

IL DRAMMA

La tensione e le proteste non hanno tuttavia bloccato il trasporto aereo e sono stati registrati nello scalo solo pochi ritardi

I dipendenti: fino a quando i nostri sindacati trattano noi continueremo a lavorare se salta tutto allora vedremo cosa fare...

Il giorno della rabbia e della paura

Cortei e contestazioni dei lavoratori a Fiumicino. «Come faccio a pagare il mutuo?»

di Gioia Salvatori

«**COME CE LA PASSIAMO?** Mi verrebbe da dire che siamo nelle mani di Dio, invece, purtroppo, siamo nelle mani di Berlusconi». Per i dipendenti Alitalia dell'aeroporto di Fiumicino, ieri, è stato il giorno dell'attesa, della paura, della rabbia. Tra assemblee

spontanee e un corteo improvvisato dagli assistenti di volo, per tutta la giornata nelle salette personali di Alitalia e di Air One, non si è fatto altro che commentare le diverse voci che, ora dopo ora, arrivavano dai palazzi. Se ne parla con rabbia verso il governo e il mondo dell'imprenditoria e con una punta di rassegnazione. Nel mirino delle critiche dei dipendenti Air One, c'è anche il patron Carlo Toto: «Perché ha voluto partecipare alla cordata? Che bisogno ha di svenderci? Il gruppo ha debiti ma non è mica disastro come la compagnia di bandiera. Siamo preoccupati, di noi si parla sempre come se fossimo l'altra faccia del piano Fenice - dice un pilota - Eppure la voce è che su 360 piloti Air One, 180, se con Cai o altre cordate passa questo piano, perderanno il posto». Ma la rabbia non esplose con blocchi stradali come due giorni fa. Resta nell'animo, nelle parole e nelle facce tese. La linea da tenere, nella giornata dell'incertezza è quella della responsabilità e in aeroporto non ci so-

«Siamo nelle mani di Dio... anzi no purtroppo siamo in quelle di Berlusconi»

no disservizi. Il morale basso e la disillusione aiutano: «Finché i vertici dei sindacati non annunceranno che ogni margine di trattativa è chiuso - dicono gli assistenti di terra - Cos'altro possiamo fare oltre che lavorare?». La rabbia è pronta a manifestarsi se non arriverà lo stipendio il 27 settembre e se si andrà

alla mobilità. Ieri, comunque, 200 assistenti di volo Alitalia, hanno improvvisato un minicorteo davanti ai terminal al coro di «La cordata siamo noi, dignità e rispetto». Hostess e stewards, hanno battuto le mani e invitato qualche collega a non imbarcarsi. Poi il manipolo si è radunato in un'assemblea

spontanea capitanata da Sdl davanti alla saletta equipaggio. Ci sono meccanici, hostess e molti piloti. È una platea consapevole e informata, che non crede che la compagnia verrà liquidata, nonostante gli annunci di Augusto Fantozzi e che non crede più nello Stato, nelle regole e nell'impresa: «Quando lavora-

vo in nero come cameriera guadagnavo di più - dice un assistente di terra - Dopo 16 anni di lavoro prendo 1100 euro al mese e con tutta probabilità, se mi licenziano, avrò una pensione da schifo. Posso ancora credere nelle regole?». Un suo collega di grado più alto si rammarica di essere nelle mani di Berlusco-

ni piuttosto che nelle mani di Dio e anche lui è convinto: «Se mi licenziano è sicuro che andrò a lavorare in nero. Certo è che sarei più contento di questa opzione che di ritrovarmi con lo stipendio dimezzato, cioè di 700 euro: soldi che non mi basterebbero nemmeno per pagare il mutuo». «Che volevano questi 16 imprenditori Cai? Si sarebbero presi solo la parte produttiva della compagnia e avrebbero dismesso i settori meno strategici. Nonostante questo ci avrebbero decurtato gli stipendi. È evidente che volevano fare un affare sulle nostre spalle - dice un pilota». I lavoratori guardano in faccia la realtà con realismo. Sono disposti a non mollare, a riprendere la lotta al momento giusto: «Se dovesse andare in liquidazione Alitalia, l'aeroporto sarà messo a ferro e fuoco - dice un dipendente, ma nessuno crede che la compagnia di bandiera verrà liquidata: «Con 20mila esuberi cade il governo - dice un meccanico». Certo è che cadrà l'economia del Lazio. Ieri il capogruppo Pd in commissione trasporti della Camera, Michele Meta, ha parlato di irresponsabilità del governo: «Berlusconi ha messo insieme una compagnia improvvisata per realizzare un annuncio elettorale. Si mette in mano ai privati la gestione di un settore strategico per l'Italia e soprattutto per la Regione Lazio che da sola produce il 10% del Pil nazionale. Questo è diletantismo». Intanto un meccanico, Porta portese (giornale di annunci e compra vendita) alla mano, si cerca un altro lavoro: «Ne ho trovato quattro! - dice fiducioso, poi sibecca la replica dell'amico: «Si vabbè, bisogna vedere se loro trovano te...».



