

## LA NUOVA ALITALIA

Sarà l'ex ministro Augusto Fantozzi il commissario scelto per traghettare l'azienda verso la cordata di salvataggio

Malessere nel centrodestra. Matteoli: nessuno resterà a casa. La Lega: no a nuovi costi E su un possibile ritorno i francesi tacciono

## Oggi il via del governo: è scontro su «ali pulite»

L'opposizione all'attacco: così scaricano i debiti su tutti i cittadini. Bersani: è un bluff

di Roberto Rossi / Roma

**PALETTI** Un decreto legge e un disegno di legge. Alla fine saranno due i provvedimenti che il Consiglio dei ministri, in programma oggi, adotterà per chiudere l'emergenza Alitalia. Il primo per permettere il commissariamento, il secondo per tutelarsi da ogni

intervento dell'Europa. Poi sarà il turno della cordata italiana, che dovrà far decollare la nuova compagnia pulita dai debiti, del commissario Augusto Fantozzi, che avrà il non facile compito di gestire gli esuberanti, e, infine, del governo, al quale spetta il compito di convincere alleati e il Paese della bontà di un'operazione, già bollata dal Partito Democratico come un «bluff». Che pagheranno gli italiani. Il rischio, ha sottolineato Enrico Letta, ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio del governo Prodi, è di veder «scaricare la parte indebitata della compagnia sulle spalle dei contribuenti italiani». E cioè un miliardo di euro circa. «La soluzione che si profila - ha aggiunto il ministro dell'Economia ombra Pier Luigi Bersani - più che un commissariamento ha le caratteristiche di un fallimento. Le condizioni di Alitalia sono ben peggiori di quelle prospettate con



Foto di Alberto Pellaschi/Ap

Air France. Sia per il numero degli esuberanti, che per le risorse disponibili e perché allora non c'era una bad company». Il rischio è, secondo Bersani, quello di «creare una mini-Parmalat», dove a pagare non sono solo solamente i lavoratori Alitalia ma anche «i piccoli azionisti». Un'eventualità, quest'ultima,

che ieri il ministro dell'Economia Giulio Tremonti ha smentito: «I piccoli azionisti saranno tutelati». Chi non si sente tutelato invece è la Lega. Che ieri ha alzato la voce. Se i provvedimenti del governo, ha avvertito il partito di Bossi, modificheranno la Marzano e se l'operazione compor-

terà nuovi costi il via libera del Carroccio è in forse. Quello della Lega è un avvertimento. Il cuore del problema non è tanto la Marzano quanto Malpensa. C'è il rischio che torni in pista Air France come partner straniero. Se così fosse lo sviluppo dello scalo di Varese sarebbe a rischio. Così come il consenso po-

litico della Lega che anche sulla sopravvivenza di Malpensa ha vinto le elezioni. Per la verità per Bossi sarà difficile spiegare ai suoi elettori anche perché i settemila esuberanti Alitalia dovrebbero essere riassorbiti dalla Pubblica Amministrazione (come il Catasto, le Poste o le Entrate), così come ventilato

dal ministro dei Trasporti Altero Matteoli. Che ieri da Rimini ha tuonato: «Nessuno resterà a terra». Il ministro di An, tra l'altro, ha anche ipotizzato Air France o Lufthansa come diciassettesimo azionista della nuova Alitalia.

Ma la soluzione non sembra poi così vicina. Ieri, secondo indiscrezioni, c'è stato l'incontro tra gli emissari di Intesa Sanpaolo, la banca incaricata dal governo a elaborare il piano di salvataggio Alitalia (nonché la più grande creditrice della compagnia aerea), con Air France. Nell'occasione, secondo fonti citate dall'Ansa, non si sarebbe parlato tanto dell'eventuale riapertura delle trattative fra le due compagnie aeree, quanto del rafforzamento all'interno dell'alleanza Sky-team.

