

ECONOMIA

Alitalia, il governo preme «Non esiste un piano B»

- Il ministro Lupi attacca i sindacati e richiama i soci: «Tempo scaduto, o Etihad o il baratro»
- Spunta l'ipotesi di procedere senza Poste ma intanto proseguono i contatti con Abu Dhabi

L.V.
MILANO

Il finale del percorso di salvataggio dell'ex compagnia di bandiera italiana - che, senza considerare gli investimenti da 1,2 miliardi promessi dall'araba Etihad, è costato finora aumenti capitale per quasi 600 milioni di euro, otto mesi di contatti continui tra Roma ed Abu Dhabi, e innumerevoli nottate trascorse ai tavoli di trattativa sindacale allestiti presso il ministero dei Trasporti - non poteva che essere al cardiopalma. Tanto da mettere in discussione la felice conclusione dell'operazione, a pochissimi giorni dal via libera definitivo alla fusione tra i due vettori.

Così si spiegano i toni drammatici con cui Maurizio Lupi ha esortato tutte le parti in causa a procedere con il massimo impegno verso l'obiettivo: «Non esiste un piano B per l'Alitalia, esiste solo un grande piano A. Questa è la strada che abbiamo davanti, o la crescita o 15mila persone che vanno a casa. È tutto il sistema Paese che deve capire l'opportunità che abbiamo davanti». Parole inizialmente rivolte solo ai sindacati, ancora sono spaccati sul fronte contrattuale, visto che la confederazione guidata da Luigi Angeletti non ha voluto firmare le intese riguardanti il contratto nazionale del settore aereo e l'integrativo aziendale.

ORE DECISIVE

Ma che presto sono state seguite da dichiarazioni altrettanto incisive rivolte ai soci attuali della compagnia: «La prossima settimana dovrà arrivare a conclusione il lavoro fatto da parte dei soci privati e non ci sono indiscrezioni su soci che si ritirano» ha sottolineato il responsabile dei Trasporti. «Come chiediamo grande assunzione di responsabilità da parte dei sindacati che non hanno firmato, la chiediamo anche ai soci che hanno fatto l'accordo con Etihad, incluse Poste Italiane, che ha deliberato di sottoscrivere l'aumento di capitale». Più che la mancata unanimità delle

confederazioni sulle intese sottoscritte finora, infatti, le preoccupazioni maggiori riguardano la presunta indisponibilità della società guidata da Francesco Caio a partecipare all'aumento di capitale da 250 milioni di euro, varato due giorni fa dall'assemblea dei soci Alitalia.

Il gestore pubblico della corrispondenza, attualmente secondo azionista in Cai con il 19,48%, in vista della sua prossima quotazione in Borsa avrebbe infatti bisogno di giustificare al mercato ogni nuovo investimento. Motivo per cui Poste Italiane sarebbe sì disposta a contribuire al salvataggio della compagnia, ma immettendo risorse nella nuova società, non nella vecchia, a cui rimarranno in carico il peso dei debiti accumulati finora nonché degli eventuali



...
Bonanni: ha ragione Lupi alcune posizioni sindacali non si capiscono. Ma per la Cisl la vicenda è chiusa

contenziosi legali. Una condizione inaccettabile per gli altri azionisti, Atlantia e le banche Intesa Sanpaolo ed Unicredit, già pesantemente impegnate in Alitalia. I contatti continui tra i soci intercorsi in questi giorni, ivi compresa una telefonata ieri tra l'amministratore delegato di Poste e l'omologo di Etihad James Hogan, non avrebbero però portato ad una soluzione condivisa. Alimentando le indiscrezioni che danno ormai per scontato il dietrofront del gruppo postale, che vedrebbe diluire la propria quota, annullando la recente delibera per sottoscrivere l'ultima ricapitalizzazione per circa 40 milioni.

Un'ipotesi che, se confermata, metterebbe a serio rischio l'intera alleanza con Etihad. Per superare il nodo, si starebbe dunque studiando come procedere senza la partecipazione della società pubblica. Le alternative risultano infatti difficilmente percorribili: sia quella del sostanziale accoglimento della richiesta di Caio, sia quella della costituzione di una newco intermedia fra Cai e Poste, destinata poi a confluire, come unico socio, nella società con Etihad, incontrerebbero le resistenze del vettore emiratino.

LO SCINTRO TRA SINDACATI

Un'altra partita di difficile soluzione è quella sulla spaccatura tra i sindacati sull'esito del referendum sul contratto integrativo aziendale tra i lavoratori di Alitalia, che prevede una riduzione del costo del lavoro da 31 milioni di euro, e il cui referendum tra i dipendenti della compagnia promosso da Cgil, Cisl e Ugl non ha raggiunto il quorum. «Solo un marziano capirebbe le divisioni che si stanno verificando nel sindacato» ha polemizzato ieri il ministro Lupi, attaccando la Uil, pur senza nominarla, per la mancata firma dell'intesa. «Che politica è questa che non ha il senso del bene comune?».

Sul punto è intervenuto anche il segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni: «Il ministro Lupi ha ragione: le divisioni ed i comportamenti di alcuni sindacati sulla vicenda Alitalia sono stati incomprensibili persino per noi che facciamo questo mestiere da tanti anni. Ma per la Cisl la vicenda Alitalia è chiusa, visto che la maggioranza dei sindacati ha siglato gli accordi. Il governo, l'azienda e gli investitori non devono avere più titubanze».