I lavoratori bloccano il traffico di fronte alle partenze dell'aeroporto di Fiumicino. Foto di Marco Merlini/LaPresse

BERSANI

«Questo è un prosciutto di Berlusconi»

«Questo dell'Alitalia è un "prosciutto" che Berlusconi si è fatto per conto suo: ha promesso che c'era la cordata italiana e, poiché non c'era, per provare che invece esisteva si è messo a costruire norme su misura, bad company e new company, con il risultato di creare una piccola compagnia, non una nuova Alitalia ma una nuova Airone».

Lo afferma il ministro ombra del Pd per l'economia Pierluigi Bersani, in un'intervista alla 'Gazzetta dell'economia', settimanale di economia di Puglia e Basilicata oggi in edicola in occasione della Fiera del Levante.

«Anche noi - aggiunge Bersani a proposito di Alitalia - avremmo preferito mantenere una grande compagnia di bandiera ma meglio avere un peso e una presenza rilevante in una grande compagnia europea piuttosto che essere padroncini di una cosa piccola, di una compagnia domestica che non ha strutture di collegamenti internazionali e che sarà costretta a chiedere un passaggio ad altri. Non è dignitoso».

Profumo o Geronzi? C'è chi immagina il salvatore

Unicredit nega ancora un suo intervento. Mediobanca potrebbe dare una mano

/ Milano

VOCI Nella disperazione di una trattativa senza sbocchi positivi, tra paure di licenziamenti e minacce di fallimento per Alitalia, emergono voci e indiscrezioni incontrollate sul prossimo scenario. Se fallisce il negoziato, se Alitalia va verso il fallimento, che cosa succede? Nel corso del-

l'assemblea delle nove sigle sindacali ieri qualcuno ha ipotizzato l'arrivo di Unicredit come salvatore di una situazione disperata. Ieri si è parlato anche di una cordata di imprenditori romani che avrebbe affiancato il grande istituto di credito. Una voce che si è ripetuta altre volte nel corso degli ultimi mesi, ma Alessandro Profumo, amministratore delegato della banca, ha seccamente smentito qualsiasi interessamento nel-

la vicenda della compagnia aerea: «Unicredit non è assolutamente coinvolto» nel tentativo di salvataggio. Negli ambienti di Borsa è volata un'altra voce che in altri tempi forse avrebbe goduto di una certa credibilità. Qualcuno ha immaginato che la Mediobanca di Cesare Geronzi potrebbe studiare un'intervento di emergenza per salvare Alitalia e i suoi dipendenti. D'altra parte è nella storia della Mediobanca di Enrico Cuccia e di Vincenzo Maranghi l'ambizione di realiz-

zare le operazioni impossibili. Geronzi, che è appena riuscito a cambiare la governance dell'Istituto, potrebbe essere tentato di far pesare il ruolo di Mediobanca nel sistema finanziario e industriale con un'operazione rischiosa, ma capace di rinnovare antichi fasti. Ma la situazione appare oggi assai difficile, e non è più il tempo in cui Mediobanca poteva fare il bello e il cattivo tempo. Se, in qualche modo, Alitalia riuscirà a trovare uno sbocco futuro, questa possibilità an-

drà ricercata in qualche compagnia aerea straniera che potrebbe affacciarsi con grande interesse in caso di fallimento. I nomi? Sono sempre i soliti: Air France e Lufthansa, prima di tutti. Ma potrebbero comparire anche altri operatori interessati a mettere un piede in uno dei più ricchi mercati al mondo. È pensare che dieci anni fa l'Alitalia era un gigante capace di competere nel mondo e oggi non riesce a trovare nemmeno un corteggiatore credibile.