Se così fosse sarebbe un problema in più. Molti dei soci della Compagnia aerea italiana avrebbero acconsentito di partecipare solo se fin dalle prime battute si fosse individuato un partner straniero. I tempi però stringono. Domani è in agenda il consiglio di amministrazione dell'azienda che deve poter chiedere la divisione della compagnia e il suo commissariamento. Poi sarà ufficializzata la nomina di Fantozzi.

Nel frattempo il dossier Alitalia sarà sotto esame da parte della Commissione Europea. Ieri il piano di ristrutturazione è arrivato a Bruxelles. Così come il testo normativo. Poi sarà la Ue a decidere se si tratta di aiuto di Stato oppure un semplice intervento legislativo.

## Air France

## Un solo hub a Roma e 2.100 esuberanti

**Esuberanti.** Il piano presentato dalla compagnia francese a fine marzo prevedeva complessivamente 2.100 esuberanti: 1.500 in Alitalia, 100 tra i dipendenti all'estero e 500 in Az Servizi. Altri 4mila lavoratori venivano «parcheeggiati» a Fintecna.

**Flotta.** Il piano industriale parlava di una riduzione della flotta passeggeri da 174 a 137 aerei. Prevista la chiusura del settore Cargo.

**Malpensa.** Per Air France l'unico hub in Italia doveva essere quello di Fiumicino. Per Malpensa veniva ipotizzato un ruolo legato alle esigenze della clientela business.

**Società.** La proposta prevedeva l'acquisto dell'intera compagnia e la creazione di nuove società, una per l'handling e una per la manutenzione.

## Colaninno

## In una bad company "buco" ed eccedenze

**Commissario.** Per Alitalia è previsto l'arrivo di un commissario una volta riformati gli strumenti legislativi con l'unificazione delle leggi «Marzano» e «Prodi».

**Divisione.** L'Alitalia verrebbe divisa in due. Una parte «buona» destinata a confluire nella Nuova Compagnia Aerea di Colaninno e soci insieme ad una parte di AirOne e una «bad company» che si farebbe carico - a spese della collettività, di debiti ed esuberanti.

**Esuberanti.** Nel piano verrebbero ipotizzati circa 7mila esuberanti. Una parte di questi verrebbe ricollocata in diversi settori della pubblica amministrazione.

**Contratti.** A piloti e assistenti verrebbero proposte condizioni un po' migliori rispetto a quelle di AirOne e un po' peggiori rispetto a quelle di Alitalia.

## Sindacati in allarme: si rischia un conto salatissimo

«Sull'occupazione le assicurazioni non bastano». Il nodo contratti. Lunedì incontro col governo

di Giuseppe Vespo / Milano

Assorbire gli esuberanti nella pubblica amministrazione ed equiparare i contratti dei dipendenti Alitalia a quelli dei colleghi AirOne. La prima è un'idea del ministro dei Trasporti Altero Matteoli, la seconda una delle indiscrezioni che più fanno discutere sul futuro assetto della Compagnia Aerea Italiana. Il primo incontro tra governo e sindacati si terrà lunedì, nel frattempo Matteoli dal meeting di Rimini promette: «Non lasceremo nessuno a casa», facendo riferimento ai quasi settemila che rischiano col nuovo piano di perdere il posto. Dichiarazioni «per nulla rassicuranti» risponde Franco Nasso, segretario generale della Filt-Cgil, che aspetta l'apertura del tavolo di confronto, e intanto del

progetto presentato da Banca Intesa dice: «L'impatto sul lavoro potrebbe avere dimensioni non governabili: si rischia un conto salatissimo». «Bizzarra» è invece l'idea del titolare dei Trasporti per il segretario nazionale Fit-Cisl, Claudio Genovesi. «Vorrebbe dire - spiega il sindacalista - disperdere competenze e professionalità, risorse che andrebbero invece reinvestite nella nuova azienda sfruttando gli ammortizzatori sociali». Mentre è possibilista Marco Veneziani, segretario nazionale Uilt e pilota Alitalia, anche lui «tra i possibili esuberanti». Veneziani sostiene che «se ci sono i posti nella pubblica amministrazione quella di Mattioli può essere un'idea da considerare».

