

# LA NUOVA ALITALIA

Rappresentanti dei lavoratori soddisfatti sul metodo: il confronto si farà sul piano industriale e non solamente sugli esuberanti

Il premier canta vittoria: l'impresa ha le ali. E ai licenziati manda a dire: per voi al Nord c'è tanto lavoro

## Conto alla rovescia, restano solo 10 giorni

Da giovedì la trattativa coi sindacati. Berlusconi: non possono dire no. Fantozzi: soldi fino a metà mese

di **Roberto Rossi** / Roma

**TEMPO** Dieci giorni di tempo per negoziare. A partire dal prossimo giovedì. Questo è il termine fissato dal governo per la conclusione della trattativa su Alitalia. Una sorta di ultimatum che ieri il ministro del Lavoro Sacconi ha scodellato ai sindacati durante il

primo incontro ufficiale sul piano di salvataggio. Un incontro definito interlocutorio servito solo per avviare la macchina. «Per ora attendiamo - ha detto Antonio Vietri dell'Avia - e vediamo se giovedì ci daranno le risposte che vogliamo». Sulla flotta, sul network e sulla gestione degli ammortizzatori sociali.

Il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, è convinto di sì. «I sindacati non potranno dire di no - ha commentato intervenendo da Bruxelles - Sono sicuro che ci sarà il loro avallo. La nuova impresa ha le ali. Questa è l'unica soluzione possibile». Perché, ha continuato Berlusconi, «la ragione è lì: da una parte ci sono 20 mila persone a casa e dall'altra tutto il resto che è molto positivo. Poi - ha aggiunto riferendosi agli esuberanti - lo Stato non abbandonerà queste persone». Al Nord, «con la disoccupazione che è poco superiore all'1%, tutte le persone brave che sono in Alitalia troveranno velocissimamente, se lo vorranno, un posto di lavoro perché c'è un'offerta di lavoro che non trova risposta».

Per capire quanti resteranno a casa contenti di trovare subito un lavoro al Nord, sempre se lo vorranno, bisognerà attendere tre giorni. O forse più. Perché di esuberanti, che Sacconi promette non essere superiori a 5mila, si potrà parlare solo in un secondo momento. «Il tema relativo all'occupazione e agli esuberanti - ha fatto presente il ministro -, su cui saranno praticate politiche di tutela attiva non solo per il reddito ma anche con una rapida ricollocazione, saranno esaminati a val-

Il commissario: a luglio in cassa c'erano 314 milioni a fine settembre ne rimarranno 30



L'aeroporto Leonardo da Vinci a Fiumicino. Foto di Alessandra Tarantino/Agf

le del piano industriale». Che poi è quello che chiedevano i sindacati. Che si sono detti soddisfatti per il metodo di lavoro impostato. Il segretario generale della Fit-Cisl, Claudio Claudiani, ha sottolineato che vista la situazione e i tempi strettissimi non c'è «spazio per nessuno per giocare» mentre il segretario confede-

rale della Cgil, Fabrizio Solari, ha auspicato che «si voglia fare» di questa trattativa un «punto di partenza» per lo sviluppo del settore. Intanto, in questi tre giorni, il commissario straordinario Augusto Fantozzi studierà il piano di salvataggio che ieri Intesa Sanpaolo, la banca che lo ha elaborato,

gli ha recapitato. Nell'attesa ieri Fantozzi, anche lui all'incontro, ha informato i presenti sullo stato dell'arte di Alitalia. Secondo il commissario, che oggi nominerà due advisor, la compagnia aerea ha circa tre settimane di vita. «Abbiamo liquidità fino a settembre» ha chiarito Fantozzi. Infatti, se la disponibilità di cassa di

Alitalia nel mese di luglio ammontava a 314 milioni di euro, «la stima di fine agosto è di 195 milioni e quella di fine settembre è di 30-50 milioni. Oggi - ha proseguito Fantozzi - sono stati pagati 50 milioni di euro alla lata per evitare che interrompessero il servizio di biglietteria internazionale. Volevano farlo già venerdì

di scorso, ma ho ottenuto tempo fino a oggi».

