

Giustizia e Libertà

Distribuzione telematica

Periodico Politico Indipendente

Copia gratuita

SP. AFFAIR ALITALIA

A
F
F
A
I
R

A
L
I
T
A
L
I
A

Articoli

da Corriere della Sera
da L'Unità
da La Repubblica
da Corriere della Sera
da La Voce Info

di Michele Polo
di Eugenio Scalfari
di Antonio Di Pietro
di Vittorio Malagutti
di Luca Piana
di Stefano Livadiotto
di Francesco Vella
di Lorenzo Stanghellini
di Marco Travaglio
di Alessandro Robecchi
di Gianni Dragoni
di Eugenio Scalfari
di Claudia Fusi
di Roberto Mania
di Paolo Di Roberto
di Carlo Scarpa

QUELLO CHE AVREMMO VOLUTO SAPERE SU ALITALIA, MA NESSUNO OSA CHIEDERE

di La Redazione (La Voce Info 09.09.2008)

Sette domande per Corrado Passera, Roberto Colaninno e Augusto Fantozzi, gli uomini che si adoperano per trovare una soluzione alla vicenda Alitalia. Nascono dai punti vaghi, oscuri, contraddittori di un'operazione che invece deve essere condotta con il massimo della trasparenza. Siamo certi che vorranno risponderci.

Corrado Passera, Roberto Colaninno e Augusto Fantozzi, gli uomini che al capezzale di Alitalia si adoperano per trovare in qualche modo una soluzione alla fallimentare storia recente della compagnia aerea, non sono avari di dichiarazioni e interviste ai giornali. In questi giorni ne abbiamo lette e sentite molte. Ciò che mancava, ci sembra, erano le **domande giuste**. Gli interrogativi che nascono dai punti vaghi, oscuri, contraddittori di un'operazione che deve essere condotta con il massimo della trasparenza. Ecco qui di seguito alcune di queste domande. Le pubblichiamo con la cortese richiesta a Passera, Colaninno e Fantozzi di rispondere.

LE SETTE DOMANDE

- 1) Quanti sono i **debiti** di Alitalia? Quelli finanziari sono più o meno noti. E quelli verso fornitori?
- 2) L'azionista di controllo di Alitalia è il Tesoro. Pare che mentre si darebbe totale garanzia ai creditori finanziari, quali obbligazionisti o banche e perfino agli azionisti, lo stesso non varrebbe per i **creditori "reali"** (fornitori). Si può fare chiarezza sulle garanzie?
- 3) A quanto ammonta l'esposizione di **AirOne** con Intesa Sanpaolo?
- 4) Perché non viene fatta un'**asta**, come si addice a ogni operazione di privatizzazione e si assegnano invece gli asset di valore a trattativa privata?
- 5) La situazione dei lavoratori dipendenti "**in esubero**" è stata definita dal decreto del governo. Si prevedono garanzie di qualche tipo per i lavoratori **precari** che non riuscissero a ricollocarsi?



Staino - L'Unità - 2008.09.19

(Continua a pagina 2)

Alitalia: chi ha perso la scommessa

di Michele Polo (www.LaVoce.info, 02.09.2008)

Presentato come una scommessa vinta per il paese, il **Piano Fenice** sembra invece un vistoso passo indietro rispetto alla proposta Air France-Klm, fatta naufragare in marzo.

La nuova Alitalia sarà un vettore incentrato sul mercato italiano, con un sostanziale monopolio sulla rotta **Milano-Roma** per la fusione delle attività con Airone.

In più, l'intera operazione è caratterizzata da un bassissimo grado

di trasparenza.

Ma a suscitare preoccupazione è soprattutto il modo in cui i media hanno affrontato la questione.

Conclusi i festeggiamenti, diradato il fumo dei mortaretti, raccolti i cocci di qualche magnun di champagne, è forse il momento di fare qualche semplice conto per valutare se la soluzione prospettata per Alitalia con il Piano Fenice e con la cordata di imprenditori, rappresentanti per il paese un

successo, **“una scommessa vinta”** nelle parole del premier Berlusconi.

O non sia invece un vistoso passo indietro rispetto all'opportunità che fino a marzo era sul tavolo con l'offerta Air France-Klm, fatta naufragare dall'allora candidato premier Berlusconi e dai sindacati.

Perché se è chiaro che la vicenda Alitalia non si è certo conclusa con le novità di questi giorni, ed è ancora appesa a molti elementi di incertezza, è altrettanto chiaro che la responsabilità politica che il centrodestra e i sindacati si sono assunti facendo naufragare l'operazione Air France non può che essere valutata alla luce dell'esito ora proposto.

IL PIANO AIR FRANCE -KLM

Il piano di Air France approvato dal consiglio di amministrazione di Alitalia il 15 marzo 2008 prevedeva l'acquisto di Alitalia, il mantenimento del marchio e la presa in carico della sua difficile situazione debitoria, con una valutazione bassa purtroppo in linea con il mercato.

Questa avrebbe portato comunque nelle casse dello Stato circa 300 milioni di euro.

Il piano industriale, finanziato con un aumento di capitale per **1 miliardo** di euro garantito da Air France-Klm, comportava l'abbandono di **Malpensa** come secondo hub na-

zionale e lo spostamento e rafforzamento di molti voli su **Fiumicino**, hub italiano del nuovo gruppo assieme a Parigi e a Amsterdam, e la cancellazione dei voli in perdita in Italia, Europa e nel resto del mondo, pur mantenendo una dimensione internazionale alla compagnia.

La flotta Alitalia avrebbe subito una forte ristrutturazione con la progressiva dismissione dei vecchi vettori.

Il contenimento dei costi operativi era affidato anche allo spostamento di alcune attività di servizi a terra da Alitalia Servizi al nuovo gruppo con esuberi di circa **1.600 addetti** e la progressiva chiusura della attività **cargo** fortemente in perdita.

Meno chiari gli ulteriori esuberi dalla ristrutturazione dei servizi esterni al nuovo gruppo, che sarebbero rimasti a Fintecna.

Il perimetro aziendale ed economico di queste attività esterne sembra tuttavia più ristretto rispetto alla **bad company** oggi in discussione

IL PIANO FENICE

Il **Piano Fenice** presentato in questi giorni separa le attività di Alitalia conferendo a una bad company le attività in perdita e la situazione debitoria, con una collocazione a oggi non del tutto definita se non nella certezza che i

QUELLO CHE AVREMMO VOLUTO SAPERE SU ALITALIA, MA NESSUNO OSA CHIEDERE

(Continua da pagina 1)

nella Cai ?

- 6) Il lock up di cinque anni della azioni Cai è un **vincolo** reale (legato ad esempio all'acquisto del marchio Alitalia), parte di un patto tra soci (che essi potrebbero di comune accordo modificare) o una semplice dichiarazione di intenti? Se tale vincolo esiste veramente, dove è scritto? Nello statuto societario, nei patti parasociali? E cosa succede se qualcuno ignora il lock-up e vende prima della scadenza ?
- 7) È legittimo il dubbio che nel futuro di una compagnia aerea così concepita ci sia necessariamente un partner estero. Ma nel futuro, a chi potranno vendere i soci se non ad Air France (o al partner tecnico che entrerà subito) ? Il partner estero che entrasse oggi comanderà dunque dal punto di vista strategico per cinque anni, perché ha in mano le chiavi dell'estero e avrà il controllo fra cinque anni. Nell'ipotesi si trattasse di Air France, che pochi mesi fa era disposto a pagare per accollarsi anche i debiti, non sarebbe forse per la società francese un ottimo, insperato, affare ?

Redazione
La Voce Info
09.09.2008

(Continua a pagina 3)

Alitalia: chi ha perso la scommessa

(Continua da pagina 2)

debiti di Alitalia, stimati in oltre **1 miliardo di euro**, verranno a gravare sui **contribuenti italiani**.

L'apporto di capitali freschi è comparabile a quello del progetto Air France, se la cordata di imprenditori italiani confermerà i propri impegni per circa **1 miliardo di euro**.

Il piano industriale e il profilo strategico della nuova compagnia si allontanano invece fortemente dalla collocazione che Alitalia avrebbe avuto, nell'ipotesi francese, come parte di uno dei principali gruppi internazionali.

L'Alitalia partorita dal **Piano Fenice** sarà un vettore incentrato sul **mercato italiano** e con una riorganizzazione dei voli interni su sei scali principali (Roma, Milano, Torino, Venezia, Napoli e Catania) e vedrà la fusione delle attività con il secondo vettore italiano, Airone, costituendo in questo modo un sostanziale monopolio sulla rotta **Milano-Roma**, il boccone più ghiotto del mercato italiano.

Questo modello di business risulta per sua natura fortemente esposto alla congiuntura nazionale, in un paese che non brilla nel panorama europeo per i suoi tassi di crescita, e tende a competere nei collegamenti **point to point** con le compagnie **low cost** già oggi presenti su numerose tratte italiane.

Per dirla in modo sfumato, al di là dei trionfalismi di questi giorni, il piano industriale pro-

posto non costituisce una prospettiva di sicuro successo negli anni a venire. Infine, la ristrutturazione e il contenimento dei costi porteranno a esuberi finora quantificati in **7mila unità**, con l'applicazione di ammortizzatori sociali e ricollocazione in altre attività su cui per ora nulla è dato sapere.

Non a caso, gli imprenditori che partecipano alla cordata hanno posto alcune condizioni per unirsi alla partita: l'individuazione di un **partner internazionale**, presumibilmente Lufthansa o Air France, che comunque oggi manca, la sospensione della normativa **antitrust** nella valutazione dell'operazione, applicando per la prima volta l'**articolo 25 della legge italiana**, e la riforma della **legge Marzano** per favorire il passaggio dalla vecchia Alitalia ai due gemelli, il **gemello buono che andrà alla cordata degli imprenditori italiani** e il gemello cattivo, la **bad company, in dote ai contribuenti**.

CHI HA VINTO LA SCOMMESSA ?

Oltre che per queste misure ad hoc, l'intera operazione resta caratterizzata da una bassissima trasparenza.

Abbiamo a suo tempo criticato il modo poco trasparente con cui, sotto il governo Prodi, si era gestita l'asta e la ricerca di un acquirente.

Ma va detto che quei passaggi sembrano aria cristallina rispetto agli

ovvi interrogativi che ci si pone in merito ai rischi dell'operazione odierna. Operazione che entra in forte conflitto con le **normative europee** e gli impegni a suo tempo assunti da Alitalia con l'aumento di capitale del 2004 e con il prestito ponte di questa primavera.

Come pensino gli imprenditori della cordata di coprirsi dai rischi di un intervento di Bruxelles non è dato sapere. Come non è chiaro se esistano tavoli di **compensazione** a cui almeno alcuni dei partecipanti alla cordata pensino di accedere nel proprio business principale in cambio della buona volontà dimostrata.

È notizia degli ultimi giorni che Air France ha manifestato un interesse a riaprire il dialogo e anche ad assumere eventualmente una partecipazione di minoranza. Tutto ciò non sorprende, dal momento che, rispetto al piano che aveva presentato a primavera, Air France si troverebbe a trattare senza doversi accollare i debiti di Alitalia, potendo contare su margini elevati nel mercato interno derivanti dalla posizione dominante che a compagnia acquisterebbe nel mercato interno attraverso la fusione con Airone, e con una riduzione del personale ben più ampia di quella che aveva inizialmente prospettato.

Per contro, i cittadini italiani pagheranno i debiti Alitalia e i costi sociali dell'assorbimento dei forti esuberi, e pagheranno più cari i

biglietti sul mercato interno. Verrebbe da dire, per richiamare le parole del presidente del Consiglio, che a vincere la scommessa sarà probabilmente Cyril Spinetta, il capo di Air France, ma chi da oggi la scommessa l'ha già persa sono i cittadini italiani.

Un'ultima postilla a questa vicenda.

Il semplice confronto tra quanto oggi viene prospettato agli italiani e quanto invece quattro mesi fa è stato fatto scientemente naufragare, tra il Piano Fenice e il piano Air France, non è rintracciabile, con pochissime eccezioni, sulla **stampa italiana**.

Quasi nessuno tra i giornali di opinione ha ricordato in questi giorni cosa era la famosa "svendita" allo straniero, quasi nessuno ha messo il lettore nella condizione di formarsi una opinione se veramente la scommessa era vinta o persa.

L'informazione ha presentato l'operazione Alitalia con un unanimità, una mancanza di equilibrio e un appiattimento quasi aziendale che segnalano un problema grave per la formazione dell'opinione pubblica e per il pluralismo.

Su questo occorrerà tornare al di là della vicenda Alitalia.

Michele Polo
www.LaVoce.info
02.09.2008

Dove volano i furbetti

Appalti statali, permessi ambientali, concessioni pubbliche. I veri interessi dei 16 imprenditori di Alitalia: ecco il comitato d'affari nascosto dietro la bandiera

di Vittorio Malagutti e Luca Piana (L'Espresso, 4.09.2008)



se e le nuove gigantesche navi da crociera le fa costruire in Francia da una società a capitale coreano. Un uomo di mondo, Aponte. Che però sembra avere d'improvviso riscoperto l'amor di patria. Lo ha fatto per l'Alitalia. Lo ha fatto per impedire, come ha dichiarato al 'Sole 24Ore', che la compagnia di bandiera "vada a finire nelle mani degli stranieri".

Gianluigi

Aponte, il padrone del gruppo Msc, uno degli armatori più potenti del mondo, l'Italia l'ha mollata da un pezzo, una quarantina d'anni fa. Ha preso moglie e residenza in Svizzera, preferendo Ginevra alla natia Sorrento. I figli Alexa e Diego hanno studiato all'estero. Le sue aziende italiane sono controllate da un dedalo di finanziarie off shore. La sua flotta batte bandiera panamen-



Anche **Roberto Colaninno**,

l'uomo immagine, la mente, il capofila della cordata di 16 investitori pronti ad aprire il portafoglio per rilanciare gli aerei di Stato, dice di muoversi "per il bene del Paese".

Perfino l'industriale torinese **Davide Maccagnani**, fin qui sconosciuto alle cronache, si è detto disposto a puntare una fiche di qualche decina di milioni nel salvataggio di Alitalia pur di sbarrare la strada ad eventuali offerte d'oltrefrontiera.

Lui però non ha dato il buon esempio.

La **Simmel Difesa**, la sua azienda di famiglia, è stata venduta l'anno scorso al gruppo inglese Chemring.

E Maccagnani ha reinvestito una parte del ricavo nella società britannica, quotata in Borsa.

Facili slogan a parte, ora più che mai **il richiamo**

nazionalistico appare un comodo rifugio per chi deve proteggere concreti interessi personali o aziendali.

Il tricolore diventa un sipario per nascondere i reali obiettivi dei 16 imprenditori (ma potrebbero arrivarne altri) che hanno risposto all'appello di Intesa Sanpaolo e del governo di Silvio Berlusconi.

Tocca a loro finanziare un **progetto, nome in codice Fenice**, che punta a far rinascere Alitalia dalle ceneri a cui l'ha ridotta un ventennio di dissenata gestione pubblica.

La nuova compagnia, dotata di un capitale di partenza di circa un miliardo, sta ancora rollando sulla pista di decollo. Serve il via libera dei sindacati sui tagli di personale.

E c'è l'ostacolo più insi-

(Continua a pagina 5)

Dove volano i furbetti

(Continua da pagina 4)

diosio: superare il prevedibile fuoco di sbarramento dei concorrenti internazionali e ottenere il placet dell'Antitrust europeo.

L'happy end non è scontato. Fin d'ora però sembra chiaro lo scenario di fondo dell'intera operazione. **Su Alitalia si consuma il grande scambio tra il governo berlusconiano e il fronte degli imprenditori.** E la presenza nella cordata, pur con un ruolo marginale,



della stessa presidente di Confindustria **Emma Marcegaglia**, appare come un sigillo simbolico. Nel nome di un'operazione che a suon di decreti ed eccezioni antitrust fa a pezzi quelle regole di mercato a cui la Confindustria non manca mai di richiamarsi.

Comprando un'azienda sgravata da debiti, dipendenti in eccesso e altre passività, Colaninno e soci corrono un rischio tutto sommato limitato rispetto ai potenziali guadagni. Gli oneri derivanti dalla vecchia gestione restano in carico alla collettività, mentre i nuovi padroni a tem-



po debito sapranno riscuotere la cambiale firmata da Palazzo Chigi. L'intreccio di contratti, concessioni e appalti è fittissimo.

Tanto da far apparire risibile una dichiarazione del numero uno di Intesa, **Corrado Passera: "La maggioranza degli investitori (in Alitalia, ndr) non ha neanche rapporti con il mondo pubblico"**, ha detto in un'intervista al *"Corriere della Sera"*.

Grandi opere connection

Numerosi soci della cordata si apprestano a spartire una torta miliardaria. Aeroporti, autostrade, il Ponte sullo Stretto di Messina, gli appalti milanesi per la realizzazione dell'Expo 2015. **La famiglia Benetton, le aziende**



di Salvatore Ligresti e



l'imprenditore piemontese Marcellino Gavio sono i nomi di spicco di uno schieramento che con il governo si confronta ogni giorno su tariffe, permessi di costruzione, gare pubbliche, via libera ambientali. A questo terzetto fa capo l'Impregilo, una delle maggiori imprese di costruzioni italiane. E suo

l'appalto per il Ponte sullo Stretto, progetto congelato dal governo Prodi e tornato ora in auge. Un'opera faraonica, che forse non si farà ma che rappresenta la punta dell'iceberg dei lavori in corso. Così di recente l'Impregilo si è aggiudicata due commesse da 600 milioni l'una: la superstrada Vicenza-Treviso e il primo tratto dell'autostrada tra Malpensa e Bergamo. L'appalto lombardo è l'antipasto dei lavori per l'Expo 2015, che comprendono la futura direttissima Milano-Brescia, una nuova tangenziale e due metropolitane (il totale previsto vale 11,2 miliardi).

La partita con il governo, però, si sta giocando anche su altri fronti. **I Benetton e Gavio sono i maggiori gestori di autostrade d'Italia.** I loro ricchi profitti erano stati messi in forse dalla revisione delle regole delle concessioni voluta dall'ex ministro Antonio Di Pietro. L'intervento presentava però una serie di zone d'ombra che una specifica legge voluta dal nuovo governo, e che incide in particolare sulla convenzione dei Benetton, ha chiarito a loro favore. D'ora in poi saranno blindati gli aumenti delle tariffe pagate dagli automobilisti, finora soggette a una lunga trafila di autorizzazioni: ogni anno cresceranno in misura non inferiore al 70 per cento dell'inflazione reale.

Corrado Passera

Il terzo fronte aperto è quello degli aeroporti. Allo scalo di Fiumicino, gestito dalla società **Aeroporti di Roma (Adr)**, l'intreccio degli interessi appare addirittura infernale. Tutto ruota attorno ai Benetton. Saranno azionisti di Alitalia. Sono già soci di maggioranza di Adr, nella cui catena di

controllo figurano altri partecipanti alla cosiddetta cordata dei volenterosi: oltre a Ligresti c'è anche il fondo Clessidra gestito da Claudio Sposito, l'ex amministratore delegato della Fininvest che conta ancora su Berlusconi come sponsor e alleato. E, infine, ai Benetton fa capo anche la tenuta agricola di Maccarese, un vasto terreno situato accanto all'aeroporto, dove in futuro Fiumicino dovrà essere raddoppiata.

Adr però non scoppia di salute. Anzi, il bilancio è pieno di debiti e per rimettersi in sesto avrebbe bisogno di aumentare i ricavi che arrivano dalle compagnie.

Le tariffe, però, sono state a lungo bloccate per consentire la sopravvivenza di Alitalia: far at-



terrare un Airbus A320 a Fiumicino costa oggi 1.251 euro, a Parigi 2.635.

E un discorso simile vale anche per gli altri aeroporti che vedono tra i soci la famiglia di Treviso, da Torino a Firenze.

