

LA CRISI INFINITA

Dalla Commissione una lettera «dai toni duri» a Palazzo Chigi. Dietro il finanziamento da 300 milioni potrebbe configurarsi un «aiuto di Stato»

I vertici del gruppo: «Via Air France, al momento nessun altro interessato». Veltroni: non c'è nulla di illegale nell'intervento del governo

Alitalia, tutti contro il prestito ponte

La Ue solleva dubbi, le compagnie ricorrono. Berlusconi attacca Bruxelles. Il cda: ricapitalizzazione subito

di Roberto Rossi / Roma

AUTO DI STATO Tutti contro Alitalia. O, meglio, tutti contro il prestito ponte da 300 milioni concesso dal governo per salvare la compagnia di bandiera. Un finanziamento

che sta diventando un caso politico in Europa tra minacce di ricorsi e richieste di

chiarimenti. E che rende il futuro dell'azienda della Magliana ancora più nebuloso.

I primi dubbi sulla natura del prestito li ha sollevati la Commissione europea. «Abbiamo dubbi sulla natura della misura e vogliamo capire meglio alcuni dettagli. In particolare, vogliamo sapere se si tratta di un'operazione commerciale o sono coinvolti degli aiuti di Stato» ha detto Michele Cercone, portavoce del commissario Ue ai Trasporti, Jacques Barrot. Per questo la Commissione ha inviato una lettera, datata 24 aprile, dai «toni duri» a Palazzo Chigi. Intimando, entro dieci giorni lavorativi, di far conoscere a Bruxelles le motivazioni che hanno portato alla decisione del prestito ponte per Alitalia. E nel caso in cui le spiegazioni richieste, che il governo si è impegnato a dare seguendo «le procedure del trattato», non arrivassero o fossero ritenute insoddisfacenti la Commissione europea si riserva di ingiungere all'Italia la sospensione del prestito. Il che vorrebbe dire fallimento e commissariamento per il gruppo italiano.

Ma la commissione europea non è l'unico ostacolo da superare. Contro la misura decisa dall'esecutivo ieri si sono schierate alcune compagnie aeree concorrenti di Alitalia. Prima fra tutte Ryanair, che ha annunciato l'intenzione di sollevare una protesta formale a Bruxelles: «L'ultimo salvataggio da 300 milioni di euro di Alitalia è una beffa alla normativa Ue sugli aiuti di stato. Sostenere un'aerolinea nazionale inefficiente, che sarebbe dovuta finire in bancarotta, tempo fa è semplice

British Airways, Sas e Ryanair sul piede di guerra. Il Fondo monetario: si rispettino le regole del mercato

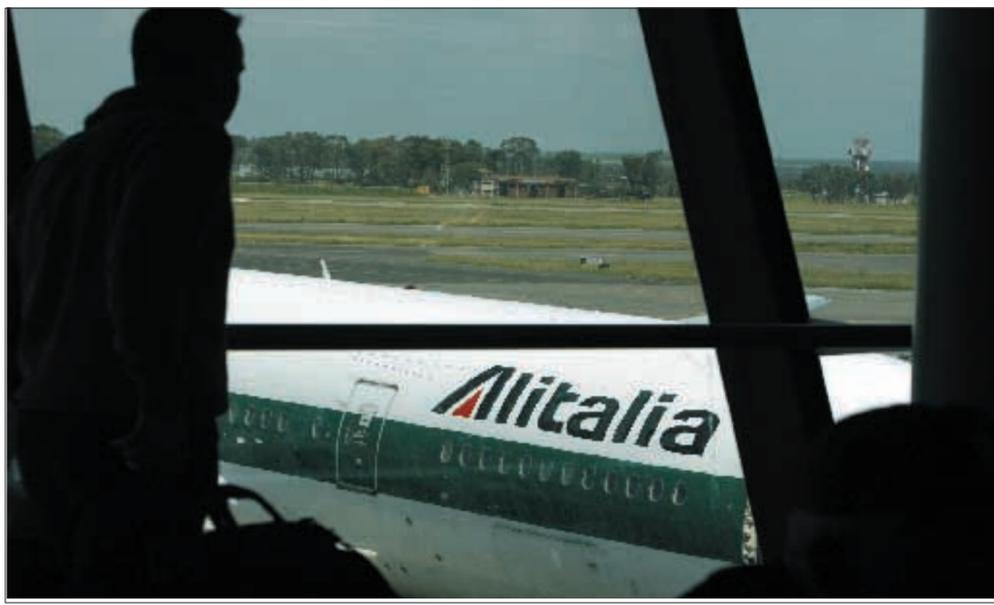
cemente illegale», ha tuonato il direttore legale della compagnia low cost, Jim Callaghan. Anche l'inglese British Airways e la svedese Sas hanno minacciato un ricorso. «Vigileremo da vicino la situazione, per essere sicuri che le norme europee sugli aiuti di Stato vengano scrupolosamente rispettate», ha commentato un

