

LA NUOVA ALITALIA

È confronto a distanza tra governo e sindacati in vista dell'incontro di domani. In settimana Epifani, Bonanni e Angeletti a Palazzo Chigi

L'esecutivo rassicura Augusto Fantozzi: il commissario avrà il nostro appoggio, abbiamo piena fiducia il lui

Piano Fenice, i piloti sulle barricate

Il commissario Almunia avverte: il rilancio rispetti le regole Ue. Sacconi: meno di 5mila esuberanti

di **Luigina Venturelli** / Milano

AVVERTIMENTI L'Unione europea non si lascia affascinare dal salvataggio dei miracoli e chiede una soluzione «compatibile con le regole europee». I sindacati non si lasciano intimorire dalle parole di Corrado Passera e pretendono un piano industriale di effettivo

rilancio per la nuova Alitalia. Mal sopportando la spada di Damocle appesa sulla loro testa dall'amministratore delegato di Intesa Sanpaolo - che senza il salvagente del via libera sindacale ha previsto il naufragio dell'operazione Fenice - l'Unione Piloti preannuncia opposizione, azioni di blocco comprese, a qualsiasi piano industriale non preveda un'effettiva rinascita della compagnia.

Così s'inaugura il confronto a distanza tra governo e sindacati, prima degli incontri ufficiali della prossima settimana, che vedranno a Palazzo Chigi i leader di Cgil, Cisl e Uil. Il lasciapassare delle organizzazioni dei lavoratori non sarà incondizionato, ma verrà concesso solo «se porterà ad un futuro per la compagnia». In caso contrario, avverte il presidente dell'Unione Piloti Massimo Notaro, «lo osteggeremo in modo deciso e determinato». Senza escludere l'arma dello sciopero. Il primo momento di verifica ci sarà già domani quando, previa relazione del neo commissario Fantozzi sullo stato dell'azienda, i rappresentanti delle tre confederazioni vedranno il ministro del Lavoro Sacconi per cominciare a discutere di esuberanti. Dell'ipotesi di ricollocarli (s'è parlato delle Poste e degli uffici del Catasto, con somma disapprovazione di Renato Brunetta) o della possibilità di applicare ammortizzatori sociali per sette anni (con altrettanta preoccupazione di Giulio Tremonti). Ma dovrebbero filtrare anche indicazioni industriali, prima che il faccia a faccia tra il governo e Guglielmo Epifani, Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti (atteso per giovedì o venerdì prossimi) sciolga ogni dubbio su come il progetto Fenice sarà declinato in concreto. Nel frattempo i sindacati non

vogliono entrare nel merito degli esuberanti: le stime peggiori ne ipotizzano più di 7mila, il ministro Maurizio Sacconi se ne augura meno di 5mila. Quasi una lotteria di cifre.

«Di esuberanti ne parleremo dopo che ci sarà stato illustrato il piano industriale. Gli esuberanti sono la conseguenza, non la preme-

sa» resta cauto il segretario della Uil Angeletti. «Ciò che è importante è quello che ci diranno e di cui si assumeranno la responsabilità».

La patata bollente toccherà al commissario straordinario Augusto Fantozzi, che proprio dalle pagine de *l'Unità* ha chiesto al governo di non essere lasciato

solo a gestire «la partita non facile» degli esuberanti di personale. Pronta la risposta di Sacconi: «Fantozzi avrà pieno appoggio, abbiamo piena fiducia in lui e nell'advisor». Il ministro del Lavoro non può che vedere roseo il futuro della Nuova Compagnia Aerea: «Siamo ottimisti, ce la possiamo fare, quindi ce la

dobbiamo fare». Ma Bruxelles potrebbe pensarla diversamente. In tal senso le parole del commissario europeo agli Affari economici, Joaquín Almunia, pesano come un macigno: «Spero che per Alitalia si trovi una soluzione si deve trovare una soluzione che sia buona per la compagnia, buona per

i passeggeri, per i lavoratori e che sia compatibile con le regole europee». Attenzione. Come ricordato ieri dall'autorevole quotidiano tedesco *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, l'operazione Alitalia è «uno scandalo che si fa beffe di tutte le regole del mercato». L'Antitrust europeo potrebbe non gradire.



