

ECONOMIA

Il diktat di Air France sul tavolo di Alitalia

- È il giorno delle decisioni, la scelta dei francesi condiziona il futuro
- Renzi: «Salvare i lavoratori, non gli azionisti» ● Il timore di nuovi tagli

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Un'altra giornata decisiva. Ancora più decisiva delle recenti e convulse che hanno portato al salvataggio della compagnia. La giornata di oggi sarà decisiva per le sorti dell'Alitalia. Alle 14 si riunisce il consiglio di amministrazione e alle 17 ci sarà l'assemblea chiamata a deliberare la manovra da 500 milioni di euro approvata all'unanimità venerdì scorso, dal Cda che ha approvato l'aumento di capitale e l'ingresso di Poste italiane nel capitale della nostra compagnia di bandiera.

La vera incognita riguarda Air France. I francesi, pur avendo approvato la manovra da 500 (ricapitalizzazione per 300 milioni e nuove linee di credito per altri 200), sottoscriveranno la quota di propria competenza dell'aumento di capitale? I giornali francesi sembrano convinti del contrario. Air France-Klm sembra restia a sborsare una quota che si aggirerebbe intorno ai 75 milioni dopo averne già tirati fuori 38 per il prestito ponte di febbraio a carico dei soci.

CDA PRIMA DELLA RIUNIONE

La riunione del cda prima dell'assemblea dovrebbe essere dedicata proprio a trovare un accordo tra gli azionisti italiani e il gruppo franco-olandese. È infatti da tener presente che tra la decisione dell'assemblea e la concreta sottoscrizione dell'aumento di capitale c'è un mese di tempo. Questo vuol dire che nel corso del consiglio di amministrazione si potrebbe arrivare ad un accordo di massima sul nuovo piano industriale e sul valore dell'azienda visto che, secondo il gruppo franco-olandese il piano di emergenza proposto non è sufficiente e il valore della compagnia non è stato determinato. Il valore assegnato oggi all'Alitalia (che secondo il Credit Suisse sarebbe tra 0 e 150 milioni) ha un peso rilevante nei nuovi assetti azionari: quanto più sarà alto l'attuale valore dell'azienda, tanto più dovranno pagare i nuovi soci come le Poste Italiane.

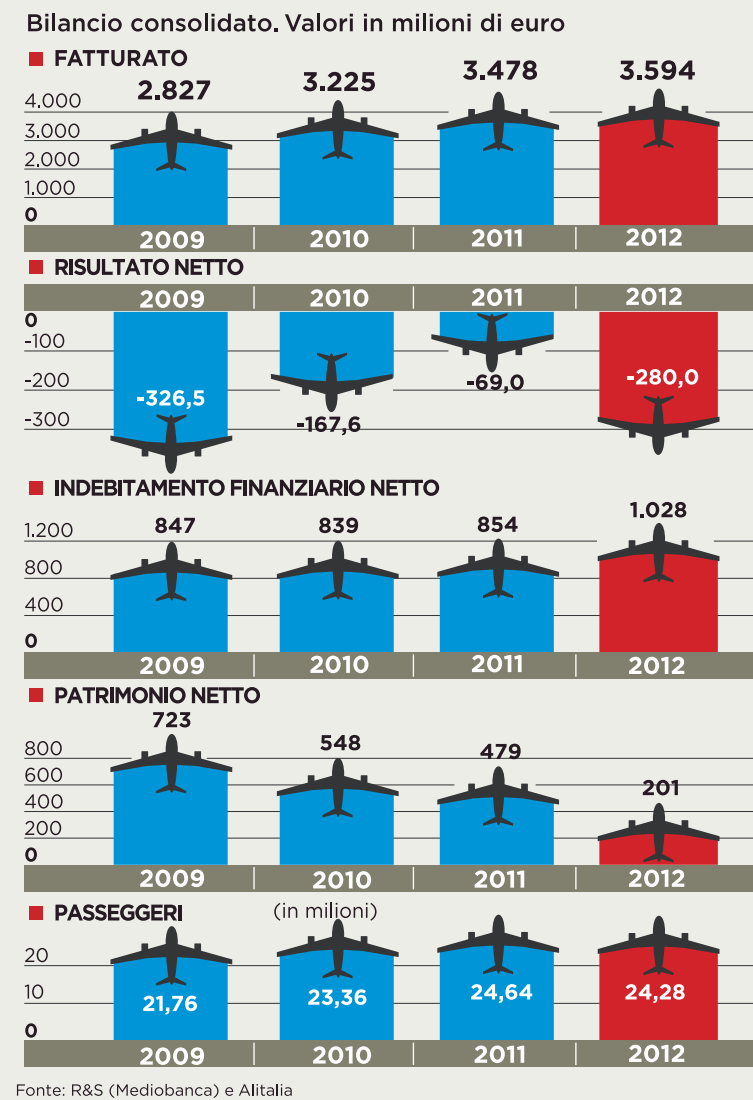
Air France vuole ottenere la gestione operativa e poter così attuare un piano di ristrutturazione vero e proprio, molto più duro di quello varato in primavera con i contratti di solidarietà di due anni per 2.200 dipendenti del personale di terra. C'è poi da tener presente che i patti parasociali prevedono una maggioranza dell'80% per le scelte strategiche come nuove alleanze indu-