Sul fronte dei contratti, invece, la disponibilità a rivedere le condizioni di lavoro di piloti e degli assistenti di volo Alitalia,

trova un punto fermo nell'«indietro non si torna», di Anpac che Up. Per le due sigle, i piloti italiani hanno già «retribuzioni più basse del 30 per cento rispetto ai colleghi europei: i nostri contratti vanno equiparati a quelli dei colleghi francesi, tedeschi o belgi». Tra i due sindacati è scontro aperto invece sulla bontà del contratto AirOne, siglato l'aprile scorso. L'Anpac non l'ha firmato e attacca: «È il peggiore d'Europa», mentre l'Unione piloti lo difende: «A parità di anzianità lavorativa un dipendente AirOne è retribuito come un collega Alitalia. Le differenze principali stanno nei giorni di ferie e nel calcolo dei riposi».

Un primo ufficiale Alitalia con dieci anni di anzianità lavorando 15 giorni (tra ferie e riposi) arriva a percepire (busta paga alla mano) 5.816 euro netti, «mentre

un collega di AirFrance - racconta il pilota - prende con meno ore di volo almeno il 35 per cento in più». Dopo il Portogallo, infatti, in Europa l'Italia ha il più alto limite di ore di volo consentite in un giorno: 13, contro le dieci degli altri Paesi Ue.

Mentre per gli assistenti di volo le differenze sono maggiori: sia per retribuzione che per diritti. Un responsabile di cabina con sei anni di servizio in AirOne prende 1.106 euro fissi, più un'indennità di volo minima garantita di 630 euro. Mentre i precari con 743 euro fisse più 141 euro di indennità, arrivano a lavorare fino a 21 giorni al mese.

Cose mai sentite in Alitalia, dove gli assistenti hanno un'età media più alta dei colleghi AirOne e condizioni retributive e di lavoro migliori.

## CONSUMATORI

Già pronti i ricorsi contro lo «spezzatino»

**Per impedire lo smembramento** della Alitalia in due società, il Codacons e l'Associazione utenti del trasporto aereo intendono presentare un ricorso d'urgenza al Tribunale civile e alla Commissione Europea. Il ricorso - spiega una nota - «proposto sulla base delle norme che tutelano gli azionisti nel codice civile e sulla base dell'art. 40 del codice del consumo, mira a inibire o annullare la delibera del cda che Alitalia si accinge a adottare venerdì». Un secondo ricorso sarà poi presentato al Tar del Lazio per «sospendere la delibera del consiglio dei ministri che autorizza l'operazione ai danni degli azionisti».

Il ricorso proposto dal Codacons, che ha acquistato un pacchetto di azioni della Alitalia, e dalla Associazione utenti del trasporto aereo solleva diversi problemi: «la illegittimità, anche se autorizzata da una legge, che sarebbe per questo incostituzionale, dello smembramento in due della società senza che ciò sia approvato da una assemblea degli azionisti ma per decisione del solo cda. Si tratterebbe, infatti, di una decisione di carattere così eccezionale e straordinario da non potere certo rientrare nella competenza dell'organo di gestione».

Altro problema sollevato dal Codacons, è il passaggio delle attività della società a terzi, i 16 imprenditori, con esclusione degli azionisti, veri proprietari di quei beni».

IL CASO Una storia di ordinaria disorganizzazione, l'ennesima Caporetto di un'azienda ormai senza più timone. Tra i passeggeri rimasti a terra anche una famiglia con un ragazzo disabile

## Palermo-Roma: «l'ultima chiamata» dura trentasei ore. Tra sgarbi, furbate, esasperazione

TULLIA FABIANI

Da una sedia all'altra, ogni tanto due passi per sgranchire le gambe e allentare i nervi. Giornali abbandonati qua e là, e una mano pronta ad afferrare velocemente borse e indumenti, nel caso arrivi la chiamata d'imbarco per il volo. Perché questa è la meta. L'obiettivo di una giornata durata 24, 36 ore di attesa per tornare a Roma. È il 25 agosto, all'aeroporto di Palermo, Falcone - Borsellino, c'è ressa dalla mattina. Prevedibile: giornate di rientro. Qualcuno scambia impressioni con il compagno di fila al check-in sulle bellezze della Sicilia. Senza sapere ancora cosa lo aspetta.