portavoce della compagnia di bandiera britannica. Si è mosso addirittura il Fondo monetario internazionale, che ha invitato a trovare una soluzione rispettosa delle regole di mercato in generale e dell'Unione europea in particolare. Le accuse e i ricorsi non hanno intaccato l'ottimismo di Silvio Ber-

lusconi. «Adesso la fanno difficile - ha detto il leader del Popolo delle libertà -. Ma io non sono preoccupato, quella del prestito è l'unica cosa da fare. Alitalia non si poteva far assorbire dai francesi. L'Unione europea deve aiutare le cose giuste e non fare difficoltà». Più chiaro il leader del Partito democratico Walter Veltroni:

«Non c'è nulla di illegale in questo prestito». L'Europa deve rendersi conto che «la perdita di posti di lavoro potrebbe avere effetti sociali molto pesanti» per l'Italia. Alla Magliana, dove ieri si è riunito il consiglio di amministrazione, lo sperano. Ma il prestito da solo non basta. Ad Alitalia, secondo il cda, serve anche «una ricapi-

talizzazione da effettuarsi in tempi brevi». Quanto servirebbe? A gennaio Alitalia aveva chiesto 750 milioni di euro. Ma nell'ottica di una alleanza con Air France. Che però non c'è più. E «allo stato non sono pervenute altre manifestazioni di interesse da parte di altri soggetti finanziari o industriali».



Un passeggero osserva aerei Alitalia a Fiumicino Foto di Alessandra Tarantino/Agf

L'opinione

Sulle cordate il lungo silenzio delle banche

ANGELO DE MATTIA

La cordata Alitalia, questa sconosciuta, si potrebbe dire parafrasando il titolo di un libro di un Nobel. Ci sarebbe bisogno di chiodi da infiggere nella roccia, a cui legare la corda: fuor di metafora, le alleanze o aggregazioni internazionali e il finanziamento bancario. E tuttavia le banche tacciono. Intesa-SanPaolo, dopo aver mostrato attenzione per una eventuale soluzione con un'aggregazione internazionale, ha precisato che per ora nulla è sul tavolo. Di volta in volta si chiamano in ballo la Cassa di Risparmio di Prato, il Fondo F.2i, la soluzione bancaria di sistema.

Torna di attualità l'intervento a suo tempo effettuato dalle banche per il recupero della Fiat con l'ormai famoso Convertendo. Lo citano anche quelli che lo avversarono e contestarono alla Banca d'Italia di averne aiutato il decollo, peraltro nei limiti delle sue attribuzioni. Nel governo di allora (2003) non mancavano forze che avrebbero voluto il fallimento della Fiat. Il Convertendo (3 miliardi) salvò l'impresa torinese. Oggi ciò è unanimemente riconosciuto. Poi vi è stato l'apporto fondamentale di Marchionne. Torna di attualità anche il pur (da molti) avvertito intervento in Telecom. Si vorrebbero schemi simili per Alitalia. Ma c'è un circolo vizioso. Senza una sicura aggregazione internazionale, un piano industriale strategico e operativo e un management all'altezza delle difficoltà, non sono immaginabili interventi di sistema, nemmeno forse di singole banche. Poiché oggi occorre fare i conti innanzitutto con i bilanci, non vi è Sarkozy (con Air France) o Putin (con l'improbabile Aeroflot) ovvero ancora pressioni da esercitare via fondazioni ex bancarie che tengano difronte alle ragioni della redditività e dell'efficienza.