L'ACCORDO CON I LAVORATORI



2.251
esuberanti indicati
nel piano Etihad

616

ricollocati
in Alitalia
250 assistenti di volo
in solidarietà

200 a sostituire
i contratti a tempo
determinato

166 pensionamenti
o dimissioni
volontarie

1.635

esuberanti reali

954

in mobilità
con sperimentazione
del contratto
di ricollocamento



681

esternalizzati
entro il 2014
in altre aziende

100 piloti ad Etihad

100 ingegneri ad Etihad

481 manutenzione
nel settore It
o servizi fornitura
dei fornitori
Alitalia e AdR



**I firmatari dell'accordo
col Governo**

sindacati
Cisl | Ugl | Uil

associazioni di categoria
Anpac | Anpav | Avia

ANSA - centimetri

«Ridicolo affibbiare lo stallo a noi e non agli azionisti»

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Nel lungo e accidentato cammino per salvare l'ex compagnia di bandiera italiana, gli ostacoli da superare sono stati molti. Solo ultimo in ordine di tempo, il no della Uil all'accordo sul contratto nazionale di settore e su quello integrativo, siglato invece da Cgil, Cisl e Ugl. Un'interpretazione che il leader della confederazione, Luigi Angeletti, rifiuta però a priori.

Dunque il destino di Alitalia è appeso alla vostra firma, o mancata firma per l'esattezza, dell'accordo?

«È ridicolo anche solo pensare una cosa del genere. Per tutto il mese di giugno non abbiamo fatto altro che parlare degli esuberanti, sui quali Etihad aveva posto delle condizioni imprescindibili per procedere all'investimento. Raggiunta quell'intesa, però, sono sorti problemi relativi al comportamento degli azionisti e delle banche, in particolare delle Poste Italiane, che vorrebbero intervenire solo nella nuova società che nascerà dalla fusione, senza partecipare alla necessaria ricapitalizzazione».

L'INTERVISTA

Luigi Angeletti

Il leader della Uil definisce «pretestuosa» la polemica sulla mancata firma del contratto. «Cercano responsabili cui scaricare le difficoltà della fusione»



ne della vecchia. È per questo che l'operazione con Etihad si è fermata».

Quindi le polemiche di questi giorni sarebbero solo un pretesto?

«Io ne sono convinto. Allo stato attuale la vicenda legata all'impegno di Poste Italiane è in via di risoluzione, non è ancora risolta. Da qui lo stallo. Del resto il comunicato con cui si è conclusa pochi giorni fa l'assemblea dei soci parlava solo dell'aumento di capitale, senza alcun riferimento ai tempi ormai maturi per siglare l'intesa definitiva con Etihad. Da tempo, in realtà, stanno cercando responsabili su cui scaricare le difficoltà del percorso di fusione».

Un capro espiatorio?

«Non a caso hanno provato a mettere in bocca di Etihad parole che il vettore di Abu Dhabi non ha mai pronunciato, e che poi entrambe le compagnie hanno dovuto ufficialmente smentire».

Si riferisce al supposto ultimatum degli arabi, che avrebbero minacciato di abbandonare la trattativa in assenza dell'unanimità sindacale sui contratti?

«Esatto. Non c'è stato nessun ultimatum. E nell'unica conferenza stampa tenuta finora, l'amministratore delegato».

di Etihad, James Hogan, ha precisato di volere un numero definito di dipendenti per procedere all'accordo con Alitalia: un numero che è inferiore a quello degli attuali livelli occupazionali della compagnia, ma che potrà crescere con lo sviluppo del nuovo piano industriale. Nulla ha detto, invece, riguardo al contratto nazionale di settore e a quello integrativo. Anzi, a domanda precisa di un cronista, ha risposto che si tratta di un problema che riguarda solo Alitalia e i sindacati».

Dunque la vostra firma sull'accordo sul costo del lavoro non è essenziale al buon esito dell'alleanza con Etihad?

«Assolutamente no. Spero e credo che, non appena si sarà sciolto il nodo sulla partecipazione di Poste Italiane, l'accordo tra la nostra ex compagnia di bandiera e il vettore emiratino verrà».

...
«Noi abbiamo fatto quanto ci è stato chiesto per consentire l'alleanza. Ora si concluda»

sottoscritto una volta per tutte».

Che cosa risponde, dunque, al ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, secondo il quale servirebbe un marziano per comprendere il vostro comportamento?

«Voglio credere che si tratti di un'opinione di buona volontà. Visto che tutta la trattativa si è svolta proprio al ministero dei Trasporti, posso solo immaginare che Maurizio Lupi fosse distratto quando al tavolo abbiamo cercato di spiegare nel modo più chiaro possibile le ragioni del nostro dissenso. E se anche non fossimo stati sufficientemente cristallini, il ministro avrebbe potuto intervenire in ogni momento a chiedere chiarimenti. Ma non l'ha fatto».

Resta il fatto che la Uil non ha firmato l'accordo sui contratti.

«Per affrontare i problemi contrattuali c'è tempo. Noi abbiamo già fatto tutto quello che ci era stato chiesto di fare per consentire l'operazione con Etihad. Ora è il momento di procedere alla sua conclusione, visto che si tratta di un'alleanza importante per sé, ma anche per il segnale che dà a tutto il Paese e a tutti gli investitori internazionali attratti dall'Italia».