

COL FIATO SOSPESO

L'Ente per l'aviazione civile lancia un ultimatum, ma il commissario chiede ancora una settimana di tempo

Bisogna verificare al più presto il grado di liquidità in cui si trova la compagnia per stabilire se può ancora operare

Fino a quando può volare Alitalia?

Enac: entro giovedì un piano oppure via la licenza. Fantozzi: aspettiamo...

di Roberto Rossi / Roma

TEMPI Si vola fino al 30 settembre. Se entro quella data non saranno pervenute offerte serie il commissario straordinario Augusto Fantozzi metterà a terra Alitalia. Sempre che prima non ci pensi l'Enac. Ieri l'Ente per l'aviazione civile ha fatto sapere che fra

due giorni in assenza di «un piano di ristrutturazione credibile», che certifichi lo stato delle finanze del gruppo, revocherà la licenza di volo della compagnia. Concessa, tra l'altro, in via

provvisoria lo scorso 2 settembre per una durata di sei mesi. Dopo il ritiro dell'offerta da parte della Cai, ha spiegato il presidente dell'ente Vito Riggio, «non ci sono più le condizioni per mantenere la licenza provvisoria. Entro giovedì il commissario straordinario deve quindi presentare una relazione con ipotesi alternative», e il «timing» non è modificabile perché l'Enac deve rispettare le normative europee.

Per superare questo scoglio, che ha fatto salire la pressione dei sindacati autonomi, gli uffici legali e finanziari della compagnia stanno già lavorando. Nella relazione il commissario certificherà che la situazione di cassa è agli sgoccioli e che l'operatività può essere garantita per pochi giorni ancora. Oggi, comunque, saranno pagati gli ultimi stipendi.

«Credo che l'Enac - ha detto Fantozzi al termine dell'incon-

Oggi saranno pagati gli ultimi stipendi poi non ci saranno più soldi

tro con Riggio - vorrà concedermi tempo fino al 30 settembre. È una settimana importante e mi auguro che succedano cose per una soluzione definitiva. I voli di Alitalia saranno garantiti fino alla settimana prossima. Alla fine di questi tempi ragionevoli - ha aggiunto il commissario straordinario di Alitalia - chiederò l'interruzione della licenza per non avere un'interruzione che sarebbe più dannosa».

Ieri, intanto, la Compagnia aerea italiana di Roberto Colaninno ha comunicato formalmente la revoca dell'offerta e la ricerca di nuovi acquirenti è diventata ufficiale con la pubblicazione, sul sito della compagnia, della sollecitazione alle offerte per uno o più asset del gruppo. Una prima risposta è arrivata: la svizzera Ama ha formalizzato

una manifestazione di interesse per l'acquisizione e o il noleggio di almeno 30 aerei. Ma non basta. Lufthansa ha fatto sapere che sta «osservando gli sviluppi della situazione in Italia». Air France non si è mossa. Il rischio che si arrivi al fallimento del gruppo è alto. Tutto dipenderà da quello che farà il governo.

Che avrà in mano la partita. «Di fronte al fatto che il commissario Fantozzi ha appena pubblicato un bando per Alitalia, ha detto il segretario federale della Cgil, Fulvio Fammioni - il governo continua a dire che l'unica trattativa possibile è con Cai. Questo è un fatto di significato, perché chiunque altro voglia presentarsi vuole sapere se le condizioni previste nel decreto, lo sconto fiscale, gli ammortizzatori sociali e lo scorporo del debito sono applicabili

a tutti oppure no. Anche le battute del premier, e il presidente del Consiglio ne fa molte - ha aggiunto Fammioni intervenendo alla tavola rotonda organizzata dall'Economist - quando si dice che non ci saranno gli ammortizzatori sociali, vengono lette come disparità di trattamento. Per noi - ha aggiunto - gli acquirenti sono tutti uguali. Una parola chiara da parte del governo può aiutare».

Una parola chiara è invece arrivata. Per l'Ente non ci sarebbero più le condizioni per garantire la regolarità dei voli

vata dal commissario. Che ieri si è smarcato da chi gli chiedeva una mediazione. «Non ci sarà un mio piano: io - ha spiegato Fantozzi - devo soltanto valutare offerte con prospettive realistiche dal punto di vista industriale, del trasporto aereo e sindacale, ossia che abbiano la possibilità di un accordo con i sindacati, perché senza questo i vettori internazionali non vogliono offrire alcunché».

