

Gli Sms

Sms dall'estero meno cari entro la prossima estate. È l'intenzione del commissario Ue alle telecomunicazioni, Viviane Reding, che vuole fissare un tetto massimo di 11 centesimi per i messaggi inviati o ricevuti all'estero. Oggi la tariffa media europea è intorno ai 29 centesimi

**SI SURRISCALDANO LE SPINE
SONY RITIRA 440MILA «VAIO»**

Sony richiama in fabbrica quasi mezzo milione di computer portatili della serie «Vaio» di recentissima produzione, per problemi di surriscaldamento, che rischiano di prodursi sulle spine posteriori dei laptop. A venire ritirati, complessivamente saranno 440.000 Vaio di 19 diverse configurazioni, prodotti tra il maggio del 2007 e il luglio del 2008, di cui tre tipi esportati sui mercati esteri.

**AUTO A METANO, PIÙ 30 PER CENTO
L'ITALIA È PRIMA NEL MONDO**

Oltre 40 mila automobili vendute in Europa, con un aumento che nel 2008 è stato del 30%. L'Italia è al primo posto al mondo nel campo dei veicoli a metano. Un primato che sarà celebrato dalla Fiera Mondiale dei Veicoli a Metano e Idrogeno, in programma a Torino dal 25 al 27 settembre. Tre giorni nel corso dei quali sarà possibile scoprire vantaggi economici e ambientali - politiche e novità sulla mobilità sostenibile.

Sul piano Alitalia il bluff degli esuberanti

Sacconi ne annuncia 3.250. Ma alla fine senza lavoro resteranno oltre 6mila lavoratori

di Roberto Rossi / Roma

BLUFF Il piano di salvataggio di Alitalia avrà, secondo il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi, «3.250 esuberanti». Ma il dato ottimistico del governo è fuorviante. Alla fine senza lavoro rimarranno oltre 6mila dipendenti. Una cifra probabilmente in difetto.

L'equivoce si gioca tutto su la distinzione tra lavoratori a tempo indeterminato e lavoratori a tempo determinato. Secondo la Compagnia aerea italiana, la società guidata da Roberto Colaninno e da Rocco Sabelli, il manager che ieri materialmente ha esposto il piano ai sindacati, la somma dei dipendenti di Alitalia e quelli di AirOne è di circa 17.500 unità. Di questi lavoratori solo 14.250 saranno riassunti nella nuova società. 11.500 andranno nell'area «certa del perimetro della nuova compagnia», cioè avranno il posto assicurato, mentre 2.750 finiranno «in un'area esterna», cioè non faranno parte di Alitalia, anche se manterranno uno stipendio, e potranno essere utilizzati anche da altri gruppi. Dei 2.750 circa 1.600 saranno impiegati in manutenzione ordinaria e 450 saranno destinati al cargo (che Alitalia, tra l'altro, non avrà più). Ne restano fuori 700, che operano in amministrazione, information technology e call center. Questi potrebbero rientrare nella Nuova Alitalia oppure restare fuori. Non si sa. Per ora sono collocati in «una zona grigia» in attesa di una nuova valutazione di Cai. Se non rientreranno nella nuova società gli esuberanti ufficiali passerebbero da 3.250 a 4mila circa.

Dove sta, quindi, il bluff? Sta nel fatto che se uno spulcia il bilancio del 2007 di AirOne e Alitalia nota che la somma dei lavoratori non dà come risultato 17.500,

ma 22mila circa. La differenza tra 22mila e 17.500, cioè 4.500 persone, sono i lavoratori a tempo determinato, come gli stagionali. Nel corso del 2008 quel numero si è assottigliato. Oggi i lavoratori a tempo determinato sono circa 2.900. Statisticamente non vengono contati come esuberanti, ma in realtà quando la trattativa sarà chiusa non avranno più un posto di lavoro. Riassumendo, quindi, oltre seimila persone saranno licenziate. Quasi sette se si considerano i 700 della zona grigia. Il tutto per far decollare il piano. Che presenta anche altre criticità. Come quella che riguarda gli scali lombardi. Linate sarà praticamente abbandonato. Rimar-



Rocco Sabelli, ad Cai e Augusto Fantozzi, commissario Alitalia durante l'incontro governo sindacati di ieri. Foto Lapresse

rà solo la navetta per Roma, dieci voli al giorno. Mentre Malpensa non diventerà un vero e proprio hub visto che Cai punterà su una strategia multiscale (ol-

tre a Malpensa, Fiumicino, Napoli, Catania, Venezia e Torino). Inoltre la nuova Alitalia, che avrà il 56% del mercato domesti-

co, passerà dagli attuali 238 aeromobili, di cui dispongono ora le due avioleone Alitalia e Air One in totale, a 153 aeromobili nel 2009, per attestarsi a 158 nel

2013. Una scelta che penalizzerà soprattutto la categoria degli assistenti di volo.

È previsto, poi, il rinnovo della flotta con 60 nuovi aerei in quattro-cinque anni, per due miliardi di euro; si passerà da sette a quattro famiglie di aeromobili. La bozza del piano Fenice prevede negli allegati tecnici, inoltre, che la nuova società appositamente costituita acquirerà dalla vecchia Alitalia 43 aerei per 772 milioni, accollandosi debiti per 522 milioni. L'Alitalia di Colaninno dovrebbe quindi operare alla fine con 43 aerei di proprietà e 110 in leasing operativo.