Basta arrivare infatti al banco Alitalia

per capire che aria tira: i voli sono in overbooking, ci sono più biglietti prenotati e pagati, rispetto ai posti effettivamente disponibili sull'aereo. Inoltre, centinaia di persone si presentano con dei biglietti in promozione, P60, che alla compagnia sono serviti a fare cassa, ma non garantiscono disponibilità di posto. Il risultato è subito evidente: il banco delle liste di attesa viene accerchiato da centinaia di passeggeri che reclamano la partenza. E l'avventura da passeggero parcheggiato in aeroporto comincia.

Passano le ore, la lista diventa sempre più lunga e segnata dalle priorità di una gestione clientelare: «Ci passano avanti quelli del personale di volo, gli ex dipendenti, gli amici e

conoscenti dei comandanti», protestano i passeggeri. E provocano cattive risposte. Il regolamento non prevede particolari trattamenti per i titolari di biglietti in promozione, comunque pagati. Nessun rimborso. Nessun benefit. Nemmeno un occhio di riguardo per una famiglia, con figlio disabile mentale, in attesa

Chi protesta viene intimidito

«Silenzio o la lascio a terra per tutta la settimana»

E intanto passano davanti i soliti «amici degli amici»

già da dieci ore. Una signora romana, all'ennesimo tentativo di imbarco, dice a mezza voce: «Bisognerebbe sollevare un caso su come trattate la gente». Un assistente di volo la sente, lascia passare un minuto, poi alza lo sguardo e con aria minacciosa replica: «Lei vorrebbe sollevare un caso? Non dica certe cose perché la lasciamo a terra non solo adesso ma una settimana». Hostess e capoturno non fanno un fiato, anzi. A ulteriori eventuali obiezioni, benché rese in modo cortese, chiedono il nome del passeggero polemico. Intimidiscono col loro potere di gestione sulla lista. Irritano con risposte sgarbate. E oppongono la chiamata della polizia. Capitolo chiuso. Dopo una nottata trascorsa sulle se-

die di metallo rosse e sulle scale la mattina ci si ritrova. Solito banco, nuova attesa. Amerigo, il ragazzo lasciato a terra con i suoi genitori, è tra i primi ad arrivare. Non sta molto bene. La madre insiste con la hostess affinché gli sia dato un posto. Ma la risposta è negativa. C'è da aspettare. Intanto il primo volo parte, un assistente Alitalia, un pilota, e un dipendente riescono a imbarcarsi all'ultimo minuto. Possono viaggiare in posti particolari, a discrezione del comandante. I genitori di Amerigo vanno a reclamare: prima la polizia, poi l'Enac. Tornano con la promessa che almeno lui partirà col prossimo volo, alle 11.40. Ma Amerigo resta a terra. Come una giovane donna, Gabriella, diretta a Mi-

lano. Ha un biglietto regolarmente pagato e prenotato da tre mesi, ma il suo aereo è pieno. Overbooking. Sbraita, chiede aiuto perché ha due bambini che la aspettano e non può certo passare la nottata là. Dall'altra parte del banco bocche storte e consegna di benefit per ammortizzare il danno. Ma sulla partenza niente da fare. Forse in serata e con più trasbordi. Alle sette, dopo un giorno e mezzo, la meta si realizza: l'aereo in arrivo, diretto a Roma è più grande. Ci sono posti. Le hostess annunciano l'imbarco. I passeggeri si avvicinano per ritirare ognuno la propria carta. Qualcuno mormora insulti, qualcun altro sbatte la carta sul banco. Amerigo saluta. E sospira.