

«Lo so, la politica continua a litigare, ma possiamo essere contenti: abbiamo evitato una tragedia»

LA SVOLTA Il presidente di Cai è soddisfatto per l'esito della trattativa, ma non nasconde i problemi e le sfide impegnative che la cordata italiana deve affrontare. Riconosce che tutti, «governo, opposizione, sindacati e imprese», hanno contribuito al successo. E adesso? «Bisogna lavorare sodo»

di Rinaldo Gianola / Segue dalla prima

Insomma, l'accordo raggiunto con Cgil, Cisl, Uil e Ugl è un passaggio importante, ma la partita è molto delicata e non è certo finita, come spiega il presidente di Cai in questa conversazione con l'Unità.

«Soddisfatto? Certo che sono soddisfatto, abbiamo fatto un grande balzo in avanti: pochi giorni fa c'erano solo macerie e adesso vediamo la luce in fondo al tunnel. Mi piace pensare in questo momento che al salvataggio dell'Alitalia abbiano concorso il governo, l'opposizione, i sindacati e le imprese italiane che stanno mostrando un grande coraggio a prendersi sulle spalle questa azienda», spiega Colaninno, finendo il biscotto e minacciando di interrompere il nostro colloquio.

Colaninno, piaccia o no, è un imprenditore che ha una particolare predisposizione a infilarsi nei «guai». Nel settembre 1996, mentre se ne stava beato nella sua opulenta Mantova a guidare un'azienda di componentistica (la Sogefi), venne chiamato da Carlo De Benedetti per guidare l'Olivetti che navigava in pessime acque. Circa tre anni dopo con la ritrovata Olivetti si cimentò nella scalata a Telecom, la più grande offerta pubblica di acquisto mai realizzata in Italia, che gli procurò fama e prestigio, ma anche il perenne risentimento dei vecchi salotti della finanza nazionale e addirittura il sospetto di essere un «imprenditore di sinistra». Un ossimoro, nell'Italia del terzo millennio. Nel luglio 2001, dopo la vittoria del centrodestra alle elezioni, venne simpaticamente accompagnato alla porta di Telecom, abbandonato dai suoi



Roberto Colaninno, presidente Cai all'incontro con governo e sindacati. Foto LaPresse

ex alleati padani e sostituito da Marco Tronchetti Provera. Ma le stagioni del capitalismo italiano sono così veloci e sorprendenti che non si fa in tempo a respirare che, et voilà, è già cambiato tutto: anche Tronchetti Provera è fuori dalla Telecom e oggi, mistero del potere e degli affari, sta nella stessa cordata di Colaninno per il progetto Alitalia.

E adesso, dopo che persino la Cgil ha firmato, che succede? «Cosa deve succedere? Bisogna lavorare sodo, ci vogliono anni per conquistare il pareggio, ragazzi non è che stiamo trattando un gioiello...». Non c'è dubbio,

tuttavia, che la firma dei sindacati confederali e dell'Ugl, l'accettazione del piano Cai, siano per Colaninno un incoraggiamento ad accelerare. Anche se con i sindacati ha sempre qualche fronte aperto: ieri i metalmeccanici della sua Piaggio di Montedera hanno proclamato otto ore di sciopero per la rottura delle trattative sull'integrativo. Riprenderà la trattativa, così come il filo del negoziato non si è mai interrotto definitivamente per Alitalia, nemmeno quando sembrava tutto fallito. In questi giorni i vertici di Cai, anche dopo il ritiro formale dell'offerta, hanno tenu-

IL COLLOQUIO

Colaninno: un primo passo e un successo per il Paese

«Nella cordata non ci sono defezioni o proteste, siamo tutti contenti per il risultato raggiunto e il nostro piano»

HA DETTO DILORO

Letta



Gianni Letta ha fatto un lavoro straordinario. Se siamo arrivati a un accordo è merito suo

Veltroni



Mi ha fatto piacere il suo invito, governo e opposizione hanno favorito l'intesa

Bonanni



Cisl, Uil e Ugl hanno avuto coraggio a firmare subito, poi ci ha ripensato anche la Cgil

to i contatti con la politica e il sindacato.

Colaninno non vorrebbe svelare i segreti di questi giorni, ma uno strappo lo fa. «Se siamo arrivati a un accordo il merito è di Gianni Letta che non ha mai mollato: ha fatto un lavoro straordinario», riconosce. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, si racconta anche negli ambienti sindacali e del Pd, si è speso in un'opera di tessitore di una trama che perdeva pezzi da tutte le parti. Fino a una ricomposizione finale che ha prodotto un risultato inaspettato solo pochi giorni fa.