Nelle partita delle grandi opere e dei contratti statali, entra infine anche **Aponte**, il sedicente difensore di un'Alitalia tricolore. **La sua compagnia di navigazione Snav** trasporta ogni anno milioni di passeggeri su rotte in concessione pubblica. E il gruppo dell'armatore sorrentino da sempre è in prima linea per allargare la sua presenza nei grandi porti (da Genova a Napoli fino a

(Continua a pagina 6)

Dove volano i furbetti

LA LISTA DELLA SPESA EXTRA

Stima oneri per la finanza pubblica 2008-2015 (milioni di euro)

Piano Fenice - settembre 2008

	Minimo	Massimo
a Mancati proventi cessione a Air France	66	66
b Perdite Alitalia aprile-settembre	350	450
c Oneri per creditori e obbligaz. Alitalia	450	650
Rimborso azionisti	150	250
d Ammortizzatori sociali (7 anni)	1.050	1.900
Mancati introiti contributivi e tributari derivanti dal ridimensionamento di Alitalia (7 anni)	2.100	3.500
Soluzione A -TOTALE	4.166	6.816

Piano Air France - marzo 2008

f Proventi cessione a Air France	-66	-66
Perdite Alitalia aprile-settembre	0	0
Oneri per creditori e obbligaz. Alitalia	0	0
Rimborso azionisti	0	0
g Ammortizzatori sociali (7 anni)	460	950
Mancati introiti contributivi e tributari derivanti dal ridimensionamento di Alitalia (7 anni)	900	1.500
Ipotesi B -TOTALE	1.294	2.384
Maggiori costi del piano Fenice (A-B)	2.872	4.432

Note esplicative:

- a Quota di competenza del Tesoro del prezzo proposto (49%)
- b Perdite totali imputate totalmente per i 300 milioni del prestito ponte e per il 49% della parte eccedente
- c Stima la differenza tra debiti totali e valore di realizzo degli asset Alitalia
- d Ipotesi minima 5.000 esuberanti; massima 9.000; costo unitario pari a 30.000 euro l'anno
- e Stima della riduzione di attività basata sul numero di aerei utilizzati
- f Il segno meno indica che si tratta di un introito
- g Ipotesi minima 2.200 esuberanti; massima 4.500; stessi ammortizzatori sociali del piano Intesa

LA GRANDE DIETA

Obiettivi del piano Fenice al 2013

Ricavi	5 miliardi
Aerei	158
Dipendenti	11.000
Quote del mercato domestico	60 per cento
Destinazioni	
da Milano	73
da Roma	44
da Napoli	9

(Continua da pagina 5)

Civitavecchia e altri ancora), sottoposti alla vigilanza di Authority di Stato. Poi c'è il business delle cosiddette autostrade del mare, con i possibili incentivi governativi per togliere le merci dal trasporto stradale dirottandole sulle navi. Senza contare che da anni Aponte guarda alla possibile privatizzazione dei traghetti Tirrenia. Se queste sono le sue scommesse per il futuro prossimo, non sorprende che

l'armatore con base a Ginevra sia disposto a investire circa 150 milioni nel piano Fenice. Poca cosa, tutto sommato, per un imprenditore che naviga con un fatturato superiore ai 4 miliardi. Solo una stima, perché, con buona pace della trasparenza, i bilanci del gruppo restano un segreto ben custodito nella cassaforte di qualche holding off shore.

Aerei & mattoni

Indicato fin da principio come uno dei sicuri partecipanti, anche **Marco Tronchetti Provera** alla fine avrà nella cordata una posizione poco più che simbolica: le indiscrezioni lo accreditano di un investimento non superiore ai 20 milioni. Anche se minima, la puntata sul piatto Alitalia può servire a garantire, oltre che il tradizionale

buon rapporto con Berlusconi, anche specifici interessi immobiliari del gruppo. Da quelli legati all'Expo 2015 fino all'eventuale partecipazione alla futura vendita del patrimonio immobiliare dello Stato. Un bersaglio da tempo nel mirino di Pirelli Real Estate.

Nel suo piccolo, anche **Francesco Bellavista Caltagirone** (da non confondere con il cugino Francesco Gaetano, editore e costruttore) punta da tempo su immobili e aeroporti. Gestisce i servizi a terra per conto di alcune grandi compagnie negli scali di Linate, Venezia e Bologna. È proprietario di innumerevoli aree che necessitano del nulla osta politico per essere valorizzate. E sta costruendo il nuovo porto di Imperia, primo di una serie di interventi che lui dice di volere al servizio

"del Paese più ricco di bellezze naturali".

Uomo di relazioni e salotti, dotato di contatti ad altissimo livello a destra come a sinistra, Bellavista è pronto a monetizzare il capitale di amicizie che si è costruito nel tempo. Talvolta con qualche infortunio, come gli stretti rapporti con i furbetti di Gianpiero Fiorani.

Anche la **famiglia Frattini**, dopo aver accumulato

(Continua a pagina 7)



Dove volano i furbetti

(Continua da pagina 6)

una fortuna con la moda (erano proprietari dei jeans Rifle) e con gli outlet, ora cerca visibilità per aggiudicarsi i progetti più redditizi soprattutto nell'immobiliare. Da Firenze, dove vengono considerati una potenza, hanno puntato su Roma. Assieme alla Pirelli, si sono aggiudicati il palazzo nel quartiere Parioli dove c'era la Zecca e tutte le aree dell'ex Poligrafico di Stato. Ora sono in gara per aggiudicarsi l'area della vecchia Fiera, un progetto le cui sorti dipendono dalla volontà della amministrazione capitolina di centrodestra.

I Passera boys

Ai piani alti di Intesa non erano molti nei mesi scorsi quelli pronti a dare Passera vincente sulla ruota di Alitalia. E invece il manager comasco ha spiazzato tutti. Si è accreditato come grande banchiere al servizio del sistema Paese. E questo proprio mentre la rivale Mediobanca, tradizionale perno dei salvataggi delle grandi imprese, è dilaniata dalle lotte interne. Per centrare l'obiettivo Passera ha lasciato briglia sciolta a Gaetano Miccichè, responsabile della divisione corporate della banca. È lui che ha rianodato le fila delle trattative con la cordata degli investitori. Alcune risposte positive erano date in partenza per scontate.

(Continua a pagina 8)



Colloquio con Ugo Arrigo

Il Piano Fenice ? Ci costa cento euro a testa

Lo schema messo a punto da Banca Intesa per salvare l'Alitalia costa allo Stato tra i 2,8 e i 4,4 miliardi in più rispetto alla soluzione prospettata da Air-France

di Stefano Livadiotti (L'Espresso, 11.09.2008)

Lo schema messo a punto da Banca Intesa per salvare l'Alitalia costa allo Stato tra i 2,8 e i 4,4 miliardi in più rispetto alla soluzione prospettata da Air France. Colloquio con Ugo Arrigo

Nei prossimi sette anni la realizzazione del piano messo a punto da Banca Intesa per Alitalia rischia di costare allo Stato tra i 2,8 e i 4,4 miliardi in più rispetto allo schema a suo tempo prospettato da Air France-Klm... A fare i conti è Ugo Arrigo, professore di Finanza pubblica all'Università di Milano Bicocca.

Come si arriva a quelle cifre? Quanto costa davvero il piano targato Corrado Passera?

"Il punto di partenza è il mancato introito legato all'operazione con Air France. Il gruppo guidato da Jean-Cyril Spinetta, oltre a farsi carico di passività e di nuovi investimenti per più di 3 miliardi, avrebbe pagato 135 milioni. Il Tesoro, azionista al 49 per cento, ne avrebbe dunque incassati 66 e spiccioli. Poi bisogna mettere nel conto le perdite accumulate dalla compagnia aerea da aprile, quando sarebbe stato possibile cederla ai francesi, almeno fino a settembre. Di sicuro è stato bruciato l'intero prestito-ponte di 300 milioni. Più una cifra compresa tra i 100 e i 300 milioni, che per il solito 49 per cento è di competenza del ministero di Giulio Tremonti. Si passa quindi al capitolo creditori e obbligazionisti".

Cioè?

"L'Alitalia ha debiti per 1,2 miliardi, che è più realistico stimare in 1,5. Per tutto quello che cederà alla nuova società, aerei, slot e quant'altro, il commissario incasserà circa trecento milioni. Poi Augusto Fantozzi cercherà di vendere la parte della flotta non rilevata da Roberto Colaninno & C.: un centinaio di aerei piuttosto vecchi. Ma piazzare una simile quantità di velivoli, che per giunta consumano troppo in un'epoca di caro-barile, non è una cosa facile, e dovrà tenere i prezzi molto bassi. Alla fine, dunque, il Tesoro dovrà mettere mano al portafoglio per una cifra tra i 450 e i 650 milioni di euro. Altri 150 milioni, che potrebbero salire a 250, se ne andranno poi per indennizzare, così come previsto dal decreto che ha modificato la legge Marzano, i piccoli azionisti rimasti incagliati nel disastro Alitalia".

C'è anche il capitolo degli ammortizzatori sociali. Si parla di 5-7 mila esuberanti, su un totale di 18 mila dipendenti Alitalia...

"Mi sembra un calcolo per difetto. Vorrebbe dire che la nuova società manterrebbe una quota compresa tra il 61 e il 72 per cento dell'organico della ex compagnia di bandiera, dalla quale rileverebbe però solo il 40 per cento della flotta,

(Continua a pagina 8)



Jean-Cyril Spinetta

Dove volano i furbetti

(Continua da pagina 7)

Poteva defilarsi **Salvatore Mancuso**, vecchio amico e sodale di Miccichè, nonché gestore del fondo Equinox nel quale Intesa è di gran lunga il maggior investitore?

Nella compagine di Equinox, che ha sede in Lussemburgo, troviamo altri nomi di primo piano coinvolti nell'Alitalia story: da Marcegaglia alla Fininvest di Berlusconi.

Ma una lunga consuetudine d'affari lega Miccichè allo stesso **Colaninno**.

Sarebbe stato difficile per il presidente di Piaggio sottrarsi al pressing di Passera che lo voleva alla guida della cordata. Per dire di no, avrebbe dovuto voltare le spalle alla propria banca di riferimento.

È stata Intesa, dopo la fine dell'avventura in Telecom Italia, a chiamarlo cinque anni fa al capezzale di una Piaggio sull'orlo del tracollo.

Per favorire il rilancio, e quindi il rientro dalla loro pesante esposizione, Passera e gli altri banchieri hanno trasformato in capitale una parte dei loro crediti verso l'azienda motoristica.

Nel frattempo è ripartito anche il mercato delle due ruote e così il risanamento si è concluso a tempo di record con lo sbarco in Borsa del gruppo.

I proventi della quotazione sono serviti a rimborsare in parte gli istituti di credito.

Ma di recente la marcia trionfale di Piaggio ha rallentato il passo.

In Borsa, nell'ultimo anno, il titolo ha perso il 50 per cento circa contro un calo del 30 per cento del listino.

E i piani industriali sono stati corretti al ribasso alla luce della diminuzio-

ne delle vendite.

La scommessa per il futuro è quella dei mercati dell'Estremo Oriente, dove Piaggio è già presente in forze.

Ma è una scommessa che richiede ancora pesanti investimenti.

Per questo da tempo la Borsa ipotizza che Colaninno possa essere tentato da un disimpegno.

E le voci sono aumentate quando è entrato da protagonista nella partita Alitalia.

Saltare dalla Vespa all'aereo sarebbe un modo per salvare i bilanci e la sua immagine di imprenditore vincente.

Anche su **Carlo Toto** Passera aveva puntato fin dall'inizio.

Intesa Sanpaolo ha sostenuto i tentativi del **patron di Air One** nelle prime fasi della privatizzazione, dove Toto si presentava come l'unico candidato italiano capace di risanare l'Alitalia.

Il risultato finale può dunque sembrare sorprendente: Toto venderà la sua Air One alla nuova Alitalia e solo allora deciderà se e quanto reinvestire nella società, con un ruolo di secondo piano.

Un legame forte con la nuova Alitalia sembra destinato a rimanere.

Al momento del passaggio di proprietà, infatti, l'Air One potrebbe portarsi dietro solo i venti nuovi Airbus A320 che la compagnia si è già vista

Il Piano Fenice ? Ci costa cento euro a testa

(Continua da pagina 7)

che andrà sommata a quella di Air One, affidata agli ex dipendenti di Carlo Toto. Ritengo più probabile che, alla fine dell'intera operazione, il conto degli esuberanti arrivi a quota 9 mila. Comunque, considerando che ognuno di loro costa 30 mila euro l'anno per un periodo garantito di sette anni, se si prende una forchetta tra i 5 e i 9 mila bisogna mettere nel conto tra i 1.050 e i 1.900 milioni. E non è ancora finita".

Che cos'altro c'è?

"Il piano di Passera dice quanti aerei dovrà schierare la nuova compagnia. Ciò consente di calcolare la riduzione di attività rispetto alla vecchia Alitalia. Un dimagrimento che comporta per lo Stato un calo di introiti contributivi e tributari: diciamo che, sempre nell'arco dei sette anni, verranno a mancare tra i 2,1 e i 3,5 miliardi".

Tirando le somme?

"Tra maggiori spese e mancati introiti, l'operazione che vede protagonisti Colaninno e soci costerà allo Stato tra i 4,1 e i 6,8 miliardi di euro nei prossimi sette anni".

Quindi circa cento euro a italiano, compresi i neonati... E invece il piano Air France quanto costava?

"Il piano Spinetta oscillava tra 1,3 e 2,4 miliardi sempre nei sette anni. La differenza è dunque compresa in una forchetta che va da 2,8 a 4,4 miliardi di euro".

Stefano Livadiotti

L'Espresso

11.09.2008



consegnare.

Gli altri novanta aerei che Toto aveva ordinato potrebbero restare di proprietà delle sue holding, per essere affittati proprio all'Alitalia.

Gli outsider **Marco Fosati**, erede della dinastia della Star, è uno degli uomini più liquidi d'Italia, accreditato di simpatie berlusconiane.

Per questo era dato in pole position fra i cavalieri bianchi di Alitalia.

Lo è ancora di più ora che sta giocando una partita dalle forti implicazioni politiche come quella su Telecom Italia.

Sulla compagnia telefonica ha investito più di 800 milioni di euro.

Una scommessa sfortunata, visto che il titolo ha perso quasi la metà del suo valore da quando il finanziere milanese ha cominciato a farne incetta in Borsa.

Serve un paracadute.

(Continua a pagina 9)

Dove volano i furbetti

(Continua da pagina 8)

E Fossati potrebbe tentare di accrescere la propria influenza inserendosi nel difficile rapporto tra i sostenitori dell'amministratore delegato Franco Bernabè e gli spagnoli di Telefonica. Il suo gettone di 20 milioni in Alitalia si rivelerebbe quindi un investimento con un valore aggiunto ben più rilevante.

Nella cordata Alitalia la presenza di **Emilio Riva**, ottantenne re dell'acciaio italiano, ha destato infine parecchia sorpresa.

Certamente nella sua car-

riera le frequentazioni con Berlusconi, cene elettorali comprese, non sono mancate.

Forse, però, non bastano i buoni rapporti con il premier per spiegare l'ingresso in Alitalia per uno che, come lui, non ha mai sopportato di dover mediare le proprie scelte con quelle di altri soci. E non ha mai partecipato a nessuna operazione finanziaria. Nelle ultime settimane la maggiore acciaieria del suo gruppo, l'Ilva di Taranto, si è ritrovata però di fronte a un problema la cui soluzione di-

penderà dalle decisioni dal governo. La Regione Puglia ha reso note le rilevazioni sulle emissioni di diossina dello stabilimento. Troppo alte, ha sentenziato il presidente Nichi Vendola, affermando che se non ci saranno investimenti per ridurle non darà il benestare nell'ambito della procedura di autorizzazione ambientale in corso.

Il parere della Regione, però, non è vincolante.

Il via libera definitivo spetta al governo.

E il ministro dell'Am-

biente **Stefania Prestigiacomo** si è già incontrata con i vertici dell'Ilva per rassicurarli.

A Ferragosto la sorpresa: in una lettera agli uffici regionali, il ministero ha contestato la bontà delle misurazioni degli inquinanti.

L'Ilva non chiuderà.

Vittorio Malagutti e Luca Piana, ha collaborato Giuliano Foschini
L'Espresso
4.09.2008

I depositi non volano

di Francesco Vella (LaVoce.info, 02.09.2008)



Il decreto legge prevede che i piccoli azionisti e obbligazionisti di Alitalia vengano rimborsati con le risorse del fondo dei depositi dormienti.

Le modalità operative sono, però, incerte.

Come trovare un criterio discriminante per modulare la protezione soltanto in base alla dimensione?

E poi azionisti e obbligazionisti non sono in alcun modo soggetti assimilabili.

In ogni caso, si corre il rischio di ingenerare una guerra tra poveri con tutti gli altri risparmiatori ai quali quelle risorse erano state originariamente destinate.

Sembrano ormai il classico prezzemolo buono per tutti i menù e puntuali arrivano anche in quello, del tutto indigesto, di Alitalia.

Forse qualcuno ricorderà il grande battage pub-

blicitario quando vennero lanciati i **depositi dormienti** come panacea per il ristoro degli investitori che avevano subito dolorosissimi salassi nei default Parmalat e Argentina.

TRISTI PROFEZIE

All'epoca, tra i molti e retorici richiami alla tutela del risparmio, furono in pochi a sottolineare che era tutto sommato facile individuare i soldi addormentati, e infatti le procedure si stanno concludendo in questi giorni, ma era molto più difficile definire i **criteri di ripartizione** fra i risparmiatori, profetizzando una scarsissima efficacia della nuova legge.

Profezia puntualmente avveratasi: nella bozza di regolamento che si può trovare sul sito del ministero del Tesoro si prevede che il risparmiatore per avere indietro i suoi soldi deve aver subito un danno ingiusto, accertato con sen-

tenza passata in giudicato o con lodo arbitrale, e comunque non risarcito.

In altri termini, bisogna aspettare tutti i gradi di giudizio ed essere in presenza di un intermediario che sebbene condannato non tira fuori un euro.

Con questi requisiti e con i noti tempi biblici della giustizia italiana, difficilmente si vedranno, se si vedranno, molti rimborsi.

D'altronde, la scelta del decreto è giustissima: la commissione ministeriale di gestione del fondo non può giudicare sui diritti di migliaia e migliaia di investitori, ciascuno con una posizione diversa, e quindi deve necessariamente ancorarsi a un dato certo come l'esistenza di una sentenza.

Il problema non è nel decreto, ma nella natura del fondo e nella pretesa di istituire meccanismi di **rimborso generalizzato**, che se hanno grande effetto mediatico, alla prova dei fatti non funzionano.

E I DEPOSITI SE NE VANNO

La scarsa fiducia nei depositi dormienti è dimostrata dal fatto che prima ancora di conoscere il loro reale ammontare, i diversi governi hanno cominciato a destinare le risorse del fondo ad **altri scopi**: prima la stabilizzazione dei precari nella pubblica amministrazione, poi la social card.

Così oltre che aspettare un bel po' di tempo, il nostro investitore salassato corre il rischio di trovare le casse vuote.

E adesso, appunto, ci si mette anche **Alitalia**: in base al decreto di riforma della legge Marzano **"al fine di tutela del risparmio"** (ancora una volta!) anche **"i piccoli azionisti ovvero obbligazionisti"** della compagnia di bandiera potranno beneficiare del fondo e sarà un nuovo decreto del Consiglio dei ministri a stabilire come.

(Continua a pagina 10)

I depositi non volano

(Continua da pagina 9)

LA GUERRA TRA POVERI

A prescindere dal fatto che ormai la mangiatoia comincia a essere decisamente affollata, anche la nuova categoria di risparmiatori corre non pochi pericoli. Innanzitutto bisogna essere "piccoli" e si può essere piccoli rispetto all'investimento effettuato, oppure rispetto al proprio reddito, ma non è facile trovare un criterio discriminante per modulare la protezione soltanto in base alla dimensione.

Ad esempio, se ho investito duecentomila euro probabilmente non verrò considerato "piccolo", ma se quella somma rappresenta tutti i miei risparmi perché non devo essere tutelato?

Senza tener conto, poi, che azionisti e obbligazionisti non sono in alcun modo soggetti assimilabili, perché ciascun investimento riflette caratteristiche diverse e soprattutto diversa propensione al rischio e non possono essere trattati allo stesso modo.