striali o l'ingresso di nuovi azionisti. Attualmente il gruppo franco-olandese, con una quota del 25%, ha una sorta di «diritto di veto» che verrebbe a decadere nel caso della mancata partecipazione all'aumento di capitale. Se così fosse, si riaprirebbero le strade per l'individuazione di un nuovo partner industriale e tornerebbero in auge i nomi dei russi di Aeroflot o gli arabi di Etihad. Come accennato ieri stesso dal ministro dei Trasporti Maurizio Lupi: «Mi auguro che l'Air France faccia l'aumento di capitale ma se non lo dovesse fare cercheremo altri partner internazionali in grado di rilanciare un settore che per noi è strategico».

Ieri poi nelle polemiche sull'ingres-

so di Poste italiane nel capitale di Alitalia è entrato anche Matteo Renzi. Per il sindaco di Firenze «lo Stato non deve mettere un centesimo per salvare gli azionisti privati che hanno fallito. Lo Stato in Alitalia ha un problema di gestione degli esuberanti, si interviene per salvare i lavoratori non gli azionisti», ha chiarito. In prospettiva, «io preferisco un partner coreano che la Cassa depositi e prestiti». Oggi «il governo Letta è chiamato a intervenire sui disastri di prima. Hanno deciso per una soluzione tampone, lo hanno fatto con Poste, lo potevano fare in altro modo, ma è solo un tampone. Alitalia ha un senso solo se riesci andare verso il Medio e l'Estremo Oriente», ha spiegato.

ALITALIA - CAI SOTTO LALENTE



Una legge speciale per il trasporto aereo

L'INTERVENTO

MAURO ROSSI*

FORSE È RISOLTA L'EMERGENZA, di sicuro non sono state ancora affrontate le cause che hanno portato Alitalia, non per sfortuna, a rischio fallimento. Ci sono motivazioni oggettive e comprensibili. L'operazione berlusconiana dei capitani coraggiosi ha salvato l'esposizione delle banche con le aziende di allora (Alitalia ed Airone). Ha messo nelle migliori condizioni Air France che ha "occupato" la cabina di comando della nuova Alitalia. Il "Piano Fenice" ha tarpato le ali ad una possibile chance di rilancio dell'impresa, costringendo la compagnia a volare quasi solo nel mercato domestico. Emblematica la focalizzazione dello sforzo aziendale sulla Roma-Milano, servita dall'alta velocità ferroviaria! Petrolio e crisi economica hanno fatto il resto.