E gli altri? «Cisl, Uil e Ugl sono stati molto coraggiosi e hanno avuto ragione, si sono tirati dietro anche la Cgil». Ma proprio con Guglielmo Epifani c'è stato l'incontro decisivo, che ha sciolto le paure e le ambiguità di una tormentata trattativa, organizzata da Walter Veltroni. «L'invito di Veltroni mi ha fatto piacere, così come non mi è mai mancato l'incoraggiamento di Berlusconi, che ha sempre creduto al successo della propo-

sta italiana», concede Colaninno, con encomiabile spirito bipartisan che se fossimo il *Corriere della Sera*, sempre alla ricerca di improbabili «Commissioni Attali» e di inciuci di varia natura, ci faremmo addirittura il titolo. E le voci di incomprensioni, la voglia di fuga di alcuni soci della Cai? «Tutte balle», giura il capo cordata, secondo cui tutti sarebbero «felici e ben motivati» nel portare a compimento il progetto di risanamento e di rilancio di Alitalia. Un progetto che, giunti a questo punto, suscita un lusingo respiro di sollievo anche da parte di Corrado Passera e di Gaetano Micciché, i due banchieri di Intesa SanPaolo custodi di Colaninno e della cordata, che hanno buttato in questa partita competenza e ambizione. Ma se fosse andata male, probabilmente non sarebbero arrivati a mangiare il panettone.

Certo adesso bisognerà affrontare la Commissione Ue, e non sarà un gioco, le città che temono ricadute sociali drammatiche dei tagli (da Milano a Roma, con i loro aeroporti), e sce-

gliere l'alleato strategico straniero. Qui la riservatezza è d'obbligo, ma non è certo un mistero che in queste ore a Roma e attorno a Colaninno stanno crescendo trame e pressioni di Air France e Lufthansa che vogliono mettere un piede, e anche qualche cosa di più, nel ricco mercato italiano dei voli. Tuttavia, la partita dell'alleanza strategica potrebbe essere per Colaninno la prima carta importante da giocare per ottenere soldi, sinergie, cooperazione. La nuova Alitalia, quando decollerà tra un paio di settimane se tutto filerà liscio, sarà libera da debiti, con un organico ridotto e prospettive di arrivare al pareggio in un paio d'anni. La gloriosa vecchia Alitalia è affondata in un classico disastro italiano, con responsabilità da suddividere tra molti, ma pagano i lavoratori e i contribuenti.

Adesso vediamo cosa sanno fare i privati, ma mettiamo in chiaro una cosa: se la nuova Alitalia rinnoverà antichi successi sarà merito di tutti, se va male sarà colpa di Colaninno e dei suoi amici.

Ora avanza lo straniero: Air France punta al 20%, Lufthansa non molla

In vantaggio i francesi, che conoscono la compagnia italiana come le loro tasche. I tedeschi preferiti dai sindacati

di Roberto Rossi

La prima piace ai sindacati, alla Lega, e a qualche industriale presente nella cordata Cai. La seconda è invece apprezzata da una fetta consistente di Forza Italia, trova simpatie nel Partito democratico, ma soprattutto è amata all'interno dei quadri dirigenti di Alitalia. Lufthansa e Air France si giocheranno a breve il ruolo di partner industriale della Compagnia aerea italiana targata Roberto Colaninno. In palio non solo un accordo finanziario ma, nella prospettiva di tre o quattro anni, uno dei mercati più ricchi d'Europa con la tratta regina Roma-Milano.

La decisione finale della scelta, come ha ricordato ieri il ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola, spetterà proprio a Cai, che una volta chiusa l'accordo sarà operativa entro 20 giorni. Ad oggi tra le due super potenze dei cieli da quattro miliardi di utili l'anno, in questo momento la più avvantaggiata sembra essere Air France. Per una serie di ragioni. La prima è che formalmente è stata l'unica compagnia a venire allo scoperto. Anche ieri fonti industriali davano per certo l'ingresso di Parigi con una quota tra il 10 e il 20%. Ed è la stessa cifra prospettata mercoledì da Francesco Mengozzi, ex amministratore delegato di Alitalia e oggi consulente di Air France, al sottosegretario Gianni Letta. La quota naturalmente è del tutto teorica. Air France potrebbe investire molto di più, tutto dipenderà dalla disponibilità del governo a far aumentare la parteci-

pazione. Tenendo conto che solo cinque mesi fa la compagnia di Jean-Cyril Spinetta - il quale, tra l'altro, lascerà l'incarico di amministratore delegato del gruppo parigino a Pierre Henri Gourgeon per ricoprire solo il ruolo di presidente - era disposta a mettere sul piatto, tra investimenti, debito e spese, ben tre miliardi di euro una partecipazione in Cai

(che potrebbe costare dai 150 ai 200 milioni) è un sogno che si realizza.

Per questo, una volta capito che la trattativa poteva aver successo, Spinetta ha giocato mediaticamente d'anticipo mandando Mengozzi a Palazzo Chigi. D'altronde chi riesce a mettere prima un piede in Cai si aggiudica l'intera posta. Tra i diciotto capitani coraggiosi del-

cordata italiana, ci spiega una fonte industriale, nessuno è in grado di maneggiare una materia delicata come il trasporto aereo. Affidarsi a professionisti con spalle larghe è il minimo. E chi entra avrà possibilità di manovra illimitate.

