

L'ITALIA E LA CRISI

Wind Jet, 300mila cittadini rischiano di restare a terra

● **Enac:** voli garantiti da cinque vettori, ma con un sovrapprezzo di 80 euro ● **Passera** convoca le parti per martedì: «Rottura delle trattative inaspettata» ● **Per la compagnia** catanese c'erano le condizioni per un accordo

LAURA MATTEUCCI
MILANO

Lo stop ai voli, con il ritiro della licenza, dovrebbe arrivare domani, ma per il traffico Wind Jet il caos è già partito da giorni. E si è intensificato ieri, dopo il fallimento della trattativa con Alitalia per rilevare il vettore di Catania. Secondo l'Enac sono 300mila i passeggeri che, da qui ad ottobre, hanno prenotato un volo della compagnia agnizzante: l'unità di crisi già istituita dall'Ente con le altre compagnie aeree (Alitalia, Meridiana Fly-Air Italy, Livingstone, Blu Panorama e Neos, unitamente a Wind Jet), ha coordinato la rimodulazione dei voli in modo tale che venga garantita la riprotezione dei passeggeri. Per permettere di effettuare tutti i voli, l'Enac «ha disposto che i principali scali italiani rimangano aperti durante la notte», dice una nota. I voli di riprotezione «effettuati sulle singole tratte nazionali dirette avranno un sovrapprezzo di massimo 80 euro (tasse incluse). Per i voli internazionali il sovrapprezzo sarà maggiore, a seconda delle tratte». Per i voli programmati a settembre, «i prezzi potrebbero subire delle variazioni». Così assicura l'Enac, che ha attivato il Numero Verde 800.898.121 (è attivo anche quello Alitalia: 06.65859030).

Il ministro allo Sviluppo, Corrado Passera, ha intanto convocato Wind Jet e Alitalia per martedì, per fare il punto «sull'improvvisa e inaspettata interruzione di una trattativa rispetto alla quale il governo aveva ricevuto informazioni di un esito positivo». Al tavolo, che si occuperà anche della questione occupazionale, saranno presenti anche Enac, le organizzazioni sindacali, gli Enti locali coinvolti e le istituzioni competenti.

Disagi anche pesanti, nella giornata di ieri, per tutti i passeggeri Wind Jet, tra voli in ritardo e del tutto cancellati (tra cui due da Fiumicino, uno da Rimini con destinazione Parigi, su cui erano pronti a salire 121 passeggeri). E, denuncia la Fiavet (Federazione delle imprese viaggi e turismo), «ci sono biglietti Wind Jet emessi per il 14, il 15 e il 16 agosto, mentre altri sono stati già da tempo venduti fino alla fine di settembre. Anche in queste ore vengono venduti biglietti, anche se in misura limitata e dando una serie di avvertimenti ai clienti».

Il governo vuole capire cos'è accaduto. Perché, dopo un duro botta e risposta, tra Wind Jet e Alitalia le trattative per l'integrazione delle due compagnie, iniziate il 25 gennaio, sono andate a vuoto. Sembra chiedersele anche la stessa Wind Jet, secondo cui le condizioni per chiudere l'accordo entro il 27 luglio e le richieste poste dall'Alitalia «erano state pienamente soddisfatte». Dopodiché, l'ex compagnia di ban-

diera avrebbe «imposto nuovi termini e condizioni, alcune delle quali vessatorie, e addotto meri pretesti, in una situazione così grave, per rinviare la chiusura» (della trattativa). La compagnia catanese intende infatti portare quella di Colaninno davanti alle «competenti autorità giudiziarie».

La vicenda Wind Jet per l'Avia è segnata da «numerose opacità», con passeggeri e lavoratori coinvolti come «ostaggio» in una crisi aziendale. «Nella migliore tradizione italiana si usano come ostaggio utenti e lavoratori in una vicenda che presenta numerose opacità. Che il tutto avvenga nel "triangolo delle Bermude" della settimana di Ferragosto rafforza i dubbi», dice il presidente dell'associazione degli assistenti di volo, Antonio Divietri. E Federconsumatori parla dell'«ennesima beffa di fine estate dopo il fallimento degli ultimi anni di compagnie aeree fragili ed improvvisate come Sky Europe, Livingstone, My Air, Spain Air». L'associazione, insieme ad altre, chiede da anni al governo «la costituzione di un fondo di garanzia per far fronte alla riprotezione ed al rientro dei passeggeri in caso di insolvenza e sospensione della operatività da parte delle compagnie aeree: ma nulla si muove».

...
Ferragosto è alle porte e sale il panico di rimanere bloccati. Ieri parecchi ritardi e cancellazioni

...
Alitalia predispone 20 voli al giorno sulla Sicilia, in campo anche Meridiana Fly. Scali aperti di notte



Evasione capitali Nei primi 7 mesi confiscati 41 mln

Denaro nascosto nella biancheria intima, nei pacchetti di sigarette, nel doppiofondo dei sedili dell'auto: chi esporta illegalmente valuta fa ricorso alla fantasia ma viene comunque scoperto. Nei primi sette mesi del 2012, la Guardia di Finanza ha sequestrato alle frontiere, in aeroporti e porti, 41 milioni di euro di valuta; 2.638 gli interventi.