Certo, collegarsi agli interessi generali del Paese significa anche rafforzare l'azione aziendale. Questo le banche, se non altro le più avvedute e più attente allo sviluppo, lo sanno. Ma esse amministrano risparmio altrui, che va tutelato. Per una loro auspicabile iniziativa occorrerebbe almeno il fumus di essere sulla via giusta, con le alleanze e con i programmi, per dare una valida prospettiva alla compagnia. Ciò soprattutto in considerazione del finanziamento ipotizzato, nell'ordine di 1,5-2 miliardi. Ma siamo, purtroppo, ancora lontani, mentre il tempo si è fatto breve.

ro.ro.

Niente rinnovo del contratto, a terra 400 hostess

I sindacati pronti ai sacrifici, ma chiedono un nuovo piano per avviare il confronto

/ Roma

A TERRA Sono gli «stagionali» i primi colpiti dalla crisi Alitalia. Gli assistenti di volo che vivono di contratti a tempo determinato, che hanno un'età media bassa (di circa 36 anni), otto anni circa di lavoro alle spalle, una decina di contratti a tempo determinato firmati. A partire dal primo aprile in 400 sono rimasti a terra. Colpa del piano Prato, del mancato ingresso di Air France, di una trattativa protattasi più del dovuto, della natura del contratto. A tempo determinato, appunto. Che, secondo il sindacato Avia, Alitalia non ha rinnova-

menti o cassa integrazione. Ma questo non è stato possibile». Colpa di un tira e molla sulla sorte della società durato mesi, dell'incertezza sull'azionariato. E la situazione potrebbe peggiorare. Nel corso della riunione di ieri tra sindacati e azienda, sarebbe emerso, secondo i piloti dell'Anpac, che nell'arco del 2008 la compagnia metterà a terra 37 aerei. E cioè lo stesso numero di macchine previsto dal

piano di Air France-Klm, escludendo i 5 aeromobili del settore cargo. In totale si tratterebbe di 16 Md80, 4 Atr, 14 Embraer e 3 Boeing 767. «Questo - ha dichiarato il Fabio Berti presidente dell'Anpac - è un elemento preoccupante perché il piano franco-olandese era appositamente strutturato nell'ottica dell'alleanza. Ora è - ha osservato - quanto meno strano che il numero di aerei a terra possa coincidere con quello previsto nell'ipotesi del piano Prato stand alone».

«Siamo coscienti che nell'affrontare la fase contingente ci sarà bisogno di fare dei sacrifici, lo sappiamo perfettamente e siamo disposti a farli» ha detto il segretario generale della Filt-Cgil, Fabrizio Solari. «È chiaro - ha continuato Solari - che

dovremo affrontare un piano esuberi, e lo faremo: ma serve un piano, dobbiamo sapere a che serve, e dove porta l'azienda. Non possiamo discutere di sacrifici inutili». Per questo i sindacati, nell'incontro di ieri con l'azienda hanno chiesto al più presto la nomina di un nuovo amministratore delegato. Figura, questa, che manca dal 2 aprile scorso da quando cioè l'ex presidente, Maurizio Prato, ha rassegnato le proprie dimissioni ed è stato nominato Aristide Police presidente, rimasto però amministratore non esecutivo. Un'esigenza, quella di procedere alla nomina di un nuovo amministratore, che, secondo quanto hanno riferito i sindacati, è condivisa dallo stesso Police.

Sono le prime vittime della decisione adottata in ottobre da Prato di tagliare 24 velivoli

P\ [cRT [\ V [aR_ [NgV [NYR

fuori dalle logiche politico-militari

Emergere in comune

LA COMUNE organizzato in Italia da socialismo rivoluzionario

promuovono: **uto pia** socialista, **be** (base europea), **LA COMUNE**, **Rj gR**

coordinata Jacopo Andreoni, intervengono Eva Lorenta, Giovanna Maresca, Gianluca Petruzzo **conclude Dario Renzi**

sabato 3 maggio • ore 21
James Taylor Quartet in concerto
ingresso a sottoscrizione

interverranno al convegno: Paolo Cacciari, Sergio Pastorello, Giuliana Troncon, Pierluigi Sullo, Stefano Priante, Thierno Gaye, Annie Forte, Roberto Massari, Giuseppe Martelli

il convegno è aperto a tutti • info 055 2302015 - 333 9194464 www.socialismorivoluzionario.it • bus dalle città • 1° maggio servizio navetta

=RYYN] _ \ ` VZN QPUN_NgV [R QRV _RQqVaV 8; ' ?4A # " " NY 24=CA> BCD88 DC>?80 Ass. promo sociale Codice Fiscale: 06040131002