Piloti Alitalia di fronte a Montecitorio, durante il vertice tra governo e sindacati sulla vicenda Alitalia. Foto di Francesca Cencetti/Ansa

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

«Questa soluzione è uno scandalo di dimensioni europee»

Il quotidiano di centrodestra tedesco *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (Faz), nel suo numero di ieri, parla di «scandalo» riferendosi al piano di salvataggio dell'Alitalia e lancia un appello a Bruxelles affinché la Commissione europea «impedisca eccessi di questo genere».

In una lunga corrispondenza da Roma firmata da Tobias Piller e dal titolo «Il piano di salvataggio più sfacciato di Berlusconi», la Faz scrive che il piano Alitalia «si fa beffe di tutte le regole del mercato».

Per il quotidiano, il presidente del consiglio «è tornato a principi del settore pubblico, che potrebbero essere usciti dal programma di un sindacato o da un libro di testo comunista».

Secondo la Faz, insomma, il piano non ha niente a che fare con i «principi della con-

correnza». E per i passeggeri, prevede il giornale, significherà un «servizio peggiore a prezzi più alti». Il quotidiano ricorda che l'Alitalia ha ricevuto fondi pubblici per 1,4 miliardi di euro fino al 2004 e poi prestiti ponte nel 2005 e nel 2008 per garantire la sua «sopravvivenza». Ed ora, sottolinea, «Berlusconi vuole separare i pezzi migliori della compagnia aerea e passarli a un prezzo scontato a un nuovo consorzio di imprenditori». A quel punto, prosegue, «sarà lo Stato italiano a occuparsi degli scarti».

La Faz paragona la situazione a una «banca rotta fraudolenta» e conclude definendo l'operazione uno «scandalo di dimensioni europee». La parola passa ora a Bruxelles, ma il quotidiano ricorda che il Commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani, fu portavoce di un passato governo Berlusconi.

IL PALAZZO Il titolare dell'Economia ha avuto il meglio sul sottosegretario alla presidenza del Consiglio che puntava su Lufthansa

Su Air France lo scontro Tremonti-Letta

ROBERTO ROSSI

Non di logica industriale si è trattato, ma di uno scontro di potere bello e buono. La scelta di Air France come partner straniero di Alitalia, quando la trattativa con Lufthansa sembrava chiusa, è stata l'ultima partita politica giocata nel governo. Da una parte Giulio Tremonti, dall'altra Gianni Letta. Una partita iniziata sotto traccia qualche mese fa e chiusasi al vertice dei ministri lo scorso martedì, tra malumori e scintille. Con un vincitore, il ministro del Tesoro, un perdente, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, e due spettatori, il ministro alle Infrastrutture Matteoli e quello alle Attività produttive Scajola. Un finale che consegna a Tremonti la vera guida politica del governo e che relega Letta a un insolito ruolo di comprimario.

La trama di questo film con finale a sorpresa prende il via intorno a luglio. Quando svanita la proposta Air France e bloccata la possibilità di un acquisto per la concorrente francese, Lufthansa torna a rianimare il filo con Alitalia. Il filo si era spezzato quasi un anno fa. Quando l'allora governo Prodi bocciò il suo piano di rilancio a scapito di Air France.

Il primo passo non è difficile. I contatti del gruppo tedesco con Intesa Sanpaolo, la banca incaricata dal governo ad approntare un piano di salvataggio per Alitalia, non si sono mai interrotti. Il problema è quello di rianimare il filo con la politica. Materia enigmatica specie per chi viene da fuori. I vertici di Lufthansa in Italia, la compagnia tedesca possiede il gruppo Air Dolomiti, decidono di puntare su Gianni Letta, braccio destro del presidente del Consiglio.

«A luglio ci sono stati una serie di contatti diretti» ci spiega una fonte. I tedeschi, va avanti la fonte, «erano molto preoccupati dell'affidabilità governativa». Lufthansa non ha timori di natura economica, tra l'anno scorso la compagnia ha chiuso il proprio bilancio con 4 miliardi di utile circa, «il loro timore era quello di perdere la

faccia. I loro azionisti avevano già il mal di pancia per l'operazione». Che però ha un grande sponsor: «l'amministratore delegato di Lufthansa».

