalle sue responsabilità assunte in campagna elettorale e ieri negate - «io non ho fatto nessun intervento sul governo francese e su Air France, non ho fatto nulla di nulla» - e creare un clima antisindacale con il quale affrontare poi una eventuale trattativa.



Silvio Berlusconi Foto di Antonio Calanni/Ap

«Silvio, non scaricare le responsabilità»

Le confederazioni non accettano processi sommari

■ di Felicia Masocco / Roma

Fuoco di fila contro i sindacati, dopo Romano Prodi anche Silvio Berlusconi li chiama sul banco degli imputati perché avrebbero causato con il loro «veto» la ritirata di Air France-Klm. È subito scontro, Raffaele Bonanni e Guglielmo Epifani gli rispondono a brutto muso, il premier in pectore smorza i toni, precisa. Ma è tardi.

«C'è uno scarico di responsabilità che non fa onore a questo paese», contrattacca il leader della Cgil. Credo che Berlusconi quando si insedierà dovrà essere coerente con quello che ha detto. Non c'è da perdere nemmeno un minuto se si vuole salvare Alitalia e dare una prospettiva perché il prestito ponte aiuta ma non risolve i problemi». Di cose Berlusconi ne ha dette, in campagna elettorale è stato tutto un trattenere fantomatiche cordate italiane, salvifiche soprattutto per Malpensa. Interventi a gamba tesa mentre il dossier con i franco-olandesi era ancora aperto. Ora, continua Epifani, «il governo non scarichi responsabilità che gli competono interamente. Affronti piuttosto il problema seriamente, senza minacciare tagli occupazionali a prescindere. Farebbe bene a parlare del piano

di rilancio e dei soggetti in grado di realizzarlo». Il rifiuto del «processo» è totale, quanto ai veti «è una parola che si usa quando si ha una opinione diversa, allora si parla di veto. Noi pensiamo che se ci sono le possibilità si riapra anche con Air France». L'esternazione di Berlusconi è stata accolta con un laconico «è una barzelletta» dal segretario Cisl Raffaele Bonanni: «Sanno tutti che lui (Berlusconi) era contrario, Spinetta se ne è andato per questo motivo». In seguito il segretario Cisl ha comunicato ai sindacati «aver apprezzato» la precisazione del leader Pdl. Aveva già respinto le accuse anche Renata Polverini, segretaria Ugl, il sindacato che (oltre alla Uil) ha incontrato Jean-Cyrill Spinetta: «Colpa mia non è - dice -. Sulla trattativa hanno pesato la crisi di

Oggi incontro con l'azienda per verificare fino a quando si può andare avanti

governo e la campagna elettorale». L'inizio della giornata era stato poi segnato da una lettera che sarebbe stata inviata a sindacati e governo, sottoscritta da 2300 dipendenti Alitalia di Fiumicino che non si sentono più rappresentati dai sindacati e definiscono «inutile» il prestito-ponte. Andrea Cavola di Sdl parla di un «falso clamoroso», se non altro perché la missiva parla del prestito accordato nella serata di martedì, «il che fa capire che la lettera è stata sottoscritta da oltre duemila persone ieri sera: impossibile, non ci sono i termini tecnici».

Di vero c'è che questa mattina i sindacati e i rappresentanti dell'azienda si incontreranno per fare il punto alla luce degli ultimi sviluppi. Sul tavolo dovrebbe esserci anche la verifica del piano «stand alone», operativo da fine marzo. 24 aeromobili sono stati messi a riposo, c'è da capire con quale ricadute sull'occupazione. Nella tempesta si intravede intanto una piccola schiarita. L'annuncio il direttore della divisione passeggeri e cargo di Alitalia, Giancarlo Schisano, «l'attività operativa sta andando forse meglio del previsto», dice, «non ci sono problemi operativi, né ci saranno quest'estate per i nostri viaggiatori».

A VOLTE RITORNANO

Il pilota Don Salvatore pensa all'Expo ed è subito aria da Prima Repubblica

SEGUE DALLA PRIMA

Ora, con la crisi drammatica in cui versa l'Alitalia, non bisognerebbe guardare troppo per il sottile. Chi ci mette i soldi è benvenuto. E poi Berlusconi deve avere un certo feeling con Don Salvatore, la cui leggenda di costruttore iniziò con la ristrutturazione di un sopralzo nella popolare Porta Genova, a Milano, e oggi arriva fino ai grattacieli «storti» di Libeskind che non piacciono allo statista di Arcore. D'altra parte se per il futuro premier e per l'amico Dell'Utri lo stalliere mafioso Mangano era «un eroe», la presenza nella cordata tricolore di Ligresti, visto il suo passato con la giustizia, è un fattore di garanzia. Con Ligresti non siamo alla Terza Repubblica, come si illude qualche commentatore, siamo invece alla restaurazione della Prima Repubblica, alla commistione tra politica e affari come filosofia imprenditoriale e come azione di governo. Il costruttore, che vuole dare «una mano ad Alitalia, per il Paese, la compagnia, i lavoratori» forse pensando che un favore concesso oggi al premier produrrà grandi vantaggi domani quando ci sarà da costruire una città per l'Expo 2015, è da oltre trent'anni uno dei padroni di Milano. Il suo potere non venne scalfito nemmeno negli anni di Mani Pulite, nemmeno quando il 16 luglio 1992 finì a San Vittore e ne uscì solo dopo mesi di carcere e so-