Dal fronte delle sigle sindacali dissidenti è giunta, invece, una proposta per sbloccare la situazione: destinare una quota delle retribuzioni e l'intero Tfr a sostegno di progetti di rilancio «seri e credibili». Una proposta che i piloti lanciano assieme ad un allarme: quello sulla sicurezza dei voli. Che fra meno di una settimana rischiano di non esercir più.



I comandanti del «fronte del sì» manifestano al varco equipaggi di Fiumicino. Foto Ansa



E i colleghi del «fronte del no» Foto Ansa

Il ricatto dei piloti Anpac: siamo stressati, rischio incidenti

A Fiumicino manifestazioni contrapposte. Il «Fronte del sì» per la firma della proposta Cai si scontra con gli oltranzisti

di Laura Matteucci

RISCHI Punto difficile da contestare, i piloti Alitalia la mettono sulla sicurezza a rischio. «La sicurezza del volo è il tema per cui noi piloti esistiamo e lottiamo per ga-

rantire qualità ai passeggeri. Sembra però che qualcuno voglia creare un'azienda che produce delle forme di pressioni psicologiche gravissime sui piloti che portano anche ad incidenti aerei», paventa Fabio Berti, il presidente dell'Anpac, buttando il ricatto sicurezza sul tavolo del futuro della società. «I viaggiatori si devono preoccupare - aggiunge - perché questo tipo di pressioni e la direzione in cui si vuole andare, sono strettamente legate a questa questione». Gli fa eco anche Massimo Notaro, presi-

Le due sigle autonome Anpac e Up hanno deciso di unirsi dopo «gli attacchi subiti in questi giorni»

dente dell'Unione Piloti che con Anpac ha rifiutato la firma (peraltro le due sigle si sono unite in un'unica associazione, «di fronte agli attacchi ai quali stiamo assistendo»): «Noi non possiamo rinunciare al fattore sicurezza - dice Notaro - Se l'alternativa è chiudere la compagnia, allora

chiudiamola. Perché siamo noi i responsabili».

Nel fronte dei piloti, intanto, le spaccature sono sempre più profonde. A distanza di qualche decina di metri l'una dall'altra, le due «anime» dei dipendenti Alitalia, pro e contro la firma dell'accordo con la Cai, si sono contrapposte ieri mattina all'aeroporto di Fiumicino per oltre tre

ore. E la spaccatura coinvolge anche i piloti, distribuiti tra i due presidi contrapposti del «Sì» e del «No», separati da un nutrito cordone di polizia e carabinieri. I piloti del «Sì» aderenti a Cisl, Uil e Ugl, compaiono alle 10.30 in una decina: sono in divisa (alcuni con cartelli sandwich del tipo «Non voglio fare i piani industriali, voglio lo stipendio», «No

ai giochi di potere sulla pelle dei piloti») assieme ad una cinquantina di rappresentanti delle tre organizzazioni sindacali. Marcando in tuta da lavoro, al grido di «Pilota metti la firma» hanno percorso il fronte esterno degli arrivi internazionali prima di fermarsi davanti al cordone delle forze dell'ordine. Lo slogan più urlato, «Berti e Notaro andate a

lavorare», una serie di pesanti epiteti nei confronti dei piloti di parte contraria. «I signorini guadagnano l'iradiddio - ha sintetizzato uno di loro - Come ha ammesso anche Berti in tv, 160mila euro l'anno, mentre noi arriviamo al massimo a 1.500 euro al mese con lo straordinario, il notturno e tutto il resto. Devono firmare».

«Ma quale marcia dei piloti favorevoli alla proposta Colaninno - commenta Walter Mancini, sindacalista Sdl - Tolti i lavoratori di terra, oltre la metà dei manifestanti del «Fronte del Sì» erano delegati sindacali non solo di Alitalia, ma anche di altre aziende che operano in aeroporto». Intanto il presidio del «No» si va ingrossando, fino a toccare circa 250 presenze, per ascoltare tra ripetuti applausi di consenso la conferenza stampa a Roma di Anpac, Up ed Avia trasmessa attraverso un computer amplificato. Poco dopo le 13 il rompete le righe, mentre in tanti cominciano a distribuire ai passeggeri una «lettera aperta»: «Continuate a volare con noi, continuate a volare Alitalia - dice l'appello - Il confronto deve riprendere con qualsiasi interlocutore, italiano o straniero, disponibile a una trattativa vera con tutti gli interlocutori italiani. Sostenete i nostri sforzi».