Anche l'obiettivo di business non è un granché: 4,8 miliardi di fatturato, cioè quanto quello della vecchia Alitalia, con un ritorno al pareggio operativo in due anni. Poi, forse, si potrà parlare di utili. La previsione, anche qui, è ottimistica. Alitalia sarà forte sul mercato domestico, che però presenta bassi tassi di crescita, mentre avrà poche tratte intercontinentali (16 su 75). Che sia un bluff anche il piano?

TAJANI

«La Ue avrà bisogno di altri chiarimenti»

Ci sarà forse bisogno

di qualche informazione in più perché la Ue dia il via libera al piano Colaninno per Alitalia. Lo ha fatto capire ieri il vicepresidente della Commissione europea con delega ai Trasporti, Antonio Tajani, «Non escludo che sul decreto del Governo riguardante Alitalia l'Europa potrà avere bisogno di chiarimenti sui contenuti. Nel decreto ci sono ad una prima lettura due elementi positivi: il principio di trasparenza e la volontà di vendere gli asset a prezzo di mercato. Ma per una valutazione approfondita sui contenuti del decreto serviranno giorni di lavoro, perché va analizzata parola per parola»

Epifani annuncia per oggi la risposta del sindacato

«Né signorsì, né signorno: poniamo problemi di merito». Damiano: «L'avesse proposto Prodi ci avrebbero fatti neri»

di Federica Fantozzi inviata a Firenze

ARRIVERÀ OGGI pomeriggio la risposta dei sindacati al Piano Fenice per salvare Alitalia. Lo conferma Guglielmo Epifani, ospite ieri sera alla Festa fiorentina del Pd dopo il primo confronto con Colaninno e il governo: «Credo che ci stia per essere consegnato il piano industriale - ha detto il leader della Cgil - lo esamineremo e domani (oggi per chi legge, ndr) daremo una risposta sulle parti che si possono

condividere o modificare. Dobbiamo partire da lì perché anche gli esuberanti sono in funzione del piano industriale». Il timore riguarda piuttosto il futuro: «Costruire garanzie» per evitare poi svendite a partner internazionali. Segnali che lasciano intendere una disponibilità anche della Cgil, la più guardinga delle tre sigle, a trovare un'intesa sul rilancio della compagnia aerea. Significativa la «stranezza» rivelata da Epifani: «Nella riunione il piano industriale c'è stato illustrato ma non consegnato. Spero semplici che c'è ancora mar-

gine per cambiamenti». Un clima favorito dall'annuncio del ministro del Lavoro Sacconi secondo cui «il numero degli esuberanti sembra più contenuto dei giorni scorsi» e dunque è fiducioso nell'accordo. Epifani ha invece bocciato la proposta avanzata dal governatore del Lazio Marrazzo di entrare nella società perché si rischia «confusione». Meglio un «comitato di sorveglianza e garanzia» dove possano entrare i soggetti interessati alle sorti della compagnia aerea. Intervistato insieme all'ex ministro Cesare Damiano dal direttore del Tirreno, Bruno Manfellotto, Epifani ha insistito sul ruolo

della Cgil in difesa dei lavoratori: «Non siamo né signorno né signorsì: poniamo problemi di merito». Sono 7.500 i dipendenti coinvolti: 1.3mila precari romani che non rientreranno nella nuova società, 2mila nella manutenzione pesante che rischiano grosso, più altri 3.500. Oltre al nodo esuberanti, il sindacalista ha affrontato le condizioni «discutibili» poste dal governo, dalla sospensione dell'Antitrust al costo del lavoro ridotto del 40% per gli acquirenti. Quanto all'animo della cordata Epifani ha tagliato corto: «C'è chi lo fa perché convinto, chi per interesse e forse chi ha secondi fini. Se uno si occupa solo di edilizia

e porti, io sospetto. Se ci sono secondi fini e cambiano le convenienze, la cordata si sfalda». Fiducia in Colaninno «il più esposto» ma soprattutto voglia di misurare il piano: rotte, flotta, personale. D'accordo Damiano: «Colaninno scommette sul prodotto, Benetton sulle tariffe e forse c'è conflitto di interessi. Se questa operazione l'avesse fatta il governo Prodi ci avrebbero fatti neri». La paura peggiore entrambi la condividono con Veltroni: una futura svendita della «piccola Alitalia» agli stranieri. Prima del vertice Epifani aveva mostrato un approccio molto cauto alla vicenda: «Le preme-

se non sono buone per il semplice fatto che Alitalia è tecnicamente fallita» e «la via per un rilancio credibile è molto stretta». Epifani garantisce che lavorano per un'intesa purché il Piano Fenice non si riveli solo «un modo per tirare a campare». Quanto al ministro Brunetta: «Ha perso un'occasione per tacere». Il leader sindacale, insomma, insiste sul proprio ruolo: «Noi ci sediamo per far passare un punto di vista che riteniamo più utile per il Paese e i lavoratori». E anche se - ammette - gli strumenti per opporsi all'operazione sono praticamente nulli, «la coerenza vale più di tutto».