Il vulcanico Wolfgang Mayrhuber ha sempre creduto nel mercato italiano. La natura morfologica del Paese, gli scarsi collegamenti ferroviari, la sua posizione privilegiata nel Mediterraneo facevano e fanno dell'Italia un boccone appetitoso. Non a caso la prossima settimana per il vettore tedesco inizierà comunque l'operazione Malpensa. Si tratta del rafforzamento della controllata, la compagnia Air Dolomiti (che potrebbe anche cambiare nome in Lufthansa Italia), con mezzi e voli sullo scalo lombardo.

Nei primi giorni di agosto, quando Intesa si prepara a chiudere il piano e a congelarlo per l'in-

tero mese, evitando scioperi e manifestazioni in un periodo cruciale, l'ultimo incontro con Letta. La politica sembra aver dato il via libera. Resta da sciogliere il nodo dei sindacati. Con i quali iniziano una serie di incontri. Una alla volta vengono sondati. «Non tutti, però, quelli più importanti». Quelli di categoria, i piloti, gli assistenti di volo, e le confederazioni. Per non lasciare nulla al caso, Lufthansa pensa anche a contattare la politica locale. In Lombardia e in Veneto i due governatori vengono informati quasi costantemente. Lufthansa si premura di far arrivare qualche segnale indiretto anche al presidente della Provin-

cia di Milano Filippo Penati. La trattativa va avanti stancamente, ma cammina. E siamo a dieci giorni fa circa. Si comincia a rumoreggiare di una possibile intesa con Lufthansa. Voci danno imminente anche l'uscita di un comunicato ufficiale nel giro di pochi giorni. «I tedeschi non si fidavano a fare qualunque tipo di comunicato - va avanti la fonte - se non c'era una certezza». Per cosa? Quello che manca nel piano di Intesa è chiarezza sul destino di Linate. «Lufthansa lo vorrebbe drasticamente ridimensionato da subito. Per loro era importante partire immediatamente con il network multihub utilizzando Malpensa».

In questa partita, quindi, Linate non avrebbe retto. Parallelamente si sta formando la cordata voluta da Silvio Berlusconi. La

presenza di Lufthansa è anche una sorta di assicurazione per i sedici imprenditori riuniti sotto l'etichetta della Compagnia aerea italiana e guidati dal presidente della Piaggio Roberto Colaninno. Il vettore è solido. L'affare si può chiudere.

E siamo al vertice. Dove Lufthansa entra come papa ma esce vescovo. Tremonti impone il suo peso politico e rilancia Air France. I più maligni sussurrano con il benestare di Berlusconi. Un favore in più all'amico Sarkozy, uno sgarbo alla non amata Merkel. Non c'è tempo per cambiare il piano di Intesa. L'impianto, il multihub, Linate ridimensionato, rimane. Il giorno dopo gli emissari di Passera lo propongono ad Air France. Il capotreno non è della taglia giusta per i francesi ma è il prezzo e basso. Parigi accetta di corsa. A marzo avrebbe speso 2,5 miliardi, oggi con un centinaio di milioni si assicura un'opzione su Alitalia per i prossimi anni. Simile a quella che intasca Tremonti per la guida del prossimo governo.



La partita decisiva si è giocata martedì scorso, tra malumori e scintille, al vertice dei ministri



Malpensa-Fiumicino, dilemma sempre aperto

I sindacati Moratti e Alemanno sono entrati subito in azione. Con obiettivi opposti

di **Giancarlo Marini** / Milano

CAMPANILI Le grane sono come le ciliegie: una tira l'altra. Anzi una ne provoca subito un'altra. E allora non c'è pace per Berlusconi. Non ha ancora finito di salvare Alitalia che già subito deve mettersi al lavoro per tenere insieme un'altra cordata, quella della sua maggioranza. L'operazione Fenice infatti non è stata indolore per il centrodestra e al di là dei sorrisi e delle frasi di circostanza ha fatto risalire in superficie vecchie ruggini e