Momenti di tensione allo scalo romano chi non è tutelato vorrebbe richiamare la cordata Colaninno

IL RETROSCENA Il no (comunicato dall'ambasciatore a Roma ai vertici sindacali italiani) del consiglio di gestione di Lufthansa

Quando i sindacati tedeschi bocciarono l'operazione tricolore

MARCO TEDESCHI

Lufthansa, ancora Lufthansa. Il nome della potente compagnia aerea tedesca compare ad ogni pagina delle cronache di Alitalia. Sempre presente, una chimera a volte, un traguardo a portata di mano altre. Certo ambita, molto più ambita di Air France da una serie assai variegata di sostenitori, tra i quali i sindacati (Cgil in prima fila) ma anche alcuni partiti politici e soprattutto «partiti politici» del Nord, che nell'alleanza tedesca non hanno mai negato di vedere un sostenitore della «causa settentrionale» o «padana», della causa di Malpensa (capolinea di una asse preferenziale di Berlino), contro Fiumicino.

I contatti con Lufthansa sono stati frequenti negli ultimi mesi, molto spesso in modo informale, spesso tra i sindacati stessi, approfittando del fatto che nel consiglio di gestione tedesco forte se non decisiva (per un potere di veto) è la rappresentanza sindacale (dura un sistema duale di governance, più o meno come fino a una settimana fa a Mediolan). Contatti c'erano stati all'epoca del governo Prodi, proprio durante la trattativa con Air France, le cui proposte non avevano convinto i nostri sindacati e che forse avevano forzato la mano del dissenso sperando di poter contare sulla carta tedesca. Lufthansa non si era mai negata ufficialmente. Ufficialmente aveva

sempre confermato interesse verso la compagnia di bandiera italiana. Ma non era mai andata oltre appunto alcune amichevoli dichiarazioni. Ancora poche ore fa, la portavoce tedesca Claudia Lange aveva semplicemente ricordato: ««Stiamo osservando gli sviluppi della situazione in Italia. Il mercato italiano è ovviamente uno dei più interessanti ma non rilasciamo commenti sugli ultimi sviluppi che stanno accadendo in questi giorni e in queste ore. E non posso dire se la nostra posizione è cambiata oppure no perché non commentiamo le speculazioni di mercato». Sei mesi fa, in realtà, i tedeschi si fecero vivi con ben altri toni. L'ambasciatore a Roma, infatti, convocò

in gran segreto i vertici sindacali italiani e comunicò che le speranze di un arrivo di Lufthansa erano ridotte a zero e per una ragione sicuramente inattesa: l'opposizione cioè dei sindacati tedeschi presenti nel consiglio di gestione. Insomma, la possibile alternativa ad Air France, caldeggiata dai sindacati italiani, cadeva per il no dei sindacati tedeschi. Difficile credere che, sei mesi dopo, ci abbiano ripensato, che, viste le sofferenze italiane, si siano orientati a rivedere le proprie posizioni. No, Lufthansa, impegnata peraltro sul fronte Austrian Airlines, sembra convinta dell'opportunità di rimanere fuori dall'affare Alitalia, anche perché, comunque si risolve la questione

«tricolore», ai tedeschi non mancherebbero rotte, passeggeri, incassi, proprio lavorando e riprogettando la propria presenza al Nord, tra Malpensa e gli altri scali. Insomma, salvo sorprese, la situazione sul fronte berlinese sembra irrimediabilmente definita. E sembra malamente definita anche quella italiana della Cai. La compagnia esiste ancora. L'offerta è quella che è. Il ragioniere Colaninno sta guardando altrove e in particolare agli Stati Uniti dove questa settimana ha in programma una convention con i clienti Piaggio. Sembra davvero voler dimenticare i voli e i cieli, per tornare alle più rassicuranti (per i suoi bilanci) due ruote di terra ferma.