Marrazzo insiste: per Alilazio chiede solidarietà e il contributo degli imprenditori

Il presidente regionale presenta il suo piano: «Non è una provocazione, non è una possibilità. È un dovere». E il consiglio approva alla unanimità. Ieri l'incontro con Colaninno

di Giuseppe Vespo / Milano

Ad ognuno il suo. Che si intenda mestiere o pacchetto azionario, poco importa. Dopo la proposta fatta dal governatore del Lazio, Piero Marrazzo, intenzionato ad entrare con una piccola quota nella Compagnia aerea italiana, gli enti locali prendono la parola sul rilancio dell'ex Alitalia. Marrazzo ieri ha incontrato Colaninno: visita «cordiale» durata un'ora, servita a decidere che bisogna «continuare il confronto. Sulla filosofia della mia proposta - ha raccontato il presidente della Regione Lazio - Colaninno si è espresso positivamente». Finora, però, pare che sia il solo. Perché

sul governatore sono piovute polemiche da tutte le parti: c'è chi come Roberto Formigoni, numero uno del Pirellone, definisce la proposta di partecipare al capitale della Cai «una boutade estiva: nel momento in cui lo Stato esce da Alitalia per seguire la strada della privatizzazione da tutti indicata come ottimale, sarebbe strano l'ingresso delle Regioni». Per il ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola, invece, «ognuno deve fare il suo mestiere». Marrazzo è convinto di farlo, e della bontà della sua idea, che ha creato qualche perplessità nello stesso Pd. «Chiederò a Nicola Zingaretti

e Gianni Alemanno di incontrarci per vedere se c'è la possibilità di allargare la proposta». Durante il suo intervento in apertura del Consiglio regionale straordinario dedicato al futuro del distretto del volo del Lazio, il presidente della Regione ha precisato che «l'ingresso in Cai non è una

**Sono state molte
comunque
le perplessità
per la proposta
del governatore**

provocazione, perché partecipare alla nuova Alitalia per noi non è una possibilità ma un dovere». E a chi da più parti ha cercato di punzecchiarlo dicendogli di pensare ai conti della Sanità romana ha risposto: «Dieci milioni per questa operazione ce li abbiamo, potrebbero essere spostati per finanziare l'ingresso della Regione nella compagnia». Sulla tratta Milano-Roma il botta e risposta è continuato per tutta la giornata. Il sindaco di Milano Letizia Moratti dalle colonne de La Stampa ha bocciato il piano Fenice, causa ridimensionamento dello scalo di Linate: «Sarebbe accettabile se Malpensa fosse un hub...». E proprio per questo ha chiesto al go-

verno l'apertura di un tavolo. Radoppia Filippo Penati, che presiede la provincia meneghina. L'esponente del Pd vuole anch'egli un confronto con l'esecutivo alla luce di quanto detto dall'ad di Cai, Rocco Sabelli: «Chiediamo urgentemente al governo precisi impegni a smentita delle dichiarazioni dell'amministratore delegato di Cai, il quale ha affermato che Linate sarà dedicato solo alla tratta Roma-Milano». Penati teme la morte dello scalo: «Il pesante ridimensionamento del Forlanini (Linate), con solo qualche decina di voli Milano-Roma, che si ridurranno dopo l'arrivo dell'Alta Velocità, significa aprire una strada che in fondo prevede la

chiusura dello scalo». Milano è preoccupata per il futuro della sua economia mentre Roma punta a volare alto, guidata dal suo capitano Marrazzo, che al Consiglio regionale ha annunciato una legge per il «distretto del volo» romano. «Finora - ha detto Marrazzo - nella formazione della

**Proteste da Milano
Moratti e Penati
in allarme:
dateci garanzie
su Malpensa e Linate**

cordata le ragioni del Nord hanno contato di più. Ma è giunto il momento di attivarci: non ci sono imprenditori romani nella nuova compagnia e per questo rivolgono loro un invito a partecipare, perché la platea va ulteriormente allargata. Con tutte le forze dobbiamo impedire che la Capitale d'Italia non abbia il suo hub, per il bene del Paese». Il Consiglio ha risposto approvando all'unanimità la risoluzione che «impegna la Giunta regionale a prevedere lo stanziamento di risorse per la tutela dell'occupazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale del Lazio» alla luce della nascita della Compagnia aerea italiana.