Tre settimane di tempo, però, non sono molte. Se la trattativa dovesse prolungarsi sarebbe necessario mettere nella compagnia altro denaro fresco. Il governo lo scorso maggio aveva già girato alle casse di Alitalia trecento milioni. Ipotizzare un'altra iniezione di liquidità pubblica non sembra probabile. «Se ci sarà bisogno di un aumento di capitale - ha detto ancora Berlusconi - ricorremo a quegli imprenditori che erano disposti a dare una fidejussione di 10-20 milioni di euro e che abbiamo dovuto escludere perché non ce n'era bisogno». Se sarà necessario, quindi, altri industriali saranno disposti a entrare nella Compagnia aerea italiana guidata da Roberto Colaninno. Che ieri è tornato a difendere l'operazione. «L'alternativa era il fallimento» ha detto il presidente della Piaggio. Quanto alle critiche della stampa estera Colaninno ha sorvolato. Non lo ha fatto Berlusconi che replicando alle dure critiche del giornale ultra conservatore tedesco Frankfurter Allgemeine Zeitung (Faz) ha detto: «Non leggo la stampa di sinistra, sono lontani dalla realtà italiana».

Solari (Cgil): spero si voglia fare di questo negoziato un punto di partenza per lo sviluppo del settore

### VERTENZE

Atitech e Az Napoli in agitazione

I lavoratori di Atitech e Az Napoli, aziende per la manutenzione degli aerei legate ad Alitalia, sono in agitazione contro i tagli al personale previsti nell'ambito del piano Colaninno. Ieri hanno tenuto un'assemblea all'aeroporto di Capodichino. Atitech conta 750 dipendenti più 250 lavoratori dell'indotto, ed è «una delle pochissime realtà industriali presenti sul territorio campano che continua a garantire occupazione», si legge in una nota dei sindacati. «Rinunciare alla elevata professionalità dei lavoratori Atitech - prosegue la nota - non serve a risanare una compagnia la cui attuale situazione fallimentare è legata a scelte manageriali inopportune e alla latitanza dei vari governi avvicendatisi».

## Appena nata, è già alla ricerca di altri soci

La società ha bisogno di appoggio finanziario e tecnico. Contatti con Morgan Stanley e British

/ Roma

**AMERICA** I sedici capitani d'industria potrebbero non bastare. Nella cordata italiana pronta a salvare Alitalia, riunita sotto il nome di Compagnia aerea italiana, potrebbe aggiungersi anche la banca d'affari Morgan Stanley e un'altra compagnia aerea straniera (si parla della British). Il nuovo socio o i nuovi soci andranno a far compagnia ad Air France il partner straniero che nella nuova Alitalia è disposto a

rilevare fino al 25%. Ieri l'ex ministro dell'Economia e Country Head (una sorta di capo divisione) per l'Italia di Morgan Stanley, Domenico Siniscalco, ha risposto con un secco «nessun commento» alla domanda su un possibile ingresso dell'istituto statunitense nella nuova cordata per il salvataggio di Alitalia. Eppure le voci sull'arrivo degli americani si fanno insistenti. Tant'è che si ipotizza anche l'investimento, fissato in 50 milioni di euro. Se l'indiscrezione dovesse trovare conferma l'italianità della nuova compagnia di bandiera

sarebbe molto sbiadita. È vero che la maggioranza rimarrebbe sotto il cappello di Roma, ma è altrettanto vero che Air France e Morgan Stanley, sempre che aderisca all'operazione, formerebbero un blocco granitico. Se poi nella partita dovesse entrare anche British la situazione si

Si sbiadisce l'italianità dei sedici imprenditori che hanno dato vita alla cordata

complicherebbe ancora di più. Sarebbe difficile, in quel caso, ipotizzare una gestione interamente italiana della società. Il settore aereo è, tradizionalmente, molto difficile e per navigarci servono competenze specifiche. Ma non solo. Per sopravvivere in questo mercato servono anche alleanze solide. Specie per una compagnia di piccole dimensioni e con rotte e voli limitati come si sta profilando in questo momento il gruppo Alitalia se il piano di salvataggio, firmato Intesa Sanpaolo, dovesse rimanere così com'è. Alleanze, in definitiva, come quella che si ipotizza con Air France.

Che non si è fatta scappare l'occasione di mettere un piede in una compagnia ripulita dagli esuberanti, dal debito e con una tratta pressoché in monopolio (Milano-Roma). Se Air France, quindi, dovesse avere un 20% della società e dovesse risultare l'unico alleato industriale vero,

Si verrebbe a creare un secondo blocco societario in grado di influenzare le scelte strategiche

e di un certo peso all'interno della compagnia azionaria, di che libertà godrebbe il gruppo? Quali possibilità di manovra avrebbe Roberto Colaninno sulle scelte strategiche se non la strada obbligata di sedersi attorno a un tavolo con una compagnia che fattura oltre 20 miliardi di euro e produce utili per un quarto? La nuova Alitalia sarà anche tricolore ma di certo sedici industriali o presunti tali avranno poca forza contrattuale da mettere nel piatto. E se poi il petrolio dovesse continuare a salire, mettendo a rischio il raggiungimento dell'utile entro il 2013, chi l'ha detto che il patriottismo regga?