Nei primi quattro anni di vita la nuova Alitalia che ha lasciato senza lavoro circa ottomila dipendenti e ha giovato di condizioni contrattuali, per larga parte imposte, che hanno determinato un costo del lavoro tra i più competitivi di Europa, ha avuto bisogno per allungare la sopravvivenza, di almeno tre interventi di gestione esuberanti e il ricorso a nuovi ammortizzatori sociali! L'interrogativo vero è perché in Italia le cose vanno così? Perché le argomentazioni della FILT e della CGIL circa la necessità di negoziare condizioni diverse, alleanze diverse (vedi Lufthansa), rimasero lettera morta? Perché non servì a nulla nemmeno la presa di posizione di esperti del settore e di altre Organizzazioni Sindacali? Perché Governi di destra e di sinistra hanno guardato solo a Parigi? Perché il potere, ha "regalato" agli italiani, per una operazione così sbagliata, un costo di diversi miliardi di euro? Dopo i passaggi del CdA e dell'assemblea, quindi dopo la effettiva formale e sostanziale ricapitalizzazione dell'impresa, non sarà possibile perdere nemmeno un minuto. Abbiamo l'ultima possibilità, quella a tempo scaduto, di provare a costruire una prospettiva, sia chiaro, non di certo di sognare la Compagnia globale italiana capace di essere una major. L'Italia non se la può permettere. Come dare senso all'ennesima operazione di salvataggio? Prima di

tutto un Piano industriale ridisegnato sulla potenziale sinergia con il nuovo azionista. Partendo sicuramente dalla importante rete e capacità commerciale sul territorio nazionale, ma anche con riferimento alle attività di spedizione in genere. Serve un piano nazionale aeroporti, sano e non subordinato agli interessi di collegi elettorali e sistemi di gestione aeroportuali almeno regionali meglio se interregionali. Serve agevolare l'aggregazione delle micro società italiane del trasporto aereo per conseguire massa critica sufficiente a confrontarsi con la competizione globale. Prioritario esigere il rispetto della legge italiana ed europea, magari iniziando col mettere ordine legislativo alla pratica di finanziamento illegale dei vettori come Ryanair, da parte degli enti locali italiani. Il vettore irlandese quest'anno raccoglie oltre 300mln di finanziamenti pubblici a carico degli italiani con le addizionali comunali e regionali. Un bel premio all'azienda irlandese che vessa i lavoratori, evade ogni legge italiana, non versa contributi, non paga tasse e licenzia chi si avvicina al sindacato.

La razionalizzazione dell'industria e le condizioni economiche di tutte le imprese italiane di trasporto aereo determinano la necessità imprescindibile di dotare il settore di uno speciale ammortizzatore sociale per la gestione temporanea di migliaia di esuberanti, ricollocabili nel breve e medio periodo se si costruisce il sistema aereo nazionale, ma da sostenere nel momento della ristrutturazione complessiva. L'esatto contrario dell'intervento nocivo della legge 92. Se il Paese decidesse di dotarsi di programmazione ed indirizzo politico industriale saremmo nelle condizioni di negoziare con dignità per stringere un accordo di integrazione con una alleanza mondiale, senza escludere Air France, ma con la libertà di poter negoziare condizioni di miglior favore per l'azienda privata e per il paese. L'integrazione con una grande alleanza è necessaria. Si può fare con dignità traendone benefici o si può fare subendo l'ultima incursione violenta a danno degli interessi del paese. Al governo delle larghe intese spetterà la scelta e questa importante assunzione di responsabilità.

* Segretario nazionale Filat Cgil

Irisbus e Termini Imerese, gli scarti di Marchionne

- Oggi il tavolo sulla fabbrica campana ● Fiat ha chiesto la mobilità. Sindacati e partiti: ritirarla

M. FR.
Twitter @MassimoFranchi

Se le batoste subite negli ultimi mesi avevano ricondotto il Lingotto al basso profilo, negli ultimi giorni la Fiat è tornata ad essere un falco degno di Santanchè e Bondi. Su Irisbus e Termini Imerese le scelte del Lingotto hanno impressionato perfino i sindacati firmatari dei contratti, costretti ad usare toni duri quasi mai usati contro la Fiat.