prattutto dopo aver firmato una deposizione in cui svelava i rapporti con Bettino Craxi, l'utilizzo delle mazzette per controllare appalti e licenze edilizie. Condannato a due anni e quattro mesi di reclusione con affidamento ai servizi sociali, poi coimputato con l'ex finanziere Sergio Cusani e lo stesso Craxi nell'inchiesta Eni-Sai, quindi scampato con

Il costruttore vuole dare «una mano alla compagnia al Paese, ai lavoratori» ma immagina già la sua ricompensa

patteggiamenti vari nelle inchieste per tangenti a Pieve Emanuele, per i lavori al Tribunale di Milano, per lo scandalo della vendita del patrimonio immobiliare Ipab. Sono tutti episodi che avrebbero abbattuto un mulo, ma non Ligresti. Che anzi, dopo Tangentopoli, riuscì a sollevare il suo gruppo dalle difficoltà in cui era precipitato grazie a un forte sostegno di Mediobanca, rafforzando la sua posizione nelle assicurazioni e nella finanza. D'altra parte il costruttore non è il tipo da arrendersi davanti alle inevitabili sorprese e alle disgrazie della vita: nel

■ di Rinaldo Gianola



Salvatore Ligresti Foto LaPresse

1981 la moglie Antonietta Susini fu vittima di un rapimento terminato con il suo rilascio, dopo il pagamento di un riscatto. Dei presunti rapitori, indicati all'epoca dei fatti come mafiosi, due furono assassinati, un terzo scomparve nel nulla. Con questo curriculum, arricchito da aristocratiche frequentazioni (la famiglia nera dei La Russa, dall'avvocato Antonino fino al figlio Ignazio risciatto nelle acque di Fiuggi e oggi destinato al ministero della Difesa, e quei maghi della Borsa come Michelangelo Virgillito e Raffaele Ursini da cui «acquistò»

il primo pacco di azioni Sai), era naturale che fosse accolto con tutti gli onori tra i padroni del *Corriere della Sera*. Ligresti è stato ed è un personaggio di primissimo piano del potere: capace un tempo di stringere alleanze con Pirelli, De Benedetti, Cuccia e oggi di posizionarsi nei salotti dove si prendono le decisioni che contano. Certo, nell'assenza generale degli

Berlusconi vorrebbe coinvolgere tutte le forze possibili, per una soluzione aperta compreso De Benedetti

imprenditori tutti pronti a giurare fedeltà ad Alitalia ma nessuno disposto a scendere davvero in pista, la novità di Ligresti non va sottovalutata. È il segno che Berlusconi sta chiamando a raccolta gli amici fidati ai quali è pronto a chiedere oggi un sacrificio, un impegno, che sarà certo ricompensato in futuro. Fino a ora nel pasticcio della cordata berlusconiana conta molto di più l'outing di Ligresti che non l'opera del cosiddetto superconsulente, e ipervalutato, Bruno Ermolli. Lo sforzo di Berlusconi, inoltre, non avrebbe solo la finalità di mettere una

pezza al dramma Alitalia, ma vorrebbe usare questa emergenza per dimostrare la sua vocazione di una politica aperta, capace di coinvolgere tutte le forze possibili per risolvere il caso. Tanto per capirci, nell'*entourage* berlusconiano nessuno si sorprenderebbe se il capo chiedesse (o magari lo ha già fatto) un impegno anche a Carlo De Benedetti per Alitalia, anche se per l'Ingegnere potrebbe ripetersi il rischio di trovarsi l'opposizione della sua adorata *Repubblica*, come avvenne nel 2005 quando Berlusconi era pronto a investire nel fondo M&C lanciato dallo stesso De Benedetti ma poi non se ne fece nulla per la ribellione delle redazioni dei suoi giornali. Ma le cose, in politica come negli affari, cambiano velocemente. De Benedetti, nei prossimi anni, punterà sull'energia (proprio ieri è arrivato il via libera al suo rigassificatore di Gioia Tauro) e la sanità, settori dove la politica conta molto. Alla domanda di una valutazione sull'ipotesi di una cordata italiana, ieri l'Ingegnere ha risposto con un «no comment». Ma l'asso da giocare può essere solo quello di una grande banca. Se Berlusconi, a fronte di un piano industriale credibile che certo non può fare Ermolli e di uno sbocco internazionale, riuscisse a convincere Intesa SanPaolo o Unicredit a entrare in azione, allora il quadro potrebbe cambiare. Solo con il volenteroso Ligresti il cavaliere non andrà lontano. Anche per oggi non si vola.