antichi dualismi. Primo fra tutti quello Nord-Roma ladrona, che nel concreto, ieri come oggi vuol dire Lega contro An. E che spostato sul terreno aeroportuale significa Fiumicino contro Malpensa. Venerdì si sono mossi in avanscoperta i sindacati, Moratti da una parte e Alemanno dall'altra. Una a chiedere subito a Berlusconi un tavolo urgente per Milano, l'altro a incontrare Colaninno per garantirgli tutta la sua disponibilità a far decollare il grande hub di Fiumicino. Sono le avvisaglie di uno scontro che si annuncia durissimo perché al di là del prestigio, nes-

no vuole trovarsi a gestire i morti e i feriti che la cordata Colaninno lascerà per strada. La Lega d'altra parte ha già cominciato ad alzare i toni. schierando subito due pezzi da novanta come Roberto Maroni e Roberto Castelli. Un ministro e un sottosegretario a dire che, comunque vada, il sistema degli

In campo anche la Lega con Maroni e Castelli: «Il sistema aeroportuale milanese non si tocca»

aeroporti milanesi non si tocca e che Malpensa e Linate non faranno mai da scali di serie B. Soprattutto se quello di serie A è quello romano.

Per Berlusconi è una grana politica non indifferente, perché tocca da una parte interessi che vanno al di là di Alitalia - leggi Expo 2015 - dall'altra un sottile gioco di equilibri tutto dentro la maggioranza che potrebbe saltare definitivamente.

Sostenere Fiumicino vuol dire prima di tutto cementare ancor di più quella alleanza tra Moratti, Formigoni e Lega che rischia di diventare una scheggia impazzita all'interno del centrodestra. Appoggiare Malpensa significa mandare al massacro

mediatico Gianni Alemanno che della difesa dello scalo romano aveva fatto, con la sicurezza, una bandiera della sua campagna elettorale. Uno schiaffo mortale al sindaco che ha avuto il grande merito di portare Roma al centro - destra oltre che una pistola carica in mano a Storace e alla sua destra che hanno sempre accusato Fini e tutta An di essere dei vassalli del Cavaliere. Salvare Alemanno però vorrebbe dire trovare la Lega contro in tutta la partita che si gioca sull'Expo 2015, dove già Moratti e Formigoni lavorano per giocare da protagonisti. Una partita che significa miliardi di euro. E si sa dove, alla fine, batte il cuore del Cavaliere.

I COMANDANTI

«I nostri stipendi inferiori al resto d'Europa»

Dura presa di posizione dell'Unione piloti e dell'Anpac dopo la trasmissione televisiva Rai Tv7 sull'Alitalia, in onda venerdì. «Il direttore del Tg1 Riotta - afferma il presidente di Upp Massimo Notaro - ha fornito notizie prive di fondamento. È spiacevole che ad essere disinformato sia proprio il direttore di una testata che, a suo dire, fa informazione». «Non è vero che il nostro stipendio è più alto di quello dei piloti Lufthansa - sottolinea il numero uno di Upp - anzi, nel 2004 avevamo chiesto un adeguamento del nostro contratto per renderlo simile al loro. Si sappia che noi prendiamo il 30% in meno dei piloti Lufthansa e abbiamo retribuzioni inferiori almeno del 40% rispetto alla media europea». Concorde l'Anpac, che con un comunicato ha rimarcato le differenze di retribuzione tra i piloti italiani e i colleghi europei.

Notaro ha poi precisato i motivi per cui un pilota non è abilitato a condurre tutti i modelli di vettore aereo. «I piloti per regola devono conoscere l'aeroplano molto bene e quindi si vola solo su un tipo di aeromobile. È così anche in Germania». Per l'Unione piloti, infine, «i politici presenti a Tv7 hanno dato la colpa del fallimento di Alitalia ai dipendenti e ai sindacati, senza tenere conto delle scelte fatte dagli amministratori che si sono susseguiti negli anni, da Mengozzi a Cimoli. È possibile - si è chiesto Notaro - che nessuno dei politici si prenda responsabilità sulla scelta degli amministratori?».