L'incremento dei sequestri è del 78% rispetto allo stesso periodo del 2011 quando erano stati sequestrati 23,2 mln in 2278 interventi. Sequestrati anche 88 kg d'oro e 570 d'argento, quando erano stati rispettivamente 45 e 179 nel 2011. Fra le scoperte degli ultimi giorni, la Gdf segnala che all'aeroporto di Fiumicino, i finanziari hanno trovato un'imprenditrice cinese che aveva nascosto all'interno della biancheria intima quasi 100 mila euro; un imprenditore italiano con attività in Etiopia viaggiava con 122mila euro nascosti nel doppiofondo del trolley; un altro cinese, aveva, invece in valigia una stecca di sigarette da 200mila euro (ogni sigaretta conteneva, infatti, una banconota da 500). Ed ancora. All'aeroporto di Firenze, un imprenditore tessile cinese con sede a Prato era in partenza per Shanghai con 180mila euro nascosti nella fodera di alcune giacche che portava con sé come campionario prodotto dalla sua azienda. A Ponte Chiasso un 50enne varesino, titolare di un negozio di alimentari in viaggio con la giovane figlia, tentava di portare via 50 kg. di oro nascosti nel doppiofondo ricavato sotto uno dei sedili dell'auto.

La Gdf ha rilevato che dietro la fuga di denaro all'estero non c'è solo evasione fiscale ma anche truffe e riciclaggio.

E l'Enac litiga con Alitalia sul salvataggio

● **Vito Riggio** contro l'azienda: «Si faccia carico del problema» ● **La replica:** «Il caos non è colpa nostra»

LA. MA.
MILANO

Non bastavano il disastro per i dipendenti e i disagi per gli utenti Wind Jet. Dopo il fallimento della trattativa con Alitalia, e quindi della compagnia stessa, è scontro aperto tra tutti i soggetti in campo. Oltre a quello tra i due ex alleandi, è il presidente dell'Enac (l'Ente per l'aviazione civile), Vito Riggio, ad aprirne un secondo, sostenendo che anche «Alitalia si deve far carico di un problema che ha contribuito a creare». Parole che la compagnia respinge subito al mittente: Alitalia «non è in alcun modo responsabile della situazione di caos della compagnia catanese», dice secca una nota della compagnia. Che prosegue: «Queste afferma-

zioni stupiscono in particolar modo visto che da aprile Alitalia ha sempre informato tutte le autorità competenti e le ha tenute quotidianamente al corrente sullo stato reale delle trattative». «Le autorità - spiega poi - erano anche a conoscenza delle enormi difficoltà dell'operazione, dovute agli inadempimenti di Wind Jet. Come Riggio sa bene, da molti giorni Alitalia cerca di riproteggere tutti i viaggiatori, operando anche voli speciali, e la compagnia intende continuare a fornire assistenza per quanto possibile. Questo impegno è lo stesso che Alitalia ha avuto in situazioni analoghe». Morale: «Le dichiarazioni di Riggio in questo contesto sono prive di ogni fondamento».

L'EUROPA DIVISA IN DUE

Anche Wind Jet accusa la compagnia di Roberto Colaninno, dichiarando che le condizioni per chiudere l'accordo entro il 27 luglio e le richieste poste «erano state pienamente soddisfatte». Tanto che la stessa Alitalia dovrà spiegare «innanzi alle competenti autorità giudiziarie, i motivi per cui non ha inteso dare luogo al closing», oltre ad «assumersi appieno

la responsabilità di tale differimento». Ma più inaspettata per Alitalia è la polemica di Riggio, che ha parlato a margine dell'inaugurazione dell'aeroporto di Pantelleria: «Wind Jet - aveva detto - sa bene di non potere fare fronte agli impegni assunti e questa è una cosa molto grave, sia dal punto di vista industriale, per le 500 persone che ci lavorano, sia per i collegamenti Nord-Sud, sia per i passeggeri che si trovano in questa situazione». Poi aveva aggiunto: «Sarebbe stato meglio chiudere ad aprile. Ora diciamo ad Alitalia, visto che ha tenuto aperta la trattativa fino ad agosto, che si faccia carico di un problema che ha contribuito a creare». A chi gli ha chiesto ragione del perché non abbiano chiuso prima la compagnia, ha risposto: «Avremmo pregiudicato la possibilità di un accordo. Le compagnie le teniamo aperte finché c'è

...
Il presidente dell'Ente: «Non chiudiamo finché c'è la possibilità di un accordo»

la possibilità di una trattativa. L'accordo con Alitalia era già stato firmato. Se chiudessimo tutte le compagnie quando sono in difficoltà non faremmo un buon servizio ai passeggeri, che in questo caso hanno continuato a viaggiare nonostante la difficoltà». «Purtroppo - sempre Riggio - la trattativa si è protratta sino al 10 agosto, ma questo rientra nei rapporti industriali. L'idea di non fare volare nessuno mi è estranea».

Il direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, non ha dubbi sulle cause che hanno determinato il crollo di Wind Jet: «È dipeso dal mercato, e dalla difficoltà di sostenere le spese ingenti, a cominciare dal costo del carburante notevolmente cresciuto in questi ultimi anni». Un fallimento che, comunque, si inserisce nella generale difficoltà delle compagnie low cost italiane nell'imporre nel mercato internazionale. Un'impasse che Riggio si spiega così: «Le ragioni sono le stesse per cui l'Europa del sud ha lo spread elevato: cioè mancanza di capitali, spesso poche professionalità. Al nord, e per nord intendo Irlanda e Inghilterra, si ragiona con grandi fondi. È l'Europa che è divisa in due».