**IL DIBATTITO** A Firenze il ministro ombra del Pd, figlio del capocordata, si confronta con il vicepresidente di Confindustria Bombassei e il deputato Udc Pezzotta

## Matteo Colaninno: colpa del centrodestra, gli imprenditori fanno il loro mestiere

**OSVALDO SABATO**

Alitalia, Alibufala o Alitaglia? Una cosa è certa il presunto salvataggio della nostra compagnia di bandiera, orchestrato dal governo Berlusconi, avrà dei costi sociali altissimi e qualche migliaio di dipendenti a casa. Sulle responsabilità non ha nessun dubbio, Matteo Colaninno, ministro ombra Pd per lo sviluppo economico: «Alla fine del governo Amato Alitalia in borsa valeva 10 euro, alla fine del secondo governo Berlusconi valeva un euro». Quindi chi è che ha tagliato le ali ad Alitalia? «Chi ha gestito l'azienda - dice - la politica che ha nominato gli amministratori». L'ex presidente dei Giovani Indu-

striali, ora è parlamentare democratico è alla Festa nazionale del Pd, per un dibattito sulle imprese, con il vice presidente di Confindustria Alberto Bombassei, l'ex sindacalista e deputato dell'Udc Savino Pezzotta e l'assessore fiorentino Riccardo Nencini. Naturalmente sul piatto è la questione Alitalia a farla da padrone. «Non mi sento in un conflitto di interesse. La mia pulizia mentale è tale che esprimo la mia posizione» ribadisce subito Colaninno, incalzato da alcune domande dei giornalisti. In questo modo sgombera subito il campo da presunti equivoci e imbarazzi: suo padre Roberto Colaninno è il presidente in «pectore» della compagnia aerea italiana. Quindi, c'è



Matteo Colaninno. Foto Ansa



Alberto Bombassei. Foto Ansa

chi agita il fantasma del conflitto di interesse. Ma lui non ci sta e non lo manda a dire. Però, aggiunge «non mi si può chiedere di biasimare gli imprenditori che nella situazione futa hanno offerto la loro disponibilità». L'obiettivo per il vicepresidente degli industriali italiani: «È quello di creare una nuova

compagnia - spiega Bombassei - con premesse di maggiore competitività di quanto sia stata Alitalia negli ultimi anni». E il rischio di impresa? Troppo facile, urla una signora seduta tra il pubblico. È l'assist giusto per Savino Pezzotta. La soluzione messa in piedi da Berlusconi: una newco che nascerà

sulle ceneri della vecchia compagnia, non lo convince per la poca chiarezza e trasparenza «dovrebbero venire in Parlamento e spiegare bene l'operazione con i costi relativi». In questo modo «si presta ad interpretazioni ambigue» insiste Pezzotta. Ma la vera preoccupazione è sul numero dei dipendenti che rischiano il posto di lavoro «speriamo che sia il più basso possibile» auspica Bombassei. I costi? «Sono in larga parte a carico dello Stato - precisa Pezzotta - senza dimenticare che abbiamo già pagato il prestito ponte di 300 milioni». Altro che Prodi e Padoa Schioppa, ora la faccenda avrà numeri più robusti ma per Colaninno «il paese saprà individuare le re-

sponsabilità politiche dei costi che il paese supporterà». Imprenditoria e liberismo, dunque, sembrano fare a cazzotti con la storia di Alitalia. L'esponente di Confindustria su questo tasto resta molto abbottonato, non si sbilancia ma rigetta la tesi dell'imbroglio. «Nascerà una compagnia debole perché non avrà un proprio hub» sentenzia l'assessore fiorentino Nencini. Ma la domanda è sempre la solita: chi pagherà i debiti? Pensando ai legami stretti della politica con l'impresa il pensiero va all'epoca delle partecipazioni statali. Bene, la vicenda Alitalia ha proprio quel sapore. E chi meglio di Pezzotta poteva sottolineare questo aspetto «ma siamo sicuri che le partici-

zioni statali sono state un dramma per il paese?» si chiede. Come dire: le cose allora facciamole alla luce del sole. Ecco perché chiede al governo di spiegare tutto al Parlamento. Ma lo farà? Intanto a proposito della Finanziaria di Tremonti, Colaninno, trova anche il modo per ringraziare Prodi «ha mantenuto la promessa sulla riduzione del cuneo fiscale per le imprese» ricorda (con un timido applauso del pubblico). Insomma la partita Alitalia non è affatto facile. Ed è appena agli inizi, nonostante il battage mediatico, che la ritiene ormai chiusa. Infine la riforma dei contratti di lavoro. Gli industriali confermano la data di fine mese per porre la parola fine.