Se mercoledì scorso, a soli quattro giorni dal tavolo già convocato al ministero dello Sviluppo economico, è arrivato l'annuncio della procedura di mobilità per i 412 dipendenti rimasti nello

stabilimento che sfornava autobus a Valle Ufita (Avellino), venerdì pomeriggio la riunione che doveva solamente confermare la cassa integrazione in deroga, si è invece trasformata in un lungo braccio di ferro con l'azienda che per la prima volta nella sua storia si è detta contraria ad anticipare i soldi, in attesa dei rimborsi pubblici.

C'è voluta tanta diplomazia da parte dei sottosegretari Claudio De Vincenti (Sviluppo economico) e Carlo Dell'Aringa (Lavoro) per trovare una mediazione e convincere la Fiat a fare la sua parte.

Questa mattina dalle 10,30 invece si riapre il tavolo Irisbus. Come detto tut-

ti i sindacati, dal Fismic all'Ugl, dalla Fim alla Uilm hanno chiesto alla Fiat di ritirare la procedura di mobilità. Sotto al ministero ci sarà una folta delegazione di lavoratori, molti dei quali (quelli iscritti alla Fiom) rimasti a Roma dopo la manifestazione di sabato a piazza del Popolo.

DA M5S AL PDL: NO AI LICENZIAMENTI Oltre ai sindacati, la pressione sulla Fiat verrà esercitata anche dalle istituzioni locali. Al tavolo dovrebbe partecipare direttamente il presidente della Regione Campania Stefano Caldoro. Nei giorni scorsi lui stesso ha promesso ai lavoratori il ritiro della procedura e l'ottenimento di nuovi ammortizzatori sociali. Se la deroga non dovesse, Caldoro si è detto «pronto ad alzare le barricate». In questo senso sarà poi decisivo il ruolo di Invitalia. L'advisor incari-

cato dal governo sia per Termini Imerese che Irisbus ha finora collezionato una serie di buchi nell'acqua impressionanti. Se per lo stabilimento siciliano la proposta Di Riso si è rivelata «finanziariamente fragile» dopo che si era già arrivati alle firme sugli accordi di vendita, su Irisbus non si è andati al di là di topiche clamorose come quella che a gennaio scorso ha portato a considerare il piano industriale di Giovanni Cotrone, presidente della Lambretta.

Ad oggi non esistono proposte industriali credibili. L'unica viene direttamente dai lavoratori e dai sindacati. E chiede di costruire un polo italiano dell'autobus unendo lo stabilimento di Valle Ufita a quello, anch'esso in crisi, della Bredamenarini di Bologna, di proprietà di Finmeccanica. La proposta è stata sostenuta dall'approvazione unanime da parte della Camera di una mo-

zione che la prospetta e il governo si è detto disponibile a considerarla.

Paragonando Irisbus a Termini Imerese è facile prevedere che se Fiat ha fatto enormi resistenze per concedere sei mesi di cassa integrazione in deroga per lo stabilimento siciliano dove ci sono tre aziende disposte ad assumere almeno 500 lavoratori (seppur in settori lontanissimi dall'automotive), farà molto di più contro una deroga su uno stabilimento che al momento non ha prospettive.

A far cambiare idea al Lingotto potrebbe però essere la fermezza di tutte le forze politiche. Accanto al governo, l'intero arco parlamentare, dai deputati del M5s a Sel, dal Pd al Pdl, con in testa i deputati campani, è unito in appoggio alla lotta dei lavoratori. La politica riuscirà a far cambiare idea alla Fiat? Oggi lo sapremo.