E non è ben chiaro sia il valore dei titoli in base al quale calcolare il rim-

borso, sia il suo ammontare.

Ma c'è un altro problema, forse il più spinoso: la guerra tra poveri.

Non soltanto infatti si introducono **evidenti discriminazioni** tra diverse categorie di creditori di Alitalia, ma si discrimina anche tra i salassati.

Il possessore di obbligazioni **Parmalat** o **Argentina** che, dopo i precari e le social card, si vede rapidamente passare davanti l'obbligazionista (o peggio ancora l'azionista) Alitalia, sicuramente non sarà felicissimo e forse qual-

che triste pensiero su quanto fumo negli occhi i depositi dormienti abbiano prodotto, lo farà.

Chi invece ha la fortuna di non appartenere alla categoria dei salassati farà comunque qualche triste riflessione su queste misure ad hoc che, oltre a introdurre nel sistema elementi di iniquità, non contribuiscono certo a realizzare una equilibrata ed efficace tutela del risparmio.

Francesco Vella
LaVoce.info
02.09.2008

UN DECOLLO CHE SFIDA LE LEGGI

di Lorenzo Stanghellini (www.LaVoce.info, 02.09.2008)

Il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende più di quello che incassa prima o poi ne esce per liquidazione volontaria o per fallimento.

Il mercato aveva già decretato la morte di **Alitalia**, in perdita da anni, in marzo.

I sindacati hanno confidato nell'aiuto della politica e hanno avuto ragione, perché governo e il Parlamento hanno dato alla compagnia altro denaro da bruciare.

Si è trattato, però, di una vittoria di Pirro.

Dopo soli quattro mesi, i soldi sono finiti e siamo giunti al capolinea.

Ora quali scenari si aprono con il decreto **Alitalia**?

Le mele non cadono dal basso verso l'alto, nemmeno se i sindacati lo chiedono e una legge dello Stato italiano lo dispone.



Il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende più di quello che incassa prima o poi esce dal mercato, per liquidazione volontaria o per fallimento.

In primavera, il mercato aveva già decretato la **morte di Alitalia**, che perdeva da anni.

Le riserve di liquidità erano ormai esigue e un acquirente (**Air France**)

era disposto a comprare le azioni, pagare tutti i creditori, proseguire l'attività, a condizione che i sindacati accettassero un accordo di pesante riduzione degli organici.

I sindacati hanno detto no, confidando nell'aiuto della politica, e hanno avuto ragione, perché il governo e il Parlamento hanno dato ad Alitalia altro denaro da bruciare. Si è trattato, però, di una vittoria di Pirro. Dopo

soli quattro mesi, il denaro è finito di nuovo e **Alitalia** è giunta al capolinea. Il governo ha adottato un decreto-legge che contiene una serie di norme speciali, dettate per **Alitalia**. (1)

Ma cosa è esattamente il "decreto Alitalia"?

Qual è lo scenario che si prospetta?

Chi sono gli sconfitti?

Ci sono, almeno, alcuni vincitori?

PROCEDURA PARMALAT PER TUTTE LE GRANDI IMPRESE INSOLVENTI

Quando le grandi imprese divengono insolventi "falliscono", scatta per loro la procedura di **amministrazione straordinaria**.

Si tratta di una procedura analoga al fallimento (riservato alle piccole

(Continua a pagina 11)

Un decollo che sfida le leggi

(Continua da pagina 10)

imprese), ma con un forte controllo politico, poiché il commissario straordinario è nominato dal ministro delle Attività produttive e a lui risponde.

In occasione del crack Parmalat si è creata una variante più rapida della procedura di amministrazione straordinaria (cosiddetta "Marzano"), riservata alle imprese con grandi debiti, ma capaci di camminare con le proprie forze grazie ai ricavi dell'attività, una volta ridotti i debiti a un livello sostenibile.

È per questo che Parmalat ha potuto essere ristrutturata e quotata nuovamente in borsa.

Alitalia non ha assolutamente quelle caratteristiche: ogni giorno perde denaro.

Per le imprese in questo stato, il problema non sono i debiti accumulati, che all'occorrenza possono essere "falcitati", con un processo doloroso e inevitabile, ma le perdite che continuano a prodursi.

Nonostante ciò, con il decreto Alitalia si è ritenuto di aprire l'amministrazione straordinaria "modello Parmalat" anche alle imprese che non possono ristrutturarsi e che hanno come unica prospettiva quella di trovare un acquirente che compri quello che c'è rimasto di buono.

Fin qui, nulla di veramente grave: si è scelto di incanalare Alitalia su una procedura più rapida, anche se proprio per questo meno garantista per i creditori.

VENDITA IMMEDIATA, PASSANDO SOPRA TUTTI

Questo, evidentemente, non era sufficiente. Il decreto Alitalia ha dunque previsto, per le imprese che erogano "servizi

pubblici essenziali", che il commissario venga dotato di poteri ancor più "straordinari", e in particolare del potere di vendere l'azienda a **trattativa privata**, cioè senza una gara fra potenziali acquirenti, ma solo sulla base della stima di un "esperto indipendente", e in deroga alla **normativa antitrust** sulle concentrazioni.

Questo appare grave: la trattativa privata potrebbe non dare ai creditori il massimo realizzo possibile e il compratore potrebbe acquisire una posizione di **monopolio** che danneggia la concorrenza (cioè i consumatori e le imprese, che utilizzano il servizio a costi maggiori).

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che normalmente dovrebbe autorizzare preventivamente la vendita, verrà chiamata solo a rimettere insieme i cocci della concorrenza, prescrivendo misure che prevengano uno sfruttamento di posizione dominante.

Un pannicello caldo, di solito poco efficace e che fa svolgere all'Autorità un ruolo di regolatore che non le è proprio.

LA "BAD COMPANY" E I SUOI ORFANI

Alitalia è stata posta in procedura di amministrazione straordinaria sulla base della nuova legge. Salvo imprevisti (ad esempio un'offerta di un concorrente estero), il commissario continuerà ora a far volare gli aerei con i pochi soldi che restano in cassa, o con finanza-ponte e poi venderà una parte dell'azienda, a trattativa privata, a Compagnia aerea italiana.

Ciò che resterà alla vecchia Alitalia, ormai **bad company**, saranno dunque, per lo più, i beni di scarso valore, i debiti, e

soprattutto i **lavoratori** in eccesso.

Visto che in primavera non si riusciva a licenziarli, in estate si è deciso di vendere l'azienda all'leggerita dal loro peso. Il risultato non pare molto diverso.

Con tutta probabilità, il prezzo di vendita di aerei e rotte "buone" non basterà a pagare tutti i creditori.

Dalle notizie di stampa si legge che il commissario pagherebbe i creditori bancari e non gli obbligazionisti, ma ciò non sembra possibile: almeno fino a oggi, tutti i creditori di Alitalia hanno gli stessi diritti.

In questa situazione di deficit patrimoniale, agli azionisti, che sono postergati ai creditori, il commissario di Alitalia non riuscirà a distribuire nemmeno un euro.

NON CI SONO VINCITORI

A marzo, con il piano Air France, i creditori sarebbero stati pagati per intero (la società sarebbe stata ricapitalizzata), e gli azionisti avrebbero potuto vendere le azioni (a prezzo basso, ma maggiore di zero).

Cinque mesi dopo, lo Stato sta per perdere **300 milioni** del suo prestito-ponte, i **creditori** (fra cui ancora lo Stato) parte dei loro crediti e gli **azionisti** hanno già perso tutto.

I lavoratori che Air France non voleva, e che nemmeno Compagnia aerea italiana vuole, godranno di indennità per un periodo molto lungo, ma verranno comunque **licenziati**.

Un bilancio triste. Proprio perché lo Stato ha fatto di tutto per interferire nella gestione di Alitalia, danneggiando azionisti e creditori (e contribuenti), il decreto Alitalia contiene due ultime "perle":

a) esonera gli amministratori, i sindaci e i manager di Alitalia da qualunque **responsabilità** per qualsiasi illecito eventualmente commesso nello sciagurato ultimo anno di vita della società;

b) dispone che gli azionisti e gli obbligazionisti di Alitalia vengano trattati come risparmiatori vittime di frodi finanziarie, ammessi agli incerti benefici di un fondo pubblico su cui tanti vantano pretese.

Ma, a parte il fatto che la misura si applica solo ai **piccoli** risparmiatori e non allo Stato né agli investitori istituzionali, che non avranno tutela, l'unico danno qui lo ha arrecato lo Stato italiano, che ha sottratto Alitalia alle regole che valgono per tutte le altre imprese.

Dinanzi a una **Corte costituzionale** sensibile ai valori che fondano il nostro sistema economico, queste norme non reggerebbero.

Se qualcuno avrà il coraggio di impugnarle, vedremo se è così.

Nel frattempo, l'Unione Europea potrebbe dichiarare che, con la serie di leggi speciali che l'hanno sospesa in volo, Alitalia ha goduto di un aiuto di stato, essendo stata assoggettata a un regime di favore con oneri per lo Stato, che qualcuno sarà allora chiamato a rimborsare.

Quando sarà calata la polvere di queste settimane concitate, si potrebbe dunque aprire una nuova fase di conflitti, dall'esito alquanto incerto.

Lorenzo Stanghellini
www.LaVoce.info
02.09.2008

TESTO DELL'INTERVENTO DI MARCO TRAVAGLIO

“Alitalia: una commedia italiana”

di Marco Travaglio (www.beppegrillo.it, 01.09.2008)

Buongiorno a tutti, riprendiamo il nostro appuntamento settimanale dopo le vacanze.

Spero che vi siate riposati, tutti o quasi tutti, perché quest'anno ci sarà molto da fare.

Forse avete visto sul blog di Beppe Grillo che abbiamo raccolto le prime dieci puntate di "Passaparola" in un DVD: chi fosse interessato trova le istruzioni per procurarselo.

La notizia di oggi è che l'operazione Alitalia è un grandissimo successo per il governo.

Chi l'ha detto ?

Il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi che si loda e si imbroda da solo, anche perché dagli esperti ha ricevuto soltanto pernacchie e critiche, per non parlare della stampa e di tutti gli operatori internazionali che si misurano sul libero mercato e non sull'italietta autarchica che sta ritornando insieme ai rigurgiti di fascismo giustamente denunciati da Famiglia Cristiana.

Non si capisce bene che cosa stia festeggiando questo signore visto che negli ultimi quindici anni è stato Presidente del Consiglio per circa sette, cioè la metà: in questi quindici anni, Alitalia ha perso quindi miliardi di euro di soldi nostri, quindi la metà dei soldi persi è colpa sua, dei suoi governi, e l'altra metà è colpa dei governi di centro-sinistra perché la politica ha sempre tenuto le mani su Alitalia e, come vedremo, continuerà a tenercele anche dopo averla fatta fallire innumerevoli volte.

Prodi e Padoa Schioppa, una delle poche cose buone fatte dal governo di centro-sinistra, avevano trovato la

quadra: erano riusciti a convincere *AirFrance* a rilevare tutto.

Il che avrebbe comportato niente fallimento, niente ricorso alla legge Marzano sulle aziende decotte, nascita di un polo europeo molto grosso, avrebbe compreso *AirFrance*, *KLM* e *Alitalia*, che si sarebbe potuto misurare sui mercati internazionali dove ormai le compagnie aeree sono grandi, consorziate, fondate su alleanze tra più Paesi.

Ce la saremmo cava con 2150 esuberi: questo era il piano che era stato presenta-

e ristrutturata Malpensa e sarebbe stato potenziato l'aeroporto di Fiumicino.

Questo, in sintesi, era ciò che era stato concordato tra il governo Prodi e l'*AirFrance* e che è saltato perché sono arrivati Berlusconi e suoi lanzichenecchi e perché i sindacati, completamente accecati dal breve periodo, non hanno saputo scegliere tra un piccolo sacrificio oggi e un enorme dissanguamento domani, quello che invece avremo.

Cosa non va in questo nuovo piano che è stato chiama-

ni, che hanno ottime armi per chiedere piccoli favori agli imprenditori in vista di restituirci in grande stile, come vedremo, con vari conflitti di interessi.

Quindi noi ci teniamo i debiti e quel poco che vale di Alitalia lo regaliamo ai privati che fanno anche la figura dei salvatori della Patria, dei Cavalieri Bianchi.

La **Bad Company**, affidata a uno che si chiama Fantozzi perché si capisca bene qual è il problema, è dunque piena di buchi e li ripianeremo noi.

I conti pubblici verranno ulteriormente sfasciati, saranno più in rosso che mai e noi pagheremo progressivamente una **"tassa Alitalia"** anche se non la chiameranno così, ce la nasconderanno sotto qualche voce strana.

Anche perché **Alitalia** viene incorporata ad **AirOne** che a sua volta è piena di buchi. Oltre a non incassare, spenderemo, probabilmente, intorno al miliardo di euro - un terzo dei tagli alla scuola decisi da questo governo- e in più avremo 6-7000 persone per la strada che verranno messe in cassa integrazione a zero ore, avranno vari scivoli, ovviamente pagati con la cassa integrazione sempre con soldi nostri, e alla fine qualcuno verrà licenziato e -questi sono liberisti- vogliono infilare del personale in esubero nelle Poste.

Un mese fa ci avevano detto che le Poste sono sovradimensionate e devono ridurre il personale, adesso ci raccontano che il personale delle Poste aumenterà perché arriveranno gli steward, le hostess, forse qualche pilota.

Verranno travestiti da postini così risolveremo il problema.



to da Monsieur Spinetta, e così sarebbe stato se si fosse chiusa la trattativa con i francesi subito, all'inizio della primavera, mentre adesso ne avremo 6-7000, di esuberi, cioè il triplo.

L'**AirFrance** avrebbe pagato un miliardo e settecento milioni per comprarsi le azioni dell'**Alitalia** e avrebbe investito 750 milioni, in pratica avrebbe sborsato e ci sarebbero arrivati dalla Francia la bellezza di due miliardi e seicento milioni.

Ora vedremo che, invece, quei soldi glieli diamo noi.

Non solo non li incassiamo, ma li perdiamo.

In più sarebbe stata salvata

to **"Fenice"**, perché pare quasi l'araba Fenice che risorge dalle sue ceneri - è un truffa naturalmente: sono abilissimi a chiamare le cose con un nome diverso da quello reale per nascondere la realtà - ?

L'**Alitalia** viene divisa in due società.

La **Bad Company**, la discarica, rimane a noi, allo Stato, con tutti i debiti. E' una società che contiene debiti.

La **Good Company**, invece, è quella meravigliosa, profumata, balsamica.

Quella va ai privati, sedici privati, scelti privatamente con trattativa privata da Berlusconi e dai suoi uomini

(Continua a pagina 13)

L'opposizione

(Continua da pagina 12)

Naturalmente pagheremo noi.

La **Good Company**, quella buona che viene regalata ai privati nell'ambito della famosa usanza tutta italiana di privatizzare gli utili e statalizzare le perdite, è formata da sedici grandi e lungimiranti capitani coraggiosi che, tutti insieme, sono riusciti a mettere da parte la miseria di un miliardo di euro; che non basta, naturalmente, a rilanciare Alitalia. Basti pensare che il prestito ponte, fatto ad aprile dal governo Prodi morente su richiesta del nascente governo Berlusconi, era di 300 milioni e l'Alitalia in tre mesi se li è mangiati.

Dove prenderanno questi soldi?

Mica li tirano fuori dalle loro tasche: in gran parte arriveranno dalle banche che sono molto coinvolte, come vedremo, in questa cordata.

Taglieranno tutto il tagliabile, ridurranno le rotte internazionali, squalificheranno ulteriormente Fiumicino, Malpensa resterà al palo con Bossi, la Moratti e Formigoni che ululeranno alla Luna: mentre prima se la prendevano col governo di centrosinistra adesso gli sarà un po' più difficile prendersela con il loro.

In compenso abbiamo una caterva, un groviglio, una giungla di conflitti di interessi perché non c'è solo quello di Berlusconi.

Il conflitto di interessi, non risolto da nessuno quando ce l'aveva soltanto lui, adesso è diventato un'epidemia e ce l'hanno in tanti.

Primo conflitto di interessi: abbiamo Carlo Toto, proprietario dell'**AirOne**, che con 450 milioni di debiti riesce a piazzare il colpo della vita.

L'**AirOne** viene incorporata all'**Alitalia**, intanto il nipote Daniele è stato candidato ed eletto nel Popolo della Libertà.

E' lì a vigilare, evidentemente.

Abbiamo tre soggetti che sono impegnati in opere pubbliche e sono addirittura pubblici concessionari dello Stato.

Lo Stato, in questo conflitto di interessi, li ha convocati facendogli sapere che era bene per loro se aderivano all'appello del Presidente del Consiglio.

Sono Salvatore Ligresti, noto immobiliare, assicuratore, palazzinaro, pregiudicato per Tangentopoli.

Marcellino Gavio, un altro che ai tempi di Di Pietro entrava e usciva dalla galera.

L'ottimo Marco Tronchetti Provera che dopo aver ridotto come ha ridotto la Telecom è anche lui nel settore immobiliare.

In più abbiamo la **famiglia Benetton**, l'apoteosi del conflitto di interessi perché è pubblico concessionario per le Autostrade, è gestore, dopo averlo costruito, dell'aeroporto di Fiumicino, e in futuro sarà uno dei proprietari di Alitalia.

Come gestore di Fiumicino deciderà lui quali tariffe far pagare all'Alitalia per usare Fiumicino.

Tutto in famiglia.

Gli immobiliari di cui sopra, e di cui anche sotto come vedremo, sono tutti molto interessati a una colata di miliardi che sta arrivando su Milano e la Lombardia per l'**Expo**.

L'**Expo** prevede 16 miliardi freschi per pagare nuove infrastrutture, costruzioni, palazzi, due autostrade, due metropolitane, una tangenziale, una stazione, ferrovie, ecc... indovinate chi si accaparrerà questi lavori? Esattamente coloro che hanno fatto i bravi e hanno accolto l'appello del governo.

Poi abbiamo Francesco Belavista Caltagirone che con l'ATA ha delle mire su Li-

nate.

Abbiamo Emilio Riva, un acciaiere eccezionale supporter di Berlusconi.

E abbiamo l'ottima **famiglia Marcegaglia**: non solo c'è la Emma, che è un'ottima valletta di Berlusconi, che cinge con il suo braccio nelle riunioni di Confindustria come se fosse una Carfagna o una Brambilla qualsiasi, ma abbiamo anche la sua famiglia, il gruppo imprenditoriale Marcegaglia, famoso per condanne e patteggiamenti assortiti da parte del padre e del fratello della signora.

Che è presidente di Confindustria, tra l'altro, e quindi tratta per conto di tutti gli industriali con il governo e privatamente si è infilata in questa meravigliosa avventura.

Abbiamo la banca Intesta dell'ottimo banchiere Passera, banchiere di centrosinistra che si è messo subito a vento, e che fungerà con il conflitto di interessi: prima ha fatto l'advisor per trovare la soluzione per Alitalia e poi è entrata nella compagine azionaria della nuova **Alitalia**, la **Good Company**.

Abbiamo i fratelli Fratini che sono, anche loro, immobiliari toscani, magari interessati a mettere un piedino a Milano in occasione dell'**Expo**, per prendere la loro fetta di torta.

Abbiamo un certo Davide Maccagnani che è molto interessante: Alberto Statera su Repubblica ha raccontato chi è, uno che produceva missili per testate nucleari e adesso si è riconvertito all'immobiliare.

Si presume che avrà anche lui le sue contropartite sotto forma di terreni.

In realtà gli interessi stanno a terra anche se Alitalia dovrebbe volare.

Poi, dulcis in fundo, il presidente dei sedici campioni del Tricolore, che è Roberto Colaninno, che già ha dei meriti storici per avere riempito di debiti, comprandola a debito, la **Telecom** ai

tempi della **Merchant Bank D'Alema & C.** a Palazzo Chigi, e adesso si propone anche lui per il suo bel conflitto di interessi familiare in quanto suo figlio, Matteo, è ministro ombra dell'industria del Partito Democratico.

Così ombra che non ha praticamente proferito verbo di fronte a questo scandalo nazionale perché prima era contrario, naturalmente alla soluzione Berlusconi, poi è arrivato papà.

Come si dice "i figli so' piezz 'e core", ma pure i padri!

Ha detto "sono un po' in imbarazzo", poi il giorno dopo ha detto "no, non sono per niente in imbarazzo".

Insomma, non ha detto niente e soprattutto continua a rimanere ministro molto ombra, diciamo ministro fantasma, dell'industria del Partito Democratico.

Fatto interessante: qualche anno fa furono condannati in primo grado per bancarotta nel crack del **Bagaglio Italcasse**, una brutta e sporca faccenda immobiliare, alcuni big dell'industria e della finanza italiana come il banchiere Geronzi, Marcegaglia papà -il papà della valletta- e Colaninno Roberto -papà del ministro fantasma.

Bene, tutti e tre a vario titolo sono impegnati, dopo la condanna in primo grado, in questa meravigliosa avventura, perché anche Mediobanca si sia mossa dietro le quinte poiché Geronzi sta per diventare il padrone unico della finanza italiana eliminando anche quei pochi controlli che venivano dalla gestione duale della banca che fu di Cuccia.

Insomma, questo è il quadro.

E' interessante perché probabilmente sono state violate una mezza dozzina di leggi, d'altra parte non ci sarebbe Berlusconi se fossimo tutti in regola con la legge.

Intanto la legge del mercato
(Continua a pagina 14)

L'opposizione

(Continua da pagina 13)

to: vengono addirittura so- spese le regole dell'Anti- trust e i poteri del garante dell'antitrust perché bisogna dare tempo di consumare tutti questi conflitti di interessi e queste occupazioni del libero mercato.

Intanto, il matrimonio *Alitalia-AirOne* che sgomina qualsiasi concorrenza in Italia soprattutto sulla tratta Milano-Roma. Sarà gestita in monopolio da questa nuova **Good Company** dove c'è dentro *Toto e l'Alitalia*.

Non ci sarà concorrenza, non si potrebbe e allora si sospendono le regole.

Che sarà mai, una più una meno... **un piccolo lodo Alfano per la nuova Alitalia non si nega a nessuno.**

La concorrenza va a farsi benedire: i prezzi quindi li fisserà il monopolista quindi non ci sarà possibilità di gare al ribasso.

La condizione che ci era stata imposta dalla Commissione Europea, dal governo europeo, per autorizzare il **famoso prestito ponte** che ha consentito all'Alitalia di fumarsi quegli ultimi 300 milioni di euro, era che l'Alitalia per un anno non si espandesse, restasse esattamente così com'era. Con questo accordo viene violata quella condizione perché **Alitalia si mangia AirOne** e quindi si espande, altroché!

Ben prima di quell'anno che era stato imposto dalla Commissione Europea che quindi, se le parole e gli accordi hanno ancora un senso, dovrebbe condannarci e vietarci questa operazione.

In più viene cambiata un'altra legge italiana, **la legge Marzano sulle imprese decotte**, che dovrà essere modificata perché questi capitani coraggiosi mica entrano in *Alitalia* rischiando qualcosa: non rischiano niente!

Vogliono mettersi preventivamente al riparo dal ri-

schio che qualche creditore o dipendente della vecchia *Alitalia* si rivalga sulla nuova, cioè chiedi loro di sobbarcarsi qualche rischio.

Verranno tutelati in tutto e per tutto, saranno inattaccabili, anche loro anche uno scudo spaziale, il loro piccolo Lodo Alfano per cui se qualcuno gli chiede qualcosa fanno finta di niente, dicono **"io non so chi sei, mi trovo qua per caso"**.

Nessun rischio di revocatoria o di rivalsa da parte dei creditori e dipendenti. E dove andranno a rivalersi?

Naturalmente dalla **Bad Company**, quella decotta, quella nostra, dello Stato: pagheremo tutto noi.

Per cambiare gli ammortizzatori sociali, altra deroga alla legge Marzano perché ci sarà bisogno di risorse per queste 6-7000 persone che finiranno per la strada o alle Poste, come ci è stato raccontato spiritosamente, in quanto non siamo attrezzati per far fronte a questa fiumana di lavoratori in uscita. In più, il governo promette di detassare le aziende che assumono ex dipendenti dell'Alitalia.

E' un'altra cosa spettacolare: l'Italia è piena di aziende decotte, di gente che finisce per la strada: quei lavoratori lì si fottono, mentre gli ex-lavoratori Alitalia avranno il privilegio di poter andare da alcune aziende che se li assumeranno avranno riduzioni fiscali.

Così: **cittadini di serie A e cittadini di serie B.**

L'Europa ci tiene d'occhio anche perché il prestito ponte aveva anche escluso che per un anno la società *Alitalia* venisse messa in liquidazione in regime concordatario.

L'*Alitalia* aveva dunque garantito di pagare tutti i creditori.

Adesso, se la nuova società non li paga, quelli si rivalgono ma non solo.

La **Good Company** dovrà comprarsi tutti gli aerei e gli

slot dalla **Bad Company** - l'attuale Alitalia moribonda - e rifare tutti i contratti dei dipendenti o almeno di quelli che terrà con sé.

Quanto pagherà tutti questi beni la **Good** alla **Bad**?

Se li pagassero per quello che valgono sulla carta, la vecchia *Alitalia* probabilmente avrebbe i soldi per onorare i suoi debiti, **circa 2-2.5 miliardi di euro.**

Naturalmente, visto l'aria che tira, se i nuovi proprietari tirano fuori un miliardo di euro per comprare quella roba è già tanto.

Quindi, la vecchia *Alitalia* rimarrà in profondo rosso, non avrà i soldi per pagare i creditori, e i creditori da chi andranno?

Non potendo andare dalla **Good** che è immunizzata andranno dal governo che dovrà tirare fuori i soldi.

A questo punto ci arriva addosso l'Europa perché se lo Stato paga i debiti di un'azienda si configura come aiuto di Stato.

Questo è vietato perché, altrimenti, tutte le altre aziende d'Europa si incazzano e dicono **"perché noi dobbiamo andare avanti con le nostre gambe e se non ce la facciamo falliamo mentre in Italia lo Stato interviene a rabboccare quando i conti delle sue società sono in rosso?"**.

Ci arriverà addosso una procedura di infrazione, con condanna, con multa che aggraverà ancora la spesa di questa operazione folle e faraonica.

In più, la nuova *Alitalia*, dato che sarà l'unico soggetto solvibile dovrà sobbarcarsi, allora sì, tutti i debiti che lo Stato non poteva pagare.

Dovrà pagare tutti i creditori e rimborsare quei trecento milioni di prestito ponte allo Stato, visto che la **Bad Company** è dello Stato.

Lo Stato non può restituirci i soldi da solo, sarebbe una partita di giro.

Come avete visto Berlusconi ha risolto brillantemente

anche l'emergenza *Alitalia* con lo stesso sistema con cui dice di aver risolto l'emergenza *monnezza* a Napoli: nascondendo il pattume sotto il tappeto.

Che succederà in futuro?

Questi 16 capitani coraggiosi devono rimanere fermi per cinque anni.

Dopo cinque anni possono rivendere le loro quote della **Good Company**.

Secondo voi che cosa fanno?

Sono 16 soggetti nessuno dei quali ha il minimo interesse e il minimo background per occuparsi di voli.

Non gliene frega niente dell'*Alitalia*, gliene importa in virtù delle contropartite.

Prenderanno le loro quote e le venderanno a quello che sta per diventare il partner industriale, quello che sa come si fa a volare, che sarà *AirFrance* se vincerà Tremonti o *Lufthansa* se vincerà Gianni Letta che ha gestito questa operazione.

Entro il 2013 questi possono rivendere.

E che faranno?

Svenderanno, come si sa, ai francesi o ai tedeschi, così i francesi dell'*AirFrance* si prenderanno la compagnia italiana, che diventerà compagnia francese -non ci sarà più nessuna bandierina da nessuna parte, è tutto finto che questa sia una cordata italiana- a condizioni migliori di quanto se l'avrebbero presa se si fosse dato retta a Prodi e Padoa Schioppa.

Pagheranno quattro lire invece che due miliardi e seicento milioni che si erano impegnati a pagare.

La prenderanno anche molto più snella perché non ci saranno più i dipendenti in esubero e i debiti da cui li avremo liberati a spese nostre.

Questa sì è la svendita di *Alitalia* ai francesi e agli stranieri, mentre quella di Prodi non lo era.

Avremo così una compa-

(Continua a pagina 15)

L'opposizione

(Continua da pagina 14)

gnia francese che si chiamerà **Alitalia** e che probabilmente raschierà via molto presto il simbolino dalle ali degli aerei.

Ci resta comunque una consolazione in tutto questo: in questi cinque anni potranno continuare a fare il bello e il cattivo tempo in **Alitalia**: potranno continuare a metterci il naso, avendo portato loro questi imprenditori. Faranno fare a questi imprenditori più o meno quello che vorranno, sono tutti imprenditori assistiti o ami-

ci dei politici, nel solco di quella tradizione per la quale Alitalia è sempre rimasta in rosso: che la gestivano con criteri politici e non manageriali.

Pensate soltanto che un mese fa il governo Berlusconi ha stanziato un milione di euro per ripristinare l'imprescindibile volo Roma-Albenga tanto caro al ministro Scajola che sta a 30 km da Albenga, cioè Imperia, e ci tiene ad atterrare con l'aereo nel cortile di casa. E' meglio che rimanga ancora un po' in mani italiane

perchè la gestiscono così, un po' come il vecchio ministro Nicolazzi gestiva le Autostrade e si faceva fare lo svincolo a Gattico, proprio sotto casa sua, nella famosa autostrada Roma-Gattico.

Ci resta un'altra consolazione, cioè il fatto che ritorna il comunismo: Berlusconi che convoca imprenditori, cambia leggi, organizza cordate, il governo che dirige gli affari dell'impresa privata, sistema debiti, sposta dipendenti, fa piani quinquennali, ecc. ricorda tanto la grande

Unione Sovietica di Stalin, di Breznev, di Cernienko. Il modello Putin sta entrando in Italia e sta tornando il dirigismo, la pianificazione sovietica.

Il Cavaliere, che non sa e non ha mai saputo cosa sia il libero mercato, ripristina, se Dio vuole, l'industria di Stato.

L'ultimo vero comunista è lui.

Passate parola.

Marco Travaglio
www.beppegrillo.it
01.09.2008

Alitalia, resta solo la bandiera

di Massimo Giannini (La Repubblica, 29.08.2008)



IL povero Ludwig Erhardt si starà rivoltando nella tomba.

Se il sedicente **"salva taggio"** di Alitalia è davvero il primo esperimento di **"economia sociale di mercato"** che la premiata ditta Berlusconi-Tremonti azzarda nel nostro Paese, allora c'è davvero da dormire preoccupati. Il Cavaliere non mente, quando dice **"abbiamo salvaguardato l'italianità della compagnia aerea"**.

Ma purtroppo, per simulare la strenua difesa di un presunto **"interesse nazionale"**, il governo ha compiuto un vero e proprio **"suicidio industriale"**.

Il nuovo piano messo a punto da Banca Intesa e avviato dai provvedimenti varati ieri dal Consiglio dei ministri non serve a salvare il futuro di Alitalia, ma è utile solo a salvare la faccia al leader di Forza Italia.

Ancora una volta (e come nella migliore tradizione,

dai tempi di Nordio e Andreotti in poi) quello che accade alla nostra compagnia aerea non ha niente a che spartire con la logica economica, ma ha tutto a che vedere con la logica politica.

Berlusconi in campagna elettorale aveva giocato tutta la sua credibilità sul caso Alitalia, usando il possibile accordo con Air France come una clava per bastonare Prodi, noto affamatore di popoli e famigerato svenditore di gioielli (dalla Sme alla Stet).

Dopo aver scientificamente fatto fallire l'operazione con i francesi, con il colpevole contributo di un sindacato miope e irresponsabile, il premier neo-eletto non poteva fallire a sua volta, esponendosi alla gogna popolare.

Serviva, anche su Alitalia, un'operazione di facciata, improntata allo stesso decisionismo con il quale è stata **"risolta"** l'altra tragedia nazionale, quella dei rifiuti di Napoli.

Un'operazione di patente torsione giuridica, che realizzasse comunque un'apparente innovazione

pratica.

Sulla mondezza campana, per toglierla dalla strada e nasconderla sotto il tappeto, si trasformano opere legis tutte le discariche in terreni militari, sottraendone la giurisdizione alla magistratura ordinaria.

Sulla compagnia aerea, per evitare la bancarotta congiunta di Alitalia e Air One, si alterano opere legis le norme sulla concorrenza, sottraendo la valutazione sulle deroghe temporali dei regimi semi-monopolistici all'autorità Antitrust.

Poco importa che non sia affatto risolto il ciclo perverso dei rifiuti.

Poco importa che non sia affatto sciolto il nodo del posizionamento italiano nel grande network del trasporto aereo globale.

Quello che importa è che il premier possa accreditarsi ancora una volta, agli occhi dell'opinione pubblica, come il Grande Facilitatore.

Quello che, come ha detto il ministro del Tesoro, aveva ereditato due disastri, e in due mesi ha fatto il miracolo di risolverli entrambi.

La verità è un'altra, ed è

molto più amara.

In un Paese normale, un premier così non sarebbe sicuramente acclamato dalle folle come il salvatore della patria, ma probabilmente verrebbe inquisito dalla Corte dei conti per danno erariale.

Quella scelta su Alitalia non è una soluzione. È solo un imbroglio, come ha scritto Eugenio Scalfari, che finirà per penalizzare tutti: i dipendenti, gli utenti e i risparmiatori.

Lo dicono i numeri, nudi e crudi, non la trita demagogia anti-berlusconiana. Secondo il piano Air France, il salvataggio di Alitalia sarebbe passato attraverso la difesa dell'unitarietà del gruppo, del suo marchio e dei suoi asset (a parte il cargo).

Gli esuberanti diretti sarebbero stati 2.150, la flotta si sarebbe ridotta da 174 a 137 aerei, ma con un evidente rafforzamento delle grandi destinazioni e delle rotte a medio e lungo raggio (24 destinazioni nazionali, 45 internazionali e 14 intercontinentali).

Si sarebbe potenziato Fiumicino come grande hub

(Continua a pagina 16)

Di Alitalia resta solo la bandiera

(Continua da pagina 15)

tra Europa e Mediterraneo, e si sarebbe incentivata la **riorganizzazione di Malpensa come importante gateway** del Nord Italia.

Air France avrebbe investito 850 milioni di euro entro il 2010, e soprattutto, per comprare Alitalia, avrebbe messo sul piatto 1,7 miliardi di euro, tra la doppia

Opa su azioni e obbligazioni (a tutela quindi di tutti i risparmiatori) e il successivo aumento di capitale.

Questo è il lucro cessante, imputabile al veto berlusconiano ai francesi.

Ma c'è un danno emergente, che si può ugualmente imputare al

premier in virtù della geniale "Fenice" che ha cavalcato insieme all'advisor.

Con il nuovo piano, il gruppo viene scisso in "best" e "bad" company: un controsenso industriale rispetto a quello che vanno facendo i grandi vettori mondiali, che contano proprio sulla dimensione e sull'integrazione per reggere la competizione globale, e un corto circuito gestionale perché sarà difficile stabilire quali sono gli asset buoni e quali quelli cattivi senza impoverire drasticamente l'assetto del gruppo.

Le rotte internazionali vengono ridimensionate, e si salvano solo quelle a breve-medio raggio.

E soprattutto si eliminano gli "hub", con il seguente, felice paradosso: non si riqualifica Malpensa (tra lo scorno e il disdoro di Formigoni e Moratti) e per di più si squalifica Fiumicino (con l'ira funesta di Alemanno e Zingaretti).

Gli esuberanti diventano 6 mila, e non si capisce dove andranno a finire, se non in qualche carrozzone del parastato. E poi il capolavoro finale: i sedici "capitani coraggiosi", tutti "partner naturali" del governo obbligati a versare l'obolo per Berlusconi come l'oro per Mussolini, sganciano due soldi (in qualche caso magari finanziati dallo stesso circuito bancario che ha organizzato il sal-

vataggio) lucrando in cambio prebende di vario genere, legate ai loro core business, dalle concessioni pubbliche autostradali (vedi Benetton e Gavio) alle commesse pubbliche infrastrutturali (vedi Ligresti, Tronchetti, Calta-girone).

E gli azionisti, e soprattutto gli obbligazionisti della compagnia? Saranno tutelati, promette Tremonti, perché "il risparmio è sacro". Da profani, vorremmo capire come si articolerà questa tutela. Al momento non se ne sa nulla.

Cosa resta, alla fine del giro?

Una piccola Alitalia, drasticamente ridimensionata nelle ambizioni industriali e nelle relazioni internazionali.

È vero, la cloche resta in mano al governo italiano, e i francesi potrebbero rientrare con una quota di minoranza.

Ma forse è proprio questo il problema: l'Italietta si tiene la sua Alitalietta.

Detto altrimenti: resta la bandiera, ma della compagnia rimane poco.

Ora i sindacati hanno poco da protestare: hanno avuto quello che si meritano.

E le opposizioni non hanno granché da criticare: hanno pagato i loro demeriti.

E oggi il Pd, nonostante le assennate parole di Veltroni e Bersani, è sostanzialmente privo di voce perché politicamente privo di identità: il suo ministro ombra delle Attività Produttive, il giovane Matteo Colaninno, dovrebbe attaccare il pasticcio Alitalia ma non può farlo perché porta lo stesso cognome del presidente in pectore della "Nuova Alitalia", il padre Roberto Colaninno.

Chi paga, per questa ma-

(Continua a pagina 17)

I liberisti dei "puffi"

di Alessandro Robecchi (Il Manifesto, 31.08.2008)

È giusto che Alitalia rimanga italiana.

Soltanto una sostanza collosa e maleodorante come il capitalismo italiano può fregiarsi di un simile simbolo, vantarsi di un'operazione altamente schifosa come il cosiddetto «salvataggio» Alitalia.

Mettere i debiti, gli esuberanti, le vite di 7mila persone, sul groppone degli italiani è tipico di un capitalismo straccione e vigliacco che tende a socializzare le perdite e a privatizzare gli utili.

Cosa sarà di quei 7mila disoccupati (che sarebbero stati 2mila con il piano Air France) non è dato sapere.

Prima hanno detto che li spedivano alle poste. Poi hanno ventilato un improbabile riassorbimento sul mercato privato, ma non risulta che alcun imprenditore abbia alzato la mano per dire:

ehi, io me ne prendo un centinaio!

Ora che c'è da far digerire il piano ai media (tanto digeriscono tutto) si dice che i 7mila espulsi saranno garantiti per 7 anni, ma è ovvio che non sarà così, e se sarà così pagherà il famoso debito pubblico.

Un altro astuto colpo dei nostri liberisti dei puffi. Hanno dovuto modificare una legge: **Silvio chiede e le leggi si riscrivono quasi da sole, una legge ad aziendam.**

Divertente assai la mappa dei coraggiosi imprenditori che partecipano alla «cordata».

Alcuni vivono di concessioni dello stato: al prossimo rincaro delle tariffe autostradali sapremo chi veramente ha pagato la nuova Alitalia (noi).

Altri vengono dal mercato immobiliare (alcuni ci sono entrati ieri), certi che il favore reso al so-

vano sulla questione Alitalia si tradurrà in sostanziosi appalti (leggi **Expo**).

Il rischio di impresa viene trasferito sui lavoratori, e gli imprenditori ne sono magicamente immuni: verranno ripagati in favori e privilegi.

Al sindacato si punta la pistola alla tempia: o si risolve in un mese o salta tutto ed è colpa tua. Ecco perché Alitalia rimane italiana, perché è un coerente frutto del capitalismo italiano.

Quanto a etica, Valanzasca è messo meglio.

Sapete come dice la barzelletta: **non dite a mia madre che faccio l'imprenditore in Italia, lei mi crede violinista in un bordello.**



"SALVATAGGIO DI AIR ONE E BANCHE CHE L'HANNO FINANZIATA
**'PIENA LUCE SULLA REALE ESPOSIZIONE
 VERSO TOTO DI BANCA INTESA'**
**È RISIBILE CHE LA VALUTAZIONE ALITALIA
 (300 MILIONI) SIA PARI A QUELLA DI
 AIRONE**

di Gianni Dragoni (il Sole 24 Ore Lun 8 Set 2008)

È un confronto perdente, quello tra il piano Passera Colaninno per la «nuova Alitalia» che è stato accolto con le fanfare dal Governo e l'offerta di acquisto presentata da Air France-Klm nei mesi scorsi, che fu affossata da Silvio Berlusconi in campagna elettorale e respinta dai sindacati.

Di Alitalia resta solo la bandiera

(Continua da pagina 16)

gnifica "bicamerale dei cieli" (come l'ha definita Europa) tentata grazie alla banca più vicina al centrosinistra e alla nomina di un commissario ex-ulivista?

Lo Stato, che non incasserà nulla dall'operazione ma si accollerà gli oneri sociali per la gestione degli esuberanti. L'operazione "non pesa sui cittadini", assicura il Cavaliere. Ha ragione, ancora una volta: non pesa, li schianta.

Guardavamo a questo centrodestra di "nuovo conio", uscito straordinariamente forte e volitivo dalle urne del 13 aprile, come a una squadra di chiara marca conservatrice e liberista.

E invece sembrano usciti dal solito, vecchio album di famiglia delle PpSs della Prima Repubblica. Gli eredi, malriusciti, dell'Efim e della Gepi.

Massimo Giannini
La Repubblica
29.08.2008

In nessun aspetto la proposta attribuita alla cordata di 16 investitori della Cai, guidati da Roberto Colaninno, già scalatore di Telecom Italia nel 1999 con i soldi della stessa società, migliora il progetto francese.

Anzi, numerosi appaiono i peggioramenti, per la compagnia e i lavoratori, per i consumatori, per i contribuenti, per creditori e azionisti.

Dalle informazioni disponibili si possono sollevare interrogativi che vanno ad aggiornare il decalogo pubblicato sul Sole 24 Ore il 25 luglio.

Inoltre, non è comprensibile quali vantaggi rechi l'integrazione con AirOne, aviolinea privata in difficoltà che Intesa Sanpaolo ha voluto includere nella «nuova Alitalia».

1. I VANTAGGI DELLA ITALIANITÀ

L'elemento da cui è partita l'opposizione politica e imprenditoriale al piano Spinetta era la mancanza di «italianità».

Solo questa caratteristica -si disse- sarebbe stata una garanzia per i passeggeri nazionali, le imprese, il turismo, con il mantenimento di un maggior numero di voli intercontinentali e internazionali diretti. Ebbene, le destinazioni della «nuova Alitalia» saranno 65, inferiori alle 84 di Air France.

Ci sarà una concentrazione sul mercato nazionale ed europeo (dove si perdono più soldi per l'attacco delle low cost), con pochi collegamenti intercontinentali. I voli a lungo raggio della nuova società oscillano, secondo i primi annunci, tra 13 e 16 destinazioni, contro le 15 previste da JeanCyril Spinetta all'inizio e destinate ad aumentare.

Per i passeggeri italiani aumenterà la necessità di fare scalo a Parigi, Francoforte o Londra per voli lunghi.

2. FLOTTA RIDIMENSIONATA

La riduzione di attività è inevitabile poiché il piano postula che la compagnia derivante dall'integrazione di Alitalia con Air One abbia circa 139 aerei, cioè 100 in meno delle 238 macchine impiegate dai due vettori. Spinetta prevedeva un'Alitalia con 137 velivoli, circa 40 in meno della sua flotta.

I francesi inoltre prevedevano di aggiungere un aereo di lungo raggio all'anno dal 2010.

Non si conoscono gli impegni di Colaninno in proposito.

Poiché Alitalia già ha 175 aerei, più della flotta giudicata necessaria dal nuovo piano, a cosa serve aggiungere AirOne, con i suoi 60 aeroplani?

L'aviolinea privata ha ordini per 60 nuovi Airbus 320 che consumano meno dei vecchi Md80 Alitalia.

Ma il canone di leasing su questi aerei è molto più alto che sugli altri.

3. MONOPOLIO

L'unione di Alitalia con il principale concorrente annulla quasi tutta la concorrenza sui cieli nazionali.

La nuova società avrà mano libera nell'alzare le tariffe, con un beneficio di alcune centinaia di milioni sui conti.

Fa sorridere chi sostiene che la concorrenza arriverà dal treno: l'alta velocità, quando arriverà, potrà forse essere un'alternativa sulla Roma-Milano, non sulle altre tratte. L'italianità, insomma, sarà pagata cara dai consumatori.

4. IMPEGNI FINANZIARI

Air France-Klm si era impegnata a versare dentro Alitalia Spa - la società oggi commissariata -almeno un miliardo entro giugno 2008, accollandosi anche circa 1,4 miliardi di debiti finanziari netti che invece il nuovo piano lascia nella bad company.

Di fatto, l'impegno di Air France era di 2,4 miliardi circa.

E non ci sarebbe stata una bad company da scaricare sullo Stato o sui creditori/azionisti.

(Continua a pagina 18)

'PIENA LUCE SULLA REALE ESPOSIZIONE VERSO TOTO DI BANCA INTESA'

(Continua da pagina 17)

La Cai ha annunciato un impegno fino a un miliardo.

Per ora, i suoi soci hanno versato 160mila euro.

E nell'«**information memorandum**» del Progetto Fenice si legge che il nuovo capitale versato «**per cassa**» dai soci entro il 2008 sarà di 800 milioni, «**soggetto al verificarsi di talune condizioni sospensive**».

È da chiarire quale sarà la somma effettiva, comunque inferiore al miliardo.

Quanto a AirOne, lo stesso documento dice che, attraverso un aumento riservato, conferirà «**taluni rami aziendali per un controvalore pari a 300 milioni**», che porteranno il capitale a 1,1 miliardi. AirOne non mette soldi.

Quali siano i «**rami aziendali**» il documento non lo precisa. Certo non aerei, perché i suoi jet sono in leasing.

L'impegno degli investitori «**italiani**» è meno della metà dei francesi.

Resta un buco di almeno 1,4 miliardi nella bad company: debiti che verranno pagati dallo Stato (si stima per un miliardo), dai creditori, dagli azionisti.

5. E' RISIBILE CHE LA VALUTAZIONE DI ALITALIA (300 MILIONI) SIA PARI A QUELLA DI AIR ONE

Si sostiene che la Cai ha fatto un'offerta di circa 300 milioni per comprare la parte buona di Alitalia, gli slot, il marchio, con gli aerei migliori.

Un valore analogo viene attribuito ai conferimenti di AirOne.

Non è giustificabile attribuire valori simili a so-

cietà che non sono comparabili.

Ed è risibile che la polpa buona della compagnia pubblica valga così poco. Alitalia possiede slot pregiati a Heathrow, Parigi, Francoforte, Duesseldorf, Madrid che valgono svariate centinaia di milioni. Ha un marchio noto nel mondo, una rete di vendita internazionale.

Perché il commissario Augusto Fantozzi non apre una procedura trasparente di vendita, dando anche ad altri (Air France o Lufthansa, ad esempio) il tempo di fare un'offerta?

Dovrebbe essere suo interesse massimizzare il ricavato per creditori e azionisti.

6. IL VALORE DI AIR ONE

Il Progetto Fenice non spiega quale sia il beneficio portato da AirOne.

La compagnia di Carlo Toto ha una rete sovrapposta ad Alitalia, gli aerei mezzi vuoti e perde soldi: nei primi sei mesi del 2008 il coefficiente di occupazione posti è del 56,8%, il più basso d'Europa tra le circa 30 compagnie dell'Aea (media 74,4%, Alitalia ha il 68,2%).

I conti veri di AirOne sono quelli del consolidato di Ap Holding (ApH), la controllante creata a fine 2006 da Toto con una complessa manovra di rivalutazione patrimoniale.

Nel 2007 il gruppo ApH ha perso 32 milioni, con un fatturato di 785 milioni.

I debiti del gruppo a fine 2007 erano 900 milioni e sono cresciuti a 1,1 miliardi nei primi sei mesi quest'anno.

In larga parte si tratta di debiti per acquisire i nuovi A320 che sono collocati in società irlandesi, date in pegno alle banche finanziatrici e

affittati a AirOne.

Il Progetto Fenice suona come il salvataggio di AirOne e delle banche che l'hanno finanziata.

Quali sono gli impegni e le banche esposte con Toto?

Si sa di Unicredit, di Morgan Stanley, di sigle tedesche.

Ci sarebbe più trasparenza se fosse fatta piena luce sulla reale esposizione verso Toto di Intesa.

7. FLOTTA E LEASING

Alitalia ha 109 aerei in proprietà.

La flotta era iscritta nel bilancio 2007, approvato anche dal ministero dell'Economia, per un valore di 1,98 miliardi di euro: è compresa o no la flotta nell'offerta da circa 300 milioni di Colaninno?

Nel Progetto Fenice si legge che «**la Newco acquirerà dalla vecchia Alitalia 43 aerei per 772 milioni, accollandosi debiti per 522 milioni**».

Sembrerebbe che questo impegno si aggiunga ai circa 300 milioni offerti per la compagnia.

Non si tratta di una valutazione generosa: i debiti legati agli aerei (tra cui 6 Boeing 777 valutati 295 milioni, con 210 milioni di debito accollato) sono mutui per un'attività in funzionamento, allineati ai costi che si avrebbero con il leasing.

Nel Progetto Fenice si dice che «**Nuova Alitalia non deterrà aerei in proprietà, tutta la flotta sarà gestita in leasing**».

Nessuna grande compagnia lo fa.

Perché questa scelta?

Forse per fare cassa vendendo gli aerei e ridurre il capitale versato dai soci?

Toto sarà il fornitore privilegiato grazie ai suoi

ordini per 60 A320 e realizzerà buoni guadagni con i canoni di leasing.

8. ESUBERI

Il piano francese prevedeva 2.120 esuberanti. Inoltre 3.300 lavoratori sarebbero rimasti in Az Servizi-Fintecna, con cinque anni di appalti garantiti.

La «**nuova Alitalia**» ha detto che ha bisogno di 14.250 addetti, di cui 2.750 esterni.

Poiché il gruppo Alitalia ha 18mila dipendenti e il gruppo AirOne 3mila, gli esuberanti veri sono circa 7 mila.

9. RISPARMIATORI INTRAPPOLATI

La Consob ha sospeso azioni e bond Alitalia il 3 giugno, per evitare speculazioni. Così è stato impedito a soci e obbligazionisti di fuggire. Ora le azioni sono carta straccia.

10. LOCK UP E COMPENSAZIONI

I 16 imprenditori intendono vendere tra cinque anni e non prima. Tuttavia il vincolo del lock up potrebbe essere aggirato con una ricapitalizzazione fatta da altri soci (per esempio Air France).

Ci sono dubbi sugli interessi che hanno mosso i partecipanti alla cordata italiana, oltre alla possibilità di guadagnare rivendendo a un vettore europeo.

Benetton e Gavio hanno già ottenuto dal Governo benefici con le nuove convenzioni autostradali.

**Gianni Dragoni
il Sole 24 Ore
Lun 8 Set 2008**

Il pifferaio, gli allocchi e l'asso di Colaninno

di Eugenio Scalfari (La Repubblica, 14.09.2008)

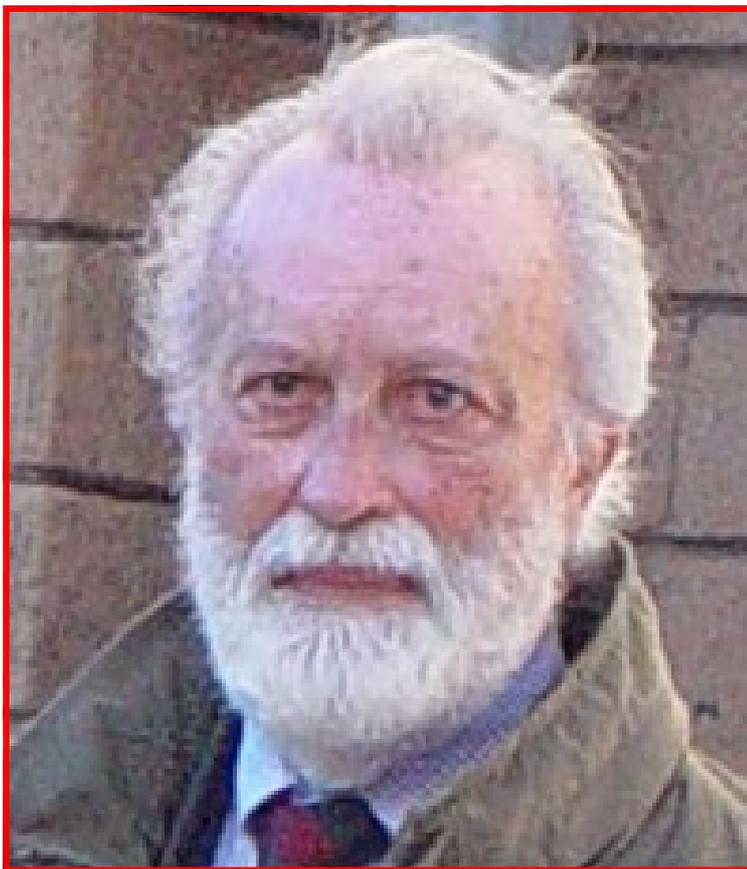
Il tema caldissimo di oggi è l'Alitalia, il tema appena meno scottante ma altrettanto infuocato è il federalismo fiscale. L'accoppiata sarebbe già di per sé esplosiva ma come non bastasse si colloca in un panorama politico estremamente teso e inquietante: una serie di annunci, di disegni di legge, di atti politici e amministrativi che hanno tutti il solo univoco effetto di accrescere le tensioni, inasprire i conflitti, mostrare la faccia feroce e la voglia di menar le mani all'insegna di uno slogan diventato ormai un "passepartout".

Lo slogan è stato inventato dal ministro dell'Interno che lo ripete a dritto e rovescio come una sorta di tic, di intercalare, ed è "tolleranza zero". È diventato il succo programmatico del governo e della sua maggioranza.

Evidentemente funziona e i sondaggi in favore del "premier" hanno toccato il culmine.

La gente vuole che si proclami tolleranza zero nei confronti di chiunque utilizzi i propri diritti di libertà in senso non conforme al senso comune ora in auge. Che poi la tolleranza zero realizzi risultati desiderati oppure no, questo non arresta l'onda d'urto d'una strategia "schiacciasassi" tipica nella storia europea degli ultimi cent'anni tutte le volte che pulsioni autoritarie abbiano, in nome di superiori ragioni di ordine e di sicurezza, ristretto i diritti di cittadinanza.

Speriamo che il "trend" attuale non ci conduca oltre il limite del populismo e delle favole narrate al popolo per distrarlo, ma questa sorta di ipnosi collettiva induce comunque a riflessioni preoccupate in un'epoca in cui si ridisegna la mappa politica ed economica del mondo.



Tolleranza zero, abolizione di fatto della legge Merlin sulla prostituzione, smantellamento della scuola pubblica dell'obbligo senza un progetto che abbia un senso, crescente pressione sui poteri e sull'indipendenza della magistratura inquirente, leggi elettorali che rafforzano il potere degli apparati confiscando ogni diritto di scelta dei cittadini, disprezzo dei valori costituzionali più sensibili,

clericalismo di ritorno e impoverimento dei valori cristiani in una ritrovata alleanza tra la gerarchia ecclesiastica e il potere politico, inquinamento reciproco tra politica e affari, rivalutazione del fascismo da parte di ministri e di sindaci in carica: questo è lo sfondo allarmante di questa sta-

* * *

Il ministro Tremonti, nella sua lunga ricostruzione del disastro Alitalia esposta davanti alla commissione competente della Camera e successivamente riprodotta nel suo testo integrale su 24 ore di venerdì e di ieri, ha esordito dicendo: "Lasciamo da parte il confronto con le condizioni di Air France dello scorso aprile, era un altro contesto e un'operazione di altra natura".

Seguiamolo in questa sua raccomandazione iniziale, non senza tuttavia aver ricordato che l'offerta di Air France fu respinta dal combinato-disposto del rifiuto dei sindacati, dalla campagna scatenata da Berlusconi contro quel progetto e dall'insistente pressione a favore d'una cosiddetta cordata tricolore sponsorizzata da Banca Intesa.

Se oggi ci troviamo tutti di fronte ad un "malpasso" la responsabilità sta in quel rifiuto dovuto a due soggetti (sindacati e Berlusconi) e alla presenza d'un convitato di pietra in attesa di entrare in scena (Banca Intesa). Per Tremonti invece le responsabilità incombono interamente su Prodi e Padoa-Schioppa, incapaci secondo lui di afferrare il bandolo della matassa e concludere.

Credo che ci sia stata un'inerzia di Prodi come ci fu, ancor più grave, nella questione dell'immondizia napoletana.

(Continua a pagina 20)

gione.

La crisi dell'Alitalia e l'incognita del federalismo fiscale ne rappresentano i punti di massima tensione e di totale mancanza di progettualità. Non la fantasia ma il dilettantismo è oggi al potere.

Non è la prima volta che accade nel nostro paese dove purtroppo la memoria è labile e non riesce a diventare matura esperienza.

Il pifferaio, gli allocchi e l'asso di Colaninno

(Continua da pagina 19)

Ma Tremonti dimentica almeno due passaggi essenziali avvenuti nel corso del governo Berlusconi e della sua presenza al ministero dell'Economia. Il primo passaggio sta nella valutazione patrimoniale di Alitalia: l'azione in Borsa valeva circa 10 euro nel 2001 e 1,57 nel 2006.

Tremonti ha contestato queste cifre, ma il 24 ore dell'11 settembre le ha ricontrollate insieme alla banca dati della Thomson Financial e ne ha certificato l'esattezza. In cinque anni di legislatura il patrimonio della compagnia di volo ha perso dunque i 9 decimi del suo valore patrimoniale.

Le cifre non sono opinioni e non hanno bisogno di commenti.

Il secondo passaggio riguarda la proposta dell'amministratore di Alitalia, Mengozzi, nominato a quella carica dal governo Berlusconi e quindi dallo stesso Tremonti. Mengozzi aveva in animo una fusione con Air France.

Aveva negoziato a lungo e aveva ottenuto che la fusione fosse fatta attribuendo ad Alitalia il 30-35 per cento del capitale del network francese.

Il governo però respinse la proposta.

Anche qui c'è poco da commentare, i fatti parlano da soli.

* * *

E veniamo all'oggi.

Il governo ha emanato pochi giorni fa un decreto che spacca in due Alitalia: la società controllata dal Tesoro con in capo tutti i debiti, il personale, la flotta, i diritti di volo e i pochi soldi rimasti in cassa; una società sostanzialmente fallita, affidata dal Tesoro ad un commissario secondo le regole della legge Marzano

appositamente riveduta per meglio adattarla al caso Alitalia.

A fianco del rottame Alitalia una nuova società di nuovissima istituzione, con 18 azionisti, un presidente (Roberto Colaninno) e un amministratore delegato (Sabelli), depurata da tutti i gravami e pronta a fondersi con Air One.

Sulla base della legge Marzano questa società figlia giovane e bella d'una madre vecchia e moribonda, potrà rilevare tutta

Il nome, nuovo di zecca, è Compagnia Aerea Italiana (Cai).

Air One si fonderà con essa e i suoi proprietari otterranno 300 milioni portando nella Cai la flotta, le rotte, le opzioni per l'acquisto di nuovi aerei, il personale di volo.

L'amministratore di Air One, Toto, entrerà nel capitale della Cai con 120 milioni e siederà nel consiglio d'amministrazione.

Il governo e soprattutto Berlusconi è entusiasta: in centoventi giorni la cordata italiana si è materia-

"advisor" dell'operazione azionista Cai, di fronte all'obiezione sugli affari non chiari di molti colleghi di cordata ha risposto che "i conflitti d'interesse saranno gestiti".

Il capo dell'antitrust chiamato in causa dal senatore Zanda non ha risposto. Bonanni della Cisl manifesta disponibilità a collaborare.

Tutto insomma sembra andare a gonfie vele.

Certo il Tesoro si dovrà accollare parecchi pesi: i debiti della vecchia Alitalia, gli esuberi di circa



la polpa di Alitalia e cioè gli aerei per l'attuazione del piano industriale, le rotte, il personale di volo e di terra necessari.

Gli esuberi resteranno in capo alla società madre, così pure i debiti e il personale esuberante.

Il prezzo ritenuto giusto da ambo le parti sarebbe attorno ai 450 milioni di euro.

Il capitale messo insieme dai 18 azionisti (tutti italiani) supera il miliardo.

lizzata, il caso Alitalia è stato risolto, tutto è stato previsto: la sospensione per sei mesi delle regole antitrust, una benevola disponibilità della Commissione di Bruxelles a dare il disco verde all'operazione, l'entusiasmo degli azionisti della Cai. Molti di loro -in palese conflitto d'interessi- sono felici di esser adeguatamente compensati da alcuni affari sottobanco.

L'amministratore di Banca Intesa, diventato da

7 mila unità di cui mille piloti; ma l'onore è salvo, perdite future non sono previste, gli esuberi saranno trattati con gli ammortizzatori sociali esistenti.

Ma l'attivo sta nella resurrezione della compagnia di bandiera interamente rinnovata e tricolore, un taglio consistente ai vecchi azionisti, l'ingresso d'un vettore straniero con una quota di capitale non superiore ai

(Continua a pagina 21)

Il pifferaio, gli allocchi e l'asso di Colaninno

(Continua da pagina 20)

120 milioni.

Che cosa si vuole di più? Berlusconi dove tocca fa il miracolo.

I consensi degli italiani distratti e assuefatti (che sono al momento la larga maggioranza) sono alle stelle.

Tremonti sentenza: **"La luna di miele del governo con gli italiani durerà molto a lungo, ci stiamo preparando a festeggiare le nozze d'argento"**.

Invece no.

Poche ore dopo queste celebrazioni scoppia la tempesta.

Ci siamo dentro tuttora e non si sa ancora come finirà.

* * *

Il governo e insieme con esso il commissario di Alitalia, Fantozzi, il presidente di Cai, Colaninno, il leader della Cisl, Bonanni, si erano scordati della questione **"contratti"**.

O meglio: non se ne erano scordati ma l'avevano considerata di facile soluzione.

I dipendenti -pensavano- non hanno alternative: se non accettano le condizioni offerte dalla Cai, la nuova società si ritirerà, l'Alitalia fallirebbe, 20 mila persone forse più, considerando anche il lavoro indotto, andrebbero in mobilità, anticamera del licenziamento entro qualche anno.

Quindi accetteranno.

Ma i contratti, per consentire alla Cai di volare con profitto, debbono realizzare una diminuzione di costi del 30 per cento e un pari aumento di produttività.

O così o niente, prendere o lasciare.

Gli esuberanti avranno ammortizzatori lunghi e corse preferenziali per essere ricollocati, ma sui contratti e sulla produttività non c'è margine. D'altra parte furono proprio i piloti ad affondare l'offerta di Air France. Dunque se la sono voluta. Chi semina vento raccoglie tempesta. E poi il mercato è il mercato.

Invece i piloti, gli assistenti di volo, il nucleo duro dei dipendenti, non ci stanno. All'inizio sembra una manfrina ma col passare dei giorni si vede che no, non è la solita sceneggiata sindacalese. I piloti alla fine si alzano dal tavolo e se ne vanno. Berlusconi chiama Colaninno, Sacconi chiama i sindacati, Matteoli chiama i piloti, Passera chiama tutti, ma la questione sembra ormai chiusa: Cai conferma che non può fare modifiche alla sua piattaforma, i piloti confermano che a quelle condizioni è inutile continuare. Berlusconi ha un momento di sconforto ma poi torna in battaglia: ha ancora qualche carta da giocare e la gioca.

* * *

Alle ore 14 di ieri, sabato, Fantozzi incontra i sindacati e comunica che siamo alla fine: non c'è più un euro in cassa, i fornitori di carburante hanno comunicato che a credito, d'ora in poi la flotta Alitalia potrà contare soltanto sulle poche riserve esistenti nei depositi.

Per conseguenza a partire da domani lunedì alcuni voli saranno cancellati e il personale addetto verrà messo in cassa integrazione.

I voli da annullare saranno 34.

Gli altri e in breve l'intera flotta cesseranno di volare entro una settimana o poco più.

Tra i piloti e gli assistenti di volo la tensione sale alle stelle.

Intanto si viene a sapere che il fornitore che ha chiuso i rubinetti del credito è l'Eni.

Ennesimo paradosso: la compagnia di bandiera petrolifera non fa più credito alla compagnia di bandiera del trasporto

(Continua a pagina 22)

ALITALIA, di chi è la colpa ?

La vicenda Alitalia è arrivata a un punto di gravissima crisi, quasi irreversibile. In queste ore, mentre i margini di soluzione positiva appaiono molto ridotti, è legittimo chiedersi di chi sono le maggiori responsabilità di quanto è accaduto. Secondo voi, di chi è la colpa ?

Del governo in carica	53%
Del governo precedente	2%
Dei sindacati	18%
Dei lavoratori (piloti, personale di volo, personale di terra)	5%
Dei precedenti amministratori della compagnia	19%
Della cordata di imprenditori privati	1%
Non so	1%

270.252 voti alle 18:19, 19.09 Sondaggio aperto alle 17:05 del 12.09.2008

AVVERTENZA

Questo sondaggio non ha, ovviamente, un valore statistico. Si tratta di una rilevazione aperta a tutti, non basata su un campione elaborato scientificamente. Ha quindi l'unico scopo di permettere ai lettori di esprimere la propria opinione su un tema di attualità. Le percentuali non tengono conto dei valori decimali. In alcuni casi, quindi, la somma può risultare superiore a 100.

La Repubblica, 19.09.2008

Il pifferaio, gli allocchi e l'asso di Colaninno

(Continua da pagina 21)

aereo.
Il governo è stato informato ?

Oppure governo ed Eni d'accordo stringono la tenaglia intorno al collo dei sindacati ?

Roberto Colaninno ha passato a Mantova la notte di venerdì e la mattina di sabato ma nel pomeriggio è all'aeroporto di Verona: rientrerà a Roma in serata.

Questa mattina, domenica, inviterà i sindacati ad un colloquio finale.

Ha qualcosa da mettere sul tavolo ?

Sì, qualcosa ce l'ha.

Si era tenuto una riserva da usare all'ultimo minuto e l'ultimo minuto è arrivato.

Potrà migliorare il "monte salari" del personale da riassumere in Cai in misura del 20 per cento.

Che cosa significa ?

Se aveva chiesto ai piloti una decurtazione stipendiale del 25 per cento rispetto gli stipendi vigenti, il 20 per cento di miglioramento significa che la decurtazione scenderebbe al 20.

Basterà ?

Questa sarà l'ultima parola.

Ma c'è un però.

Colaninno non vuole trattare soltanto con i piloti.

Se seguisse questa tattica le altre categorie dei dipendenti potrebbero esigere che quel 20 per cento di migliororia sia ripartito tra tutti.

Da buon imprenditore Colaninno non ha nessuna voglia di imbottigliarsi in una questione di riparto, perciò la sua offerta sarà fatta al complesso delle sigle sindacali: vedano tra di loro come spartire l'offerta. Comunque entro oggi la questione dev'essere chiusa altrimenti lunedì mattina comincerà non più l'ultima fase ma l'agonia vera e propria di un malato terminale.

* * *

Forse l'accordo oggi si farà: le probabilità si misurano al 51 per cento in favore dell'accordo in extremis contro il 49 che non riesca. Berlusconi, che era ormai con le spalle al muro perché il fallimento dell'Alitalia sarebbe stato per lui una catastrofe

d'immagine senza precedenti, deve aver strizzato per bene Colaninno e i membri principali della cordata tricolore. Questi a loro volta avranno rincarato a propria compensazione i vantaggi extra che si aspettano dalla loro partecipazione.

Passera saggiamente aveva detto che i conflitti d'interesse debbono essere gestiti e il "premier" è un asso in quel tipo di gestione. Un'occhiata di riguardo non si può negare a nessuno dei 18 "capitani coraggiosi".

Di occhiate di riguardo ne sono già state date parecchie, una di più non la si nega a nessuno pur d'assicurare il lieto fine.

Lieta fine per tutti ?

Forse per i piloti che rappresentano la nobiltà di spada tra i dipendenti Alitalia, forse per gli assistenti di volo che rappresentano la nobiltà di toga.

Il popolaccio dei servizi a terra sarà il più stratonato, ma peggio per loro, qualcuno che trasporti i bagagli lo si trova sempre a buon prezzo magari tra i marocchini e i romeni per bene che fanno la coda per un posto precario.

E poi ?

Il finale della storia l'abbiamo già scritto domenica scorsa: tra cinque anni Cai avrà registrato una cospicua plusvalenza patrimoniale, gli azionisti venderanno e incasseranno.

Cai entrerà a far parte di un bel "network" internazionale, tedesco o franco-olandese, perché nell'economia globale non c'è posto per una compagnia di volo come Alitalia, troppo grande per esser piccola e troppo piccola per esser grande. Così saremo tornati alla casella di partenza avendo perso un sacco di soldi e di tempo.

Intanto il pifferaio suona il suo piffero e gli allocchi lo seguono incantati.

È in arrivo il federalismo fiscale, del quale riparleremo.

Per ora si sono sentite molte parole ma non s'è visto nessun numero.

Prima o poi però i numeri dovranno sbucare da qualche parte e bisognerà leggerli con molta attenzione.

Eugenio Scalfari
La Repubblica
14.09.2008

Incontro drammatico giovedì a Palazzo Chigi. L'ultimatum di Colaninno
"Senza il consenso dei lavoratori, domani ritiro l'offerta. Stavo per farlo già oggi"

Alitalia, ultimo slot nel pomeriggio

Sindacati divisi, il no dei piloti

Via libera incondizionato di Cisl, Uil e Ugl. Il no di Cgil: "Trattare fino alla fine" Riunione a sei nella notte per mediazione.

Divietri (Avia): "Cai vuole mollare"

di Claudia Fusi (La Repubblica, 18.09.2008)

Il presidente Colaninno, a nome dei compratori, dice: "Non c'è più una lira e nemmeno nulla da discutere".

I giochi sono fatti e *rien ne va plus*.

Per essere ancora più chiari il sottosegretario Gianni Letta scandisce i

minuti puntando gli occhi sulle nove sigle sindacali: "Entro le 15 e 50 di domani (giovedì pomeriggio; ndr) date una risposta".

Perché domani alle sedi, cioè dieci minuti dopo, aggiunge Colaninno, "se i lavoratori di Ali-

talia non danno il consenso al piano io ritiro la mia offerta".

Cosa che, aggiunge, "avrei già fatto stamani se il governo Usa non fosse intervenuto per salvare Aig (il colosso assicurativo a un passo dal crac ndr)".

Fuori da virgolette, se in queste poche ore i sindacati (in nottata riunione a sei tra Cgil, Anpac, Up, Anpav, Avia e Sdl) non si convincono a firmare alle condizioni dettate da Cai, il piano Fenice torna nella

(Continua a pagina 23)

Alitalia, l'ultimo slot nel pomeriggio

(Continua da pagina 22)

cenere e tra le rovine di Alitalia.

E con lui anche i progetti del governo Berlusconi che in aprile contribuì non poco a far fallire la trattativa con Air France. A quel punto il commissario Fantozzi potrebbe essere costretto, in assenza di altri acquirenti di cui non c'è vaghezza, a portare i libri in tribunale. Il primo passo del fallimento.

Tre ore di faccia-a-faccia.

Lo spazio di una notte e di un mattino.

L'ultimo miglio per il traguardo.

O il miglio verde verso la condanna finale.

Un aut aut.

A poche ore dalla scadenza è questo quel poco che resta -o quel tanto, di pende dai punti di vista- oltre 20 mila lavoratori Alitalia e AirOne e alle nove sigle sindacali che li rappresentano dopo l'ennesimo incontro a Palazzo Chigi con il presidente della cordata acquirente e il governo. Il faccia-a-faccia, richiesto da Colaninno, è durato tre ore, dalle sedici alle 19.

Alla fine facce provate -i sindacati confederali Cisl, Uil e Ugl -sbigottite, alcuni ministri come Scajola e Ronchi- molto arrabbiate, quelle di altri sindacalisti, dalla Cgil agli autonomi di Sdl, Anpac, Up, Anpav e Avia. Letta, come sempre, imperturbabile. Aleggja un terribile sospetto. Spiega Antonio Divietri (Avia): "Colaninno oggi ha avuto un approccio provocatorio, per rompere. Io, noi, crediamo che in realtà Cai abbia già deciso di sfilarsi dal piano Fenice e cerca lo scontro per dare la colpa a noi".

La mappa delle posizioni

in campo.

Tre sindacati confederali Cisl, Uil e Ugl hanno già detto sì al piano di Colaninno, quale che sia e purché sia, della serie salvare il salvabile. **"Abbiamo dato l'adesione perché abbiamo avuto rassicurazione sulle cose più importanti e non vogliamo dare il fianco a nessuno per far fallire Alitalia"** spiega Bonanni anche se mentre lo dice non ha la faccia convintissima.

La **"terribile cinquina"** -Apac, Up, Anpav, Avia e Sdl, le cinque sigle che rappresentano le categorie professionali di piloti, assistenti di terra e di volo,- dice no **"a meno di non trovare un punto di mediazione accettabile proprio in queste ore"**.

In mezzo c'è la Cgil.

"Se non intervengono modifiche nette il nostro è un no" dice chiaro Fabrizio Solari al tavolo di palazzo Chigi per contro della Cgil.

In realtà il sindacato nel mirino di Berlusconi e della maggioranza (**"gestisce il dossier Alitalia con motivazioni politiche"**) ha già dato tra domenica e lunedì un primo assenso ad un accordo quadro da cui però erano stati esclusi le cinque sigle autonome. Poi ha rimesso le cose in discussione.

"Anche perché il metodo dell'aut-aut in realtà serve a mettere in gioco una partita ben più delicata: il governo parte dal dossier Alitalia per mettere in discussione e modificare la natura stessa dei contratti di lavoro".

Il giallo del documento

Nell'incontro di oggi Colaninno ha cominciato a parlare di contratti e di ore di lavoro, mettendo

in rapporto salari e produttività.

Citando un documento che in pochi conoscono. Di sicuro lo ignorano Cgil e associazioni di piloti e assistenti di terra e di volo.

Un documento fantasma che però decide il destino dei migliaia di lavoratori.

"C'è un documento (quello sui salari, ndr) che non conosco, l'unico che conosco è quello sui contorni del piano che la confederazione ha condiviso" ha detto Solari.

Nulla sanno di questo documento le cinque sigle autonome.

I piloti: "Vogliono cancellare le associazioni di categoria"

Berti (Anpac) mette in chiaro un sospetto che aleggia fin dall'inizio sulla trattativa Alitalia: **"Per la prima volta i salari non vengono discussi con le rappresentanze dei lavoratori. Questo è gravissimo"**. Berti è ancora più chiaro: **"Il dossier Alitalia in realtà serve a mettere in piedi un nuovo sistema di governance e soprattutto a cancellare i sindacati professionali e a fare riferimento solo ai confederali. Questo è bene i lavoratori italiani che tra poco andranno a rinnovare i rispettivi contratti nazionali lo abbiano bene in testa"**.

Peccato, è questo è un messaggio per il governo, che **"le nostre associazioni rappresentano il 90 per cento dei piloti e il 100 per cento degli assistenti di terra e di volo"**.

Senza di loro l'Italia non vola per almeno un anno, il tempo di addestrare nuovi professionisti.

Il punto di mediazione.

Al di là delle provocazioni denunciate dai sindacati autonomi, un punto di mediazione esiste. Riguarda i contratti e **"ci lavoreremo fino a un secondo prima della scadenza"** dicono piloti e assistenti di volo.

Spiega Notaro (Up): **"Abbiamo chiesto di assumere il contratto Air France e Lufthansa e di rinunciare a una fetta di salario. Oggi ci è stato detto no"**.

Sdl ha proposto **"una giornata e mezzo di lavoro in più ogni mese, per 18 giorni in più ogni anno mantenendo lo stesso salario"**.

Ed è stato detto no.

"Stasera ci daranno la bozza del documento fantasma e ci lavoreremo sopra" promette Divietri (Avia) mentre in serata va a Fiumicino per incontrare i lavoratori.

Scenari possibili.

Sono tre.

1) La notte porta consiglio, gli sforzi raggiungono la mediazione possibile con tutti i sindacati e il piano Fenice decolla. **"Sia chiaro - dice Solari (Cgil)- che il 7% di utili distribuito ai dipendenti proposto da Colaninno non può essere un surrogato del salario. Se invece il taglio degli stipendi è del 7% con possibilità di recupero, l'accordo è già fatto"**. Di salari, mette in chiaro Tomaselli (Sdl) **"Cai e governo devono però parlarne con noi, con i lavoratori"**.

2) Il punto di mediazione viene trovato tra i confederali ma restano fuori tre sigle, piloti e Sdl per cui è impossibile **"far volare 153 aerei con solo 1550 piloti come vorrebbe fare Cai"**. In questo caso il piano Fenice potrebbe decollare lo stesso e-

(Continua a pagina 24)

Le non risposte di Sacconi

di Antonio Di Pietro

(http://www.antoniodipietro.com/2008/09/re_1500_diretta_streaming_dal.html)

Pubblico il video e il resoconto stenografico della mia interrogazione parlamentare rivolta al Ministro del Lavoro, della Salute e delle Politiche sociali per avere alcuni chiarimenti sulle **strumentalizzazioni** condotte in questi mesi sulla vicenda **Alitalia**. Strumentalizzazioni elettorali alle spalle dei cittadini.

Antonio Di Pietro: Signor Presidente, signor Ministro, il Governo Berlusconi afferma di voler salvare l'Alitalia dalla bancarotta; mi creda, anche noi dell'Italia dei Valori lo vogliamo, e non vogliamo assolutamente gufare contro, ma non vogliamo nemmeno che i lavoratori vengano ricattati e costretti a soluzioni capestro. Siccome noi una soluzione per Alitalia l'avevamo trovata, ed era

Alitalia, l'ultimo slot nel pomeriggio

(Continua da pagina 23)

sponendo però il nuovo acquirente a scioperi e pesantissimi disagi. Una condizione che sta molto stretta a Colaninno.

3) Il Piano fallisce, Cai ritira l'offerta, Alitalia è a un passo dal fallimento. Potrebbe farsi avanti un acquirente straniero. Un film non previsto. Ma più che possibile. Con conseguenze politiche complicate per il governo.

Restano una notte e una mattina per decidere

Claudia Fusi

una soluzione che limitava il numero dei cassaintegrati, accollava i debiti all'acquirente e, soprattutto, manteneva in vita la compagnia di bandiera, chiediamo quanti dipendenti,

diretti e indiretti, vadano messi in mobilità con la vostra proposta; quanti lavoratori aeroportuali, soprattutto di Malpensa e Fiumicino, subiranno, a loro volta, conseguenze negative dal ridimensionamento. Chiediamo, inoltre, se è vero che lo Stato dovrà farsi carico alla fine dei debiti della compagnia - quelli che appunto non si è assunta la nuova compagnia che si sta costruendo - ed infine, se è vero o no che i dipendenti di Alitalia subiranno una riduzione dello stipendio. Lo dico perché sono le parole testuali che ha affermato il Presidente del Consiglio, considerato che i dipendenti dell'Alitalia sostengono che subiranno conseguenze mentre il Presidente del Consiglio dice che non è così, faccia lei da arbitro.

Maurizio Sacconi: Signor Presidente, onorevole Di Pietro, ricordo in primo luogo come la proposta di cui stiamo discutendo sia stata avanzata da una cordata non di imprenditori amici; la sfida proprio a pensare che, in particolare, l'imprenditore più esposto e che la guida possa essere ritenuto particolarmente amico di questa coalizione di Governo. In realtà è un imprenditore puro che, insieme ad altri im-



prenditori puri, società quotate, fondi di private equity basati in Italia e imprenditori di valenza internazionale, ha presentato un'offerta realistica e coraggiosa, date anche le condizioni del contesto internazionale, che in questi giorni, oltretutto, si sono aggravate. Sono sostenuti da una banca che non è esposta con Air One, come lei ha affermato in qualche occasione, ma che è esposta con Alitalia contro ampie garanzie sugli aeromobili. Si tratta, dunque, di una proposta genuina, che si avvale di condizioni che abbiamo ritenuto di disegnare in coerenza con le regole comunitarie e che sono talmente corrette che probabilmente, alle notizie che io le do, non daranno luogo facilmente ad un'altra soluzione. Il commissario di Governo - mi riferisco al professor Fantozzi - ci ha infatti riferito che proprio ieri ha sentito le grandi compagnie che ragionevolmente potrebbero, in teoria, presentare una proposta soprattutto nel momento in cui si dovesse determinare il ritiro della cordata guidata dal dottor Colaninno, e tanto l'amministratore di British Airways, quanto quello di Lufthansa nonché quello di Air France hanno comunicato di non

essere interessati a presentare proposte, ma di essere interessati solo a partecipazioni minoritarie.

Quanto agli esuberanti ipotizzati dal piano presentato dalla società CAI, e concordato con le organizzazioni CGIL, CISL, UIL e UGL, allo stato questo determina ragionevolmente in circa tremila persone quelle destinate ad essere interessate dai provvedimenti di integrazione del reddito e di ricollocamento. I termini, invece, relativi al trattamento economico sono materia propria delle parti e le ipotesi non hanno riguardato una riduzione del salario effettivo se non per i profili di aumento delle ore lavorate. È stata richiesta, a parità di salario, una maggiore produttività nel lavoro in termini di maggiore numero di ore lavorate. Auguriamoci di poter salvare questo pezzo dell'identità nazionale.

Antonio Di Pietro: Signor Presidente, prendo atto che a due su quattro domande il Ministro non ha risposto e alle altre due ha risposto in modo reticente, perché a noi non risultano tremila esuberanti, ma molti più. Soprattutto riteniamo incongruo dire che non si è

(Continua a pagina 25)

Le non risposte di Sacconi

(Continua da pagina 24)

ridotto lo stipendio, ma semplicemente si è aumentato il lavoro, come se i dipendenti fossero carne da macello o macchine inanimate.

Quanto agli imprenditori prendiamo atto che per definizione lei dice che possono qualificarsi puri. Noi diciamo che per definizione gli imprenditori sono tali, ma questo non vuol dire affatto che sono puri, anzi, nel caso di specie l'attuale raggruppamento finanziario si è assunto il compito non di rilevare Alitalia, ma solo

di prendersi la polpa dei suoi profitti, lasciando l'osso dei debiti e la disperazione dei piccoli azionisti ad una bad company con funzione di discarica.

Noi dell'Italia dei Valori diciamo no alle speculazioni finanziarie di Colaninno che è imprenditore non nostro amico, perché noi non abbiamo amici da nessuna parte. Noi diciamo no al «mattone a go-go» di Ligresti, no al conflitto di interesse di Benetton che ad un tempo è socio della nuova compagnia, ma anche

della società che gestisce l'aeroporto di Roma. E soprattutto diciamo no alla scorciatoia del ripianamento dei debiti di Air One nei confronti di Banca Intesa.

Noi chiediamo al Governo, ripeto, chiediamo al Governo di ascoltare l'appello non nostro, né di qualche toga rossa, ma chiediamo al Governo di ascoltare l'appello del professore Piero Schlesinger dell'università Cattolica di Milano e di un'altra ventina di professori universitari, i quali hanno detto che avviare

licenziamenti e, comunque, fare l'operazione che state facendo senza mettere in gara l'offerta della CAI è un'operazione indebita, che viola le regole concorsuali e le regole di mercato. Attenetevi una volta tanto alla legge

(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori)!

di Antonio Di Pietro
(www.antoniodipietro.com/2008/09/re_150_diretta_streaming_dal.html)

Orario, ferie e retribuzioni Ecco il contratto offerto da "CAI"

da www.repubblica.it (19.08.2008)

Ecco cosa prevede la proposta di contratto aziendale avanzata da Cai per i dipendenti Alitalia.

Il contratto aziendale di Cai nella parte economica e normativa è unitario, vale per tre anni, è composto da una parte comune e tre aree contrattuali per le tre categorie: piloti, assistenti di volo e personale di terra; per la parte non definita varrà la disciplina vigente in Airo-ne. Le sigle che firmano questo protocollo costituiranno una Rappresentanza Sindacale Unitaria (Rsu) per ciascuna delle tre categorie.

La Rsu piloti, Rsu assistenti di volo e Rsu terra costituiscono l'unica forma di rappresentanza sindacale in azienda e concorrono con le sigle firmatarie all'esercizio dei diritti sindacali. Il numero dei componenti di ciascuna Rsu sarà calcolato in riferimento al totale della forza delle singole categorie.

Le Rsu eleggono un unico comitato di coordinamento, che terrà i rapporti con la direzione aziendale.

PERSONALE DI TERRA

Orario di lavoro

38,5 ore settimanali; orario flessibile multiperiodale; istituzione e modifica di turnazioni e variazioni di turni o del giorno libero da servizio.

Ferie

26 giorni, comprensivi delle giornate per le quali la mancata prestazione consegue alla ripartizione su 5 giorni.

Retribuzione

i minimi tabellari corrispondono agli attuali minimi di Alitalia e sono quantificati per 14 mensilità.

Previdenza complementare: 2% retribuzione Tfr.

PILOTI

Qualifiche:

Comandante e Pilota.

Il pilota di seconda con 36 mesi effettivi di anzianità consegue i gradi di pilota di prima.

La lista di anzianità regola i passaggi ad aeromobile di livello superiore e l'avvio al corso comando. La compagnia può assumere direttamente piloti per qualsiasi aeromobile, provvedere alla transizione ad aeromobile superiore e ad avviare al comando nella misura del 25% del fabbisogno relativo.

Ferie:

30 giorni, che si incrementano di 1 giorno per ogni 5 anni di anzianità aziendale fino ad un massimo di 35.

Riposi:

1 giorno ogni 3 di ferie.

Presso la base di servizio il pilota si presenta con mezzi propri.

Diaria di linea: 42 euro giornalieri oltre 12 ore; 3,5 euro per ora sotto

le 12 ore.

La spettanza dei riposi per ciascun pilota è fissata in 30 giorni per trimestre, con un minimo mensile programmabile di 8.

Retribuzione

trattamento mensile complessivo non inferiore del 6%-7% rispetto al trattamento oggi vigente a parità di ore volate.

Stipendio mensile di anzianità, corrisposto per 14 mensilità.

Indennità di volo, garantita, corrisposta per 12 mensilità.

Indennità oraria di volo integrativa, per ogni ora di volo effettuata ai comandi.

Sanità integrativa

conferma del regime di Alitalia.

ASSISTENTI DI VOLO

Qualifiche

sono assistente responsabile e assistente di volo.

Ferie: uguali a quelle dei piloti. Gli assistenti di volo si presentano in servizio con mezzi propri.

Diaria di linea: 42 euro giornalieri oltre 12 ore; 3,5 euro per ora sotto le 12 ore.

Composizione equipaggi.

Corto/Medio raggio:

un responsabile e tre assistenti di

(Continua a pagina 26)

Nuova frattura tra le 9 sigle sindacali. Cisl, Uil e Ugl fanno saltare l'incontro previsto per ricucire lo strappo. Cgil media. Sacconi: "Impossibili 265 piloti in più"

Alitalia, ultima chiamata "Chiudere entro giovedì"

Berlusconi: "Se salta tutto è colpa dei sindacati". Veltroni: "No, un pasticcio del governo": Il governo: "Epifani ha fatto saltare incontro decisivo con Cai". Fantozzi: "Si a Af, Lh e Ba"

di Claudia Fusani (La Repubblica,

Alitalia, entro 48 ore l'ultima chiamata.

E questa volta non sono più ammessi rinvii e slittamenti.

"Entro giovedì si chiude, firmeremo con chi ci sta" dice il ministro Sacconi.

Ecco il contratto offerto da "CAP"

(Continua da pagina 25)

volo per aerei con oltre 150 posti;

un responsabile e due assistenti per aerei con meno di 150 posti;

un responsabile e un assistente di volo per aerei con meno di 100 posti;

un assistente responsabile o un assistente di volo per aerei con meno di 50 posti.

Lungo raggio:

1 responsabile e 10 assistenti per B777;

1 responsabile 7 assistenti per B767 e A330.

E' possibile l'utilizzo di due assistenti di volo stranieri.

Riposi:

30 giorni per trimestre, con un minimo mensile programmabile di 8.

Retribuzione:

trattamento mensile complessivo non inferiore del 6%-7% rispetto al trattamento oggi vigente a parità di ore volate.

Stipendio mensile di anzianità per 14 mensilità.

Indennità di volo per 12 mensilità.

Sanità integrativa: conferma del regime di Alitalia.

La Repubblica
18 settembre 2008

"Entro 48 ore spero di chiudere" ripetono in tempi diversi Raffaele Bonanni, leader della Cisl, e Renata Polverini (Ugl).

Non solo perché stanno finendo i soldi e quindi il carburante per far alzare gli aerei (nonostante l'agitazione e le proteste di piloti e assistenti, finora i voli hanno operato con regolarità). Ma anche perché giovedì la Compagnia aerea italiana, la cordata di imprenditori che ha proposto il piano Fenice, si riunisce in assemblea per decidere se andare avanti con l'offerta.

Cosa che succederà solo se c'è il via libera dei sindacati.

"Mi appello alla loro responsabilità -ripete da giorni il premier Berlusconi- altrimenti l'alternativa è il fallimento, salteranno anche le garanzie per gli esuberanti e gli unici responsabili saranno proprio loro".

I sindacati, soprattutto la Cgil che, è l'accusa del premier, **"gestisce la faccenda con criteri politici"**.

Un attacco che il sindacato respinge al mittente: **"Parole inaccettabili. Pretendiamo più rispetto da parte del presidente del Consiglio"**.

E che provoca lo scontro con il Pd.

La verità, replica secco Veltroni, **"è che il governo ha prodotto un pasticcio tra i più gravi della storia dell'Italia del dopoguerra e ora si esercita a scaricare le colpe sul sindacato"**.

Una giornata di scintille.

Sono solo alcune delle numerose scintille di una giornata che alla fine re-

li che dopo lo spiraglio di lunedì sera tornano ad essere spaccate. E con il governo e la stessa Cai.

Alla fine, in serata, da Parigi dove Berlusconi è arrivato per un summit



gistra un nulla di fatto sul piano della trattativa ufficiale.

Lontano dai riflettori è stata una giornata fitta di incontri, contatti, mediazioni.

Tra le nove sigle sindaca-

europeo, si fa strada anche un nuovo scenario: Alitalia come soggetto di una alleanza europea con Air France-Klm e Lufthansa.

"Nessuna preclusione" taglia corto il premier.

(Continua a pagina 27)

Alitalia, ultima chiamata "Chiudere entro giovedì"

(Continua da pagina 26)

La spaccatura nei sindacati.

Lunedì sera la frattura sembrava ricomposta dopo gli incontri a Palazzo Chigi, anche se separati, con le cinque sigle autonome e poi con i quattro confederali.

Lo strappo consumato domenica dopo la firma sull'accordo quadro da cui erano stati esclusi piloti e assistenti di voli (Anpac, Up, Sdl, Avia, Anpav) è stato ricucito per lo spazio di una notte e di una mattina.

Oggi ci doveva essere la riunione intersindacale, tutti insieme a discutere sul piano, ore 14 in via Morgagni, sede della Cgil.

Invece salta tutto per "l'indisponibilità di Cisl, Uil e Ugl".

Sarebbe stato "un incontro intersindacale inutile" spiegano dalla sede dell'Ugl. "L'accordo quadro con i confederali c'è già, andiamo avanti con quello, non c'è tempo per fare altro, sarebbe solo una perdita di tempo e un pasticcio".

E' mezzogiorno.

Comincia un'altra giornata di assemblee a Fiumicino, riunioni, incontri informali.

"Le diplomazie sono al lavoro ma il fallimento dell'incontro intersindacale drammatizza la situazione" dice Cavola (Sdl).

E' molto arrabbiato uno in genere cauto e mansueto come Divietri (Avia): "Sotto la calma piatta apparente di questa giornata in cui siamo tutti in attesa ma non succede nulla, in realtà si stanno muovendo forti correnti di cui abbiamo perso il controllo e che ci stanno portando

verso gli scogli".

Le posizioni in campo:

Cgil evita lo strappo.

Schematizzando si può dire che Cisl, Uil e Ugl sono pronti a firmare anche subito "per vedere in seguito i contenuti specifici dell'accordo quadro" e salvare il salvabile.

Le cinque sigle autonome, ribattezzate "la terribile cinquina", giudicano invece "concettualmente sbagliato l'accordo quadro".

Perché "è il governo e non Cai a determinare il numero degli esuberanti?" chiede Divietri. "Manca del tutto - continua - il dimensionamento operativo per aerei, rotte e numero di ore lavorative".

La Cgil di Epifani sembra in una posizione intermedia, nel ruolo del pontiere tra i confederali e gli autonomi per evitare una spaccatura definitiva che peserebbe nella storia del sindacato.

"Mi risulta che sia stata la Cgil stasera a dire no a una riunione decisiva con Cai, Epifani vuole ancora trattare" rivela in serata a "Porta a Porta" il ministro del Welfare Sacconi.

Una spaccatura che può andare ben al di là del caso Alitalia. "La verità - dice Cremaschi (Fiom) - è che si sta usando la trattativa Alitalia per far saltare i sindacati sulla questione assai più complessa dei contratti nazionali dei lavoratori".

Divietri la definisce "operazione in vitro", un esperimento di laboratorio: "Se il governo riesce a sfondare adesso, si apre la strada per il domani".

Sembrano proprio i contratti la vera posta in palio.

La partita riguarda la sopravvivenza stessa del sindacato.

Sacconi: "Impossibili le 265 assunzioni in più chieste dai piloti".

"Dopo una settimana vissuta quasi da pipistrello confondendo il giorno con la notte e viceversa, mi devo un po' sfogare...".

Maurizio Sacconi è persona amabile e ministro tra i più rispettati dell'esecutivo Berlusconi. Pacato, misurato, paziente, comprensivo. Il dossier Alitalia lo ha stremato, "io ci metto la mia faccia in questa storia" ha ripetuto in queste due settimane. E a *Porta a Porta* Sacconi rivela il muro della trattativa: "I piloti vogliono 265 assunzioni in più (sono 1550 nell'accordo quadro Cai e 2.151 quelli attuali ndr) ma questo è impossibile perché vorrebbe dire modificare il piano industriale che Cai non è disposta a toccare".

Le riunioni a Palazzo Chigi.

Oggi ce n'è stata una di due ore con Rocco Sabelli per Cai e Gianni Letta e Maurizio Sacconi per il governo.

Nessuna conferma invece per l'incontro previsto per domani con Cai, governo e le nove sigle sindacali. Lo scenario più probabile, incrociando le dichiarazioni della giornata, prevede che alla riunione - domani o al massimo giovedì - siano invitati tutti i sindacati e che nel frattempo governo e Cai abbiano introdotto parte di quelle modifiche richieste da piloti e assistenti di volo.

Se invece la convocazione dovesse servire solo per mettere gli autonomi di fronte al fatto compiuto, al prendere o lasciare, "allora valuteremo il da farsi" promette Divietri.

Voli, scioperi e manifestazioni.

Anche per oggi dovrebbe essere garantita l'operatività dei voli Alitalia.

Con due incognite: lo sciopero di quattro ore (12-16) delle Cub Trasporti e l'assemblea di tutti i dipendenti Alitalia nel salone mensa di Fiumicino.

Assemblea organizzata dalle cinque sigle autonome ma aperta a tutti gli interessati.

Resta lo stato di agitazione generale e la possibilità che la situazione possa precipitare per via di qualche comunicazione improvvisa.

Una nuova offerta?

In una giornata, l'ennesima del dossier Alitalia, in cui i conti non tornano e le voci si rincorrono, torna fuori anche il nodo del partner straniero.

E di una nuova possibile offerta. "Cosa succede se dovesse saltare l'accordo con Cai? Ci guarderemo intorno, in cerca di altre offerte"

dice il commissario Fantozzi lasciando in serata lo studio romano prima di andare a *Porta a Porta*.

Dove poi chiarirà: "Al momento l'unica offerta per Alitalia è quella presentata dalla Cai. I grandi vettori europei Air France, Klm, Lufthansa e British Airways, sono interessati a pacchetti di minoranza ma aspettano che prima vengano risolti i problemi con i sindacati".

Resta il problema dei soldi.

Ogni mattina Alitalia sborsa ("entro le 10" precisa Fantozzi) 1,4 milioni di euro all'Eni per il carburante.

Troppi per le casse esangui di Alitalia.

Claudia Fusani
La Repubblica
16.09.2008

IL RETROSCENA.

Corso d'Italia: ok al progetto, ma senza equipaggi nessuna firma. Il leader della Cgil invierà una lettera a Colaninno per spiegare le ragioni del suo no

Berlusconi teme il blocco dei voli "Dobbiamo trovare un piano 'B'"

di Roberto Mania (La Repubblica, 18.09.2008)

"Cosa facciamo se ci ritroviamo con 20 mila persone per strada? Cosa facciamo se si va al tracollo? Abbiamo un piano di riserva?"

Poco prima della riunione sulla Nuova Alitalia con Roberto Colaninno e i sindacati, il premier Silvio Berlusconi ha riunito a Palazzo Chigi i suoi più stretti collaboratori.

Ha fatto il punto sul negoziato, ha chiesto delucidazioni, ma soprattutto non ha nascosto la sua forte preoccupazione per uno scenario che decisamente non tende al bello.

Perché senza la firma della Cgil di Guglielmo Epifani la Compagnia aerea italiana (la Cai) potrebbe ritirare la sua offerta.

Ma la Cgil non firmerà se non ci sarà il consenso anche delle associazioni dei piloti e degli assistenti di volo, insomma del personale viaggiante.

E allora sarà il caos, con il blocco del trasporto aereo.

Un effetto domino dagli esiti, anche sociali, imprevedibili.

Domani (19 sett, n.d.e) alle 16 lo showdown con in contemporanea l'assemblea a Milano della cordata tricolore e la scadenza del termine entro cui i sindacati (ma non la Cisl, la Uil e l'Ugl che hanno già detto sì) dovranno comunicare la loro decisione.

Nella maggioranza si fronteggiano almeno due linee: da una parte chi pensa che si debba salva-

guardare la pace sociale (tra questi probabilmente pure il premier) e impedire che il fallimento del negoziato si ripercuota anche sul governo; dall'altra chi pensa -come diceva ieri sera un ministro della destra- **"di cavalcare il fallimento e scatenare addosso alla Cgil e ai piloti la responsabilità"**.

derazioni.

Da qui la formula sindacale che ha usato ieri: **"Allargare il consenso su un piano vero di salvataggio"**.

Ma se non ci si riuscirà, il leader della Cgil ha già pronto il suo di piano di riserva.

Che è poi una specie di astensione.

In questi ultimi giorni il ragioniere di Mantova e il sindacalista di Corso d'Italia si sono sentiti più volte.

Insieme, sotto la regia di Gianni Letta, hanno concordato l'appuntamento di ieri pomeriggio a Palazzo Chigi con tutti i soggetti seduti intorno allo stesso tavolo, mettendo fine alla girandola di incontri separati in sedi diverse e tavoli distinti.

Resta il fatto che Colaninno considera **"decisiva"** la firma della Cgil.

Con l'accordo delle confederazioni l'offerta va avanti, ma con la defezione della Cgil il quadro è destinato a cambiare.

Una defezione a metà è, appunto, da valutare.

Di certo Colaninno non farà concessioni in extremis ai piloti.

La **"discontinuità"** nelle forme di governance dell'azienda della Magliana, con la rottura del consociativismo decennale tra manager e sindacati dei piloti, è uno dei capisaldi del progetto industriale preparato dall'advisor Corrado Passera e del tutto condiviso da Colaninno.

Ieri, a Palazzo Chigi, se n'è avuta la conferma.

Il presidente della Cai è stato netto e sorprendentemente duro contro il capo dell'Anpac, Fabio Berti.

"Il modello di gestione delle associazioni professionali -gli ha detto- è spaventoso e non soddisfa il cliente".

Tradotto: la pacchia è fi-



Un momento della protesta di piloti e assistenti di terra e di volo a Fiumicino

Detto in altro modo, ma sempre dallo stesso ministro: **"Affrontare un'utile e tonica fase thatcheriana"**.

La mattinata di oggi sarà decisiva.

Nell'esasperato tatticismo di Epifani -che sempre oggi rimanderà al mittente la proposta della Confindustria per la riforma dei contratti- c'è il timore che la Nuova Alitalia non possa avere alcun futuro senza la collaborazione del personale viaggiante, cioè di quel 40 per cento che non è sostanzialmente rappresentato dalle quattro confe-

Epifani ha già preparato una lettera che invierà a Colaninno, nella quale conferma l'adesione al piano industriale ma anche la sua impossibilità a firmare l'accordo per ragioni di merito (non può assumersi scelte per categorie che non rappresenta) e di metodo (il negoziato andava condotto in altro modo, coinvolgendo tutti).

Bisognerà però vedere come Colaninno e gli altri 17 azionisti di Cai interpreteranno, nel caso, la via di fuga escogitata da Epifani.

(Continua a pagina 29)

Alitalia, ultime ore decisive e partono le cassaintegrazioni

da www.unita.it (18.09.2008)

Ore decisive per Alitalia. Alle 15,50 scade l'ultimatum di Colaninno.

Se Cisl, Uil e Ugl hanno già detto sì, la Cgil lavora ad aumentare il consenso.

Mentre dal canto suo il commissario straordinario Augusto Fantozzi invia oltre 4.800 lettere di cassaintegrazione a piloti, steward, hostess e personale di terra.

Si tratta del personale dei 34 aerei di Alitalia messi a terra sulla base del piano Prato.

Secondo quanto si apprende, la cassa integrazione straordinaria interessa 831 piloti per 12 giorni al mese, 1.383 assistenti di volo per dieci giorni al mese e 2.072 lavoratori di terra per sei giorni al mese.

E si moltiplicano le pressioni sulla Cgil e sulle cinque sigle sindacali e professionali (Anpac, Up, Anpav, Avia e Sdl), finora contrarie al piano proposto da Cai.

Si sa che hanno scritto «una lettera con la richiesta di incontro per formalizzare una proposta alternativa».

I primi a dire sì invece sono stati quelli della Cisl.

Al termine dell'incontro con governo e Cai il segretario Bonanni ha detto chiaramente che «la Cisl dà la sua adesione» al piano per il salvataggio di Alitalia.

Poi c'è l'adesione dell'Ugl, il sindacato guidato da Renata Polverini, che ha dichiarato che firmerà



Berlusconi teme il blocco dei voli. "Dobbiamo trovare un piano 'B'"

(Continua da pagina 28)

nita.

D'ora in poi i piloti saranno trattati come tutti gli altri dipendenti del gruppo.

C'è anche un'altra "fuga" che qualcuno ipotizza.

Quella della Cai.

L'ultima rigidità di Colaninno e dell'amministratore delegato Rocco Sabelli, potrebbe essere dovuta agli scricchiolii che, stando ai rumors finanziari, starebbero emergendo tra i 18 investitori non senza, tra l'altro, evidenti conflitti di interesse.

Insomma -è la tesi- provare a sfilarsi ma dando la colpa agli altri.

Il dubbio serpeggiava ieri soprattutto tra i sindacalisti ribelli.

Ma forse era più una speranza.

Decisamente smentita, infatti, dagli uomini di Colaninno.

"Non ci sono più margini -ripetevano- e deve essere chiaro che nessuno compra un'azienda per affidarne il potere ai piloti".

Discontinuità oppure rottura.

Roberto Mania
La Repubblica
18.09.2008)

l'accordo a che ha chiesto ai piloti «uno sforzo in più per uscire da questa situazione nel miglior modo possibile».

Vicina al sì anche la Uil, che dice: «Non saremo noi a far saltare l'accordo».

La Cgil invece non è ancora convinta: «Ci devono consegnare un documento -ha detto il segretario Epifani- ma lavoreremo fino all'ultimo per allargare il consenso su un piano vero di salvataggio da parte di tutti».

Epifani non chiede tempo, ma vuole «allargare il consenso», vuole che l'accordo sia condiviso da più parti possibili.

Fabrizio Solari, segretario del settore Trasporti

della Cgil, spiega che «l'allargamento del consenso non è nel numero delle sigle ma in quello dei lavoratori».

Ma è chiaro che serve allargare alle sigle che quei lavoratori rappresentano, su tutti i sindacati autonomi dei piloti e degli assistenti di volo.

Comunque, ha spiegato ancora Solari, la posizione della Cgil «se non cambia nulla è un no».

Lo stesso no che diranno i sindacati autonomi dei piloti e degli assistenti di volo.

La scadenza, comunque, ha i minuti contati.

«La risposta deve arrivare entro le 15:50 di domani» dice ai sindacati il sottosegretario alla

(Continua a pagina 30)

Alitalia, ultime ore decisive e partono i cassaintegrati

(Continua da pagina 29)

presidenza del Consiglio, Gianni Letta.

Giovedì alle 16 la Cai riunisce l'assemblea per decidere se portare avanti l'offerta per la compagnia.

Dieci minuti prima i sindacati dovranno aver deciso.

Spazio per trattare, tanto, non c'è n'è più.

Lo dice chiaro e tondo il presidente della Cai, Roberto Colaninno, spiegando che «**senza consenso domani ritiro l'offerta**».

Il punto è uno solo, dice ai rappresentanti dei lavoratori: «**Avete ottenuto in queste due settimane quello che non era previsto concedere.**

Non c'è più nulla di cui discutere, non c'è una lira in più da con-

dividere».

«Firmeremo con chi ci sta, e sono tutti chiama-

ti a rispondere» gli fa eco il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, mentre il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, auspica che l'acquirente sia Cai, perchè se si ritira la prospettiva è portare i libri in tribunale.

La Finanza acquisisce i documenti sulla gestione degli ultimi 10 anni

da www.unita.it (18.09.2008)

Alla Magliana arriva la Finanza: il nucleo di polizia tributaria sta acquisendo, presso la sede della compagnia, i bilanci consolidati degli ultimi dieci anni, assieme a ogni altra documentazione utile alle indagini e in particolare alle certificazioni delle società di revisione.

Si tratta di un'operazione che rientra nelle attività di indagine attuate dalla procura di Roma a seguito della dichiarazione di insolvenza della compagnia di bandiera.

La procura esaminerà anche la situazione delle società fornitrici di Alitalia.

Il fascicolo relativo all'indagine è ancora privo di ipotesi di reato o di indicazione di indagati.



Intanto, negli aeroporti italiani mercoledì è stata una giornata a dir poco disastrosa.

Lo sciopero di 4 ore indetto dalla Cub Trasporti e le agitazioni del personale di terra di tutte le compagnie italiane indetto da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl ha provocato la cancellazione di 50 voli Alitalia solo all'aeroporto di Fiumicino.

www.unita.it
18.09.2008

La Cgil a Berlusconi: inaccettabili le sue parole

www.unita.it (17.09.08)

La Cgil giudica «**inaccettabili**» le dichiarazioni del presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, sul ruolo della confederazione di Corso d'Italia nella trattativa per il salvataggio di Alitalia e chiede più rispetto dal parte del premier.

Lunedì sera a "**Porta a Porta**" Berlusconi aveva detto: «**Non voglio essere malizioso, ma in diverse fasi della trattativa che abbiamo seguito finora ci sono stati interventi, per esempio del capo della Cgil, che parevano molto influenzati dalla politica**».

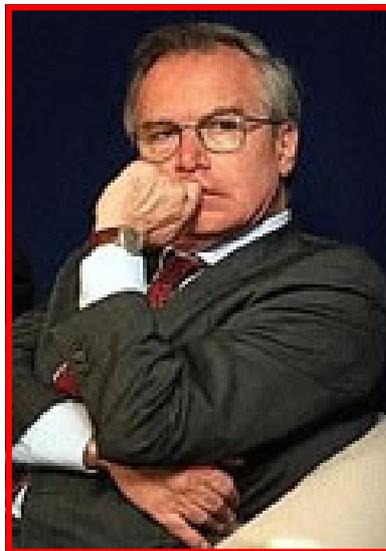
La segreteria della Cgil considera «**inaccettabili e non consone all'alto ruolo che ricopre le di-**

chiarazioni del presidente del Consiglio, onorevole Silvio Berlusconi, in riferimento alla Cgil, al suo segretario generale e al ruolo che l'organizzazione sta svolgendo nella trattativa per salvare l'Alitalia».

In una nota, il sindacato guidato da Guglielmo Epifani «**conferma il proprio impegno a evitare il fallimento della compagnia e a operare perchè la nuova Alitalia possa avere un futuro degno di una**

vera compagnia aerea, nel quadro di un'organizzazione efficiente, nel quale gli azionisti privati partecipino con

l'occupazione e garantendo rispetto e dignità per i lavoratori - conclude il comunicato



investimenti adeguati e senza fini speculativi».

I problemi posti in queste settimane sono problemi che non possono essere «**buttati in politica**».

Si tratta del destino di persone in carne ed ossa, delle loro condizioni familiari, delle loro vite e, su un altro versante, si tratta di questioni che riguardano problemi di democrazia e di rappresentatività sindacale.

Al Presidente del Consiglio la Cgil chiede più rispetto, più misura e di evitare goffi tentativi di scaricare su altri responsabilità che sono, per la quota che gli compete, anche sue.



L'ultimo giorno del "PIANO FENICE": minuto per minuto

Alitalia, Cai ritira l'offerta Berlusconi: "Colpa di Cgil e piloti"

La Cai ha ritirato l'offerta per Alitalia. Alle 15.50 era scaduto l'ultimatum Cai ai sindacati. Berlusconi attacca Cgil e piloti. Sacconi: "Adesso il fallimento". I lavoratori: "Pronti a volare anche senza stipendio". Il Tg1 si schiera con Berlusconi: "Proteste lavoratori come l'orchestra su nave che affonda"

da www.repubblica.it 18.09.2008; 00:30)

09:13 Sacconi: "Il futuro è appeso a un filo"

"E' difficile prevedere cosa accadrà - ribadisce stamane a 'Panorama del giorno' il ministro del Welfare Maurizio Sacconi - il futuro è appeso ad un filo. Da un lato c'è il consenso importante di alcune organizzazioni confederali, dall'altro si è realizzata una strana saldatura fra piloti e assistenti con la Cgil che adesso annunciano una controproposta quando non c'è più spazio alla trattativa".

09:15 Riunione dei sindacati alle 12

Alle 12 torneranno ad incontrarsi i rappresentanti dei sindacati e delle associazioni professionali dell'Alitalia che ieri non avevano ancora dato il loro assenso al piano della Cai. L'obiettivo è quello di cercare un'intesa entro le 15,50 di oggi, quando scadrà l'attesa da parte della Cai per sapere se c'è condivisione sul piano industriale.

09:17 D'Alema: "Indegna l'aggressione alla Cgil"

"E' indegna l'aggressione alla Cgil da parte di Berlusconi, con la sua solita prepotenza e arroganza". Lo ha detto Massimo D'Alema, a proposito della vicenda Alitalia, intervenendo alla trasmissione 'Omnibus' su La7.

09:17 Sacconi: "Se si va avanti così, fallimento via obbligata"

"Se si dovesse confermare questa situazione credo che la via obbligata sarà il fallimento", ha dichiarato ancora il ministro del Welfare Sacconi.

09:20 Controproposta di Cgil, Anpac, Unione Piloti, Anpav, Avia e Sdl

Cgil, Anpac, Unione Piloti, Anpav, Avia e Sdl si sono riunite nella serata di ieri dopo il vertice di Palazzo Chigi con governo e Cai. Al termine di una lunga riunione hanno elaborato una controproposta e una lettera che oggi dovrebbero presentare a Cai, al governo e al commissario straordinario Augusto Fantozzi.

09:21 Alle 16 l'assemblea della Cai

Nel pomeriggio è prevista alle 16 l'assemblea della Cai che deve decidere se proseguire o meno con l'offerta; il presidente Roberto Colaninno ieri ha ribadito che senza il consenso dei sindacati questa verrà ritirata.

09:49 Protesta dell'Atitech, a Roma 2-00 lavoratori

Un gruppo di lavoratori dell'Atitech di Napoli si sono radunati stamattina a Capodichino davanti agli stabilimenti dell'azienda per organizzare la protesta di oggi che si sposterà però a Roma. I manifestanti hanno organizzato alcuni autobus per andare a protestare davanti Palazzo Chigi e al ministero del Welfare. In tutto dovrebbero essere circa 200 i lavoratori in partenza per Roma.

09:57 Matteoli: "Mi appello al buon senso"

"Mi appello al buon senso. Poi non ha senso essere ottimisti o pessimisti. Mi appello al buon senso di coloro che trattano. Siccome ieri, pur nelle critiche che ci sono state, nessuno ha detto 'no, io non firmo' spero che oggi si concretizzi in un assenso". Lo ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, nel corso di un'intervista rilasciata al quotidiano online Affaritaliani.it

09:58 D'Alema: "Su Alitalia responsabilità di Berlusconi molto gravi"

Nella vicenda Alitalia, afferma Massimo D'Alema, le responsabilità del presidente del Consiglio "Sono molto gravi: ha fatto un'operazione molto discutibile scaricando tutti i debiti di Alitalia sui cittadini, mentre con la soluzione Air France era la compagnia francese che si accollava il debito storico. E adesso ci ha portato sull'orlo del baratro".

09:59 Ferrero: "Va cambiato il piano"

"Va cambiato il piano. Ma Colaninno ha detto di no? "Ripeto, va cambiato il piano". Così il segretario di Rifondazione Comunista, Paolo

(Continua a pagina 32)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 31)

Ferrero, interpellato dal quotidiano online Affaritaliani.it sulla vicenda Alitalia.

10:24 Bersani: "Questa è solo una tappa"

"Spero che ci si riesca, ma naturalmente si deve avere la consapevolezza che questa è solo una tappa". Lo ha detto Pier Luigi Bersani a Sky Tg24 Mattina in riferimento alle ultime ore di trattative fra sindacati a Cai per il piano di salvataggio di Alitalia.

11:01 Voli regolari all'aeroporto di Fiumicino

A sei ore dalla scadenza dell'ultimatum del presidente di Cai, Roberto Colaninno, alle organizzazioni sindacali, è regolare all'aeroporto di Fiumicino l'operativo voli di Alitalia. Al momento, nello scalo romano non si registrano ritardi nei collegamenti AZ: dalle 6 alle 10 sono decollati pressochè in orario una sessantina di voli, tra nazionali e internazionali.

11:02 La Russa: "Confido in Berlusconi e Sacconi"

"So che Matteoli e Sacconi, insieme al presidente del Consiglio e insieme agli altri che se ne stanno occupando, stanno facendo il massimo, quindi confido in loro". Così il ministro della Difesa e reggente di Alleanza Nazionale, Ignazio La Russa. Interpellato dal quotidiano online Affaritaliani.it.

11:28 Protessa di Federmanager e Aerquadri: "Non ci hanno convocati"

La Federmanager e Aerquadri protestano per la mancata convocazione delle rappresentante di quadri e dirigenti al tavolo dell'Alitalia. "L'assoluta mancanza di risposte alle ripetute richieste di incontro inviate nei giorni scorsi all'amministratore delegato di Cai, Rocco Sabelli, ed al Commissario Straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi - affermano Federmanager e Aerquadri in una nota - per affrontare le problematiche riguardanti la componente manageriale della Compagnia, ha creato un clima di esasperazione nel management dell'Azienda, ormai determinato ad assumere forti iniziative di dissenso".

11:31 I lavoratori Atitech rinunciano alla protesta a Roma

Hanno deciso di non partire per Roma ma di restare in assemblea permanente a Capodichino, a Napoli, i lavoratori di Atitech. Sono ora circa 300 i manifestanti che hanno dichiarato lo stato di assemblea permanente davanti alla sede dell'azienda, a pochi metri dallo scalo aeroportuale ed attendono notizie sull'esito della trattativa per Alitalia.

11:33 Misiti (Idv): "Sacconi smetta di ricattare dipendenti Alitalia"

"Il ministro Sacconi la smetta di fare dichiarazioni ricattatorie contro i lavoratori di Alitalia". A sostenerlo, in una nota, è Aurelio Misiti capogruppo di Idv della Commissione Trasporti della Camera.

11:39 Rotondi: "Questo piano è l'unica possibilità"

"Non possiamo consentire che per la nostra compagnia di bandiera arrivi l'onta del fallimento, con tutto ciò che ne consegue. L'Alitalia va salvata e l'unica possibilità è questo piano". Lo afferma il ministro per l'Attuazione del programma Gianfranco Rotondi.

12:04 Sacconi: "Non ci sono piani alternativi"

Per conoscere l'esito della vicenda Alitalia bisogna solo "aspettare e vedere" e, nel caso Cgil e piloti dovessero dire no all'ultima proposta di Cai "non ci sono piani alternativi". Lo ha detto il ministro del lavoro, Maurizio Sacconi, in occasione di una conferenza stampa al ministero.

12:20 Scajola: "Sono ottimista, si troverà l'accordo"

"Su Alitalia sono ottimista si troverà l'accordo": lo ha detto il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, alla Fiera di Verona per inaugurare la 23/a edizione di 'Abitare il tempo'.

12:22 Pronta una lettera delle sei sigle sindacali per la Cai

Le sei sigle sindacali che stanno preparando una controproposta a Cai su Alitalia invieranno una lettera a Compagnia Aerea Italiana per chiedere un incontro in cui affrontare l'esame del proprio documento. Nella lettera - secondo quanto riferito dal presidente dell'Avia, Antonio Divietri - ci saranno anche contenuti tecnici. Intanto, prosegue la riunione intersindacale fra Filt Cgil, le associazioni dei piloti Anpac e Up e degli assistenti di volo Anpav e Avia.

12:24 Divietri (Avia): "Manderemo una richiesta di incontro"

"Manderemo una richiesta di incontro per formalizzare la nostra proposta alternativa. Se non ce l'accorderanno, manderemo una lettera". Lo ha detto il presidente dell'Avia, Antonio Divietri, prima dell'incontro con Up, Anpac, Avia, Anpav, Sdl e Cgil.

12:40 Voli regolari, primi presidi dei dipendenti

(Continua a pagina 33)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 32)

Continuano ad essere regolari i voli Alitalia a Fiumicino. Nel frattempo, davanti al varco equipaggi hanno cominciato a radunarsi piloti, hostess e steward fuori dall'orario di lavoro che attendono gli sviluppi della situazione. In alcuni momenti si contavano fino a un paio di centinaia di presenze.

12:50 Appello di Sacconi alla Cgil e alle organizzazioni dei piloti

Il ministro del Welfare Maurizio Sacconi rivolge un appello alla Cgil e alle organizzazioni dei piloti per una conclusione positiva della vicenda Alitalia. "Faccio appello - ha detto il ministro - alle organizzazioni che ancora non hanno espresso un giudizio sulle proposte della Cai, la Cgil e i Piloti, a concorrere a creare clima idoneo affinché l'assemblea dei soci decida di procedere. Non ci sono alternative".

13:07 Sacconi: "Sono fiducioso"

"Sono ancora fiducioso che si determinino le condizioni perché l'assemblea dei soci del Cai confermi l'offerta e si possa andare avanti a negoziare con il commissario i termini di essa". Lo ha detto il ministro del Welfare Maurizio Sacconi in riferimento alla vicenda Alitalia.

13:08 Cgil: "Ultimatum senza senso"

"Non si capisce il perché di un ultimatum. L'offerta della Cai scade il 30 settembre, per cui ci sarebbe la possibilità di ricercare il consenso più ampio possibile: non è soltanto un problema democratico, è un fatto decisivo per far volare gli aerei". Lo dichiara il segretario confederale della Cgil, Fulvio Fammoni.

13:13 Fantozzi vede Sacconi

Il commissario straordinario dell'Alitalia