Il destino sembra aver accomunato nella crisi chi porta la divisa Alitalia e quelli di Air One

Fallimenti e acquisizioni, esplode la bagarre aerea nei cieli d'Europa

La crisi delle compagnie accelera il processo di concentrazione tra operatori. Il mercato è ormai dominato da un pugno di potenti soggetti industriali

INCROCI. Lufthansa, Austrian Airlines, Virgin Atlantic, XL Leisure. Non sono solo le vicende relative alla sorte di Alitalia (e di Air One) a creare turbolenze nel mondo delle compagnie aeree: la crisi favorisce alleanze, fusioni e acquisizioni.

La compagnia aerea tedesca Lufthansa, indicata tra i possibili partner tecnici della nuova Alitalia (se vedrà la luce) ha avviato un negoziato per acquistare la scandinava Sas, da tempo in acque difficili. I tedeschi preferiscono non commentare. Gli scandinavi - la società è controllata dai governi di Svezia, Norvegia e Danimarca - si limitano a confermare di aver avviato una trattativa finalizzata alla ricerca di una «soluzione strutturale» per i propri problemi, senza specificare con chi stia negoziando. Di sicuro ha necessità di trovarsi quantomeno un alleato. I bilanci di Sas sono in rosso da inizio anno (solo nel secondo trimestre sono stati persi 70 milioni di dollari), nonostante l'avvio di un piano di ristrutturazione che prevede il taglio di 2.500 posti, e alcune delle sue controllate - è il caso di Spain Air, coinvolta nel tragico incidente di

Madrid dello scorso agosto - stanno anche peggio. Sempre nel cuore dell'Europa, questa volta però sul fronte austriaco, quattro le compagnie sono in corso per conquistare la

Lufthansa punta sulla scandinava Sas e sulla Austrian Airlines. Magari pensa anche all'Italia

quota di maggioranza di Austrian Airlines, messa in vendita dal governo di Vienna per tamponare lo stato di crisi. Le quattro compagnie dalle quali è atteso in queste ore l'invio di offerte non vincolanti, sono, ancora una volta, Lufthansa - che gli esperti del settore danno per favorita anche per via della contiguità linguistica, con Brussels Air e la stessa Sas, Air France-Klm, la russa S7 e British Airways che però, già data in dirittura d'arrivo nella corsa per la conquista della spagnola Iberia, viene considerata come la me-

no determinata. La quota ceduta dalla holding pubblica Oeag è del 43%, con un 25% riservato ad azionisti strategici austriaci. La prossima settimana si saprà quali saranno le tre compagnie

che verranno inserite nella short list. La scelta definitiva dovrebbe avvenire entro il 28 ottobre, data in cui scade il mandato del governo in carica. Per restare in tema British Ai-

rways-Iberia, al di là della Manica ieri è sceso direttamente in campo Richard Branson, il miliardario presidente e padrone di Virgin Atlantic. Obiettivo, impedire la fusione tra la British Ai-

rways (che sta mettendo a punto un piano per la buonauscita di circa 1.400 manager), American Airlines e, appunto, gli spagnoli di Iberia. Ottenesse il via libera ha spiegato - Virgin verrebbe pe-

Tomando in Italia, Livingston, la compagnia aerea del gruppo Ventaglio, e Eurofly del gruppo Meridiana, hanno stipulato un accordo commerciale per la prossima stagione invernale. L'obiettivo - più modesto rispetto a quello dei colleghi stranieri - è l'ottimizzazione del prodotto, grazie ad un maggior numero di voli diretti e di destinazioni raggiunte, armonizzando le frequenze e proponendo una serie di servizi aggiuntivi. Grazie a sette nuovi Airbus, i due vettori prevedono di gestire circa 300mila passeggeri nel corso dell'intera stagione.

«No way BA-AA». Gli scontri tra il patron di Virgin - che ha anche affermato di non avere alcun interesse a partecipare ad operazioni di salvataggio di altro compagnia, Alitalia comparsa - e i vertici di BA - sottolineano i media d'oltremarina, non costituiscono una novità.

27.653.446 (27 MILIONI 653 MILA 446)

tanti sono i caratteri, le battute che contiene il

il DVD-ROM della Storia universale

redatta dall'Accademia delle scienze dell'Urss,
la più grande opera della storiografia marxista

oltre all'intero apparato cartografico a colori:
280 carte geostoriche a intera, doppia e tripla pagina

il DVD-ROM + il LIBRO GUIDA (160 pagine)

in offerta fino al 20 settembre a 36 € anziché 50 €

Versare con assegno bancario oppure c.c. postale n. 59861203 intestato a:
Teti Editore

Via S. D'Orsenigo, 21 - 20135 Milano; www.teti.it;
teti@teti.it; Tel. 02. 55015584; Fax 02. 55015595