Air France, poi, conosce Alitalia come le proprie tasche. Dal 2001 è partner uffici-

ale in Sky Team (sigla che raccoglie diversi gruppi aerei). Un'intesa che non è mai venuta meno neanche negli ultimi mesi e che sarebbe costosa sciogliere. Inoltre Parigi è stata per due volte vicina alla fusione con Roma. La prima nel 2004 la seconda, come ricordato, qualche mese fa. Per lungo tempo Spinetta ha fatto parte del consiglio di ammini-

strazione del gruppo della Magliana. Tutto quindi farebbe pendere la bilancia nei confronti dei transalpini. Non da ultimo l'ostentata amicizia tra Silvio Berlusconi e il presidente francese Nicolas Sarkozy.

Eppure i giochi non sono ancora fatti. Lufthansa potrebbe avere qualche carta da spendere. I tedeschi temono la politica italiana e le sue trappole. Non la comprendono. Ma al nord sono amati. Francoforte piace alla Lega, che in tutta la vicenda Alitalia ha giocato un ruolo fondamentale, alla regione Lombardia, che così si garantirebbe la sopravvivenza e lo sviluppo dello scalo di Malpensa; anche molti industriali che guardano ad est per lo sviluppo delle loro imprese piacerebbe avere i tedeschi. La compagnia in questi mesi ha giocato una sua partita sotterranea. Nessuna uscita ufficiale se non il solito refrain ripetuto anche ieri. «Seguiamo la situazione attentamente, ma non commentiamo gli sviluppi di queste ore», ha detto la portavoce della Lufthansa, Claudia Lange. «Non possiamo rilasciare commenti, ma ovviamente seguiamo anche i negoziati in corso oggi». Nessun commento ma molti incontri. Da luglio, da quando si è andata concretizzando la cordata industriale, Michael Kraus amministratore delegato della controllata italiana Air Dolomiti ha girato in lungo e in largo la nostra penisola incontrando sindacati e governo (Gianni Letta, soprattutto). Nel frattempo, per coprirsi le spalle, ha spostato una fetta di Air Dolomiti da Verona a Malpensa. In attesa.

PARTITA Non tutti i ministri hanno fatto gioco di squadra, il titolare del Lavoro forse aveva altri obiettivi

Nel governo perde Sacconi, vince Letta

Bianca Di Giovanni

In questa rincorsa ad accaparrarsi meriti e a scaricare demeriti nella vicenda Alitalia, c'è un ministro che esce indubbiamente perdente: Maurizio Sacconi. Solo quando si è messo da parte, quando a tenere i fili della trattativa è subentrato Gianni Letta, si è raggiunto il risultato sperato: salvare Alitalia. Il fatto è che lui, l'attivissimo ministro del Lavoro, voleva forse salvare qualcos'altro anziché la compagnia di bandiera. Se stesso, prima di tutto, offrendosi come interlocutore privilegiato del mondo confindustriale (alla faccia del lavoro). Se stesso come esponente d'assalto del nuovo corso antisindacale, che negli ultimi anni con la scusa del dialogo significa solo anti-Cgil. Non è un caso che subito dopo la firma il ministro si sia affrettato a sventolare il testo dell'accordo davanti alle telecamere,



Maurizio Sacconi. Foto di Pier Paolo Cito/Ansa

assicurando: è lo stesso testo di una settimana fa. Delegittimando così la confederazione di Corso d'Italia e contemporaneamente salvando le sigle più vicine al Sacconi-pensiero. Probabilmente in tut-

ta questa vicenda il ministro del Lavoro ha sopravvalutato se stesso: era sicuro di farcela. Era certo che sul tavolo Alitalia avrebbe vinto anche altre partite: quella sui contratti in primo luogo, quella sui pubblici. In generale, quella sulle relazioni sindacali. Chi ha partecipato al tavolo racconta della sua baldanza dei primi giorni. «Provocatorio», «ricattatorio», «ultimativo»: questi gli aggettivi usati. Più volte il ministro ha avvertito che un'epoca era finita: con quella firma la musica sarebbe cambiata. Invece sono stati i suoi toni a cambiare: l'hanno visto anche gli italiani in Tv. Sacconi è apparso sempre più torvo, più rassegnato. Un vero capitolino per un ministro che voleva primeggiare tra i suoi pari. Al massimo insieme al suo sodale Renato Brunetta.

Il crollo dell'astro Sacconi fa da contraltare all'abilità (mediatica e forse anche po-

litica) dimostrata da alcuni suoi colleghi di governo. Uno a caso: Giulio Tremonti. Ancora una volta il ministro dell'Economia ha dimostrato una bella dose di scalrezza. Si è tenuto lontanissimo dall'intera vicenda: eppure l'azionista della società in vendita era lui. Ha lasciato il proscenio al solo Sacconi, sapendo che la partita non sarebbe stata affatto facile. Ha tenuto aperte tutte le porte: in Parlamento quale motivo nascosto. Scomparso. Perché prendersela così? Tremonti ha «veleggiato» leggero mentre nei cieli Alitalia si scatenava un tornado. Si è messo al riparo, parlando di tutto (Dio, Patria e famiglia), fuorché della compagnia. E al centro del ciclone è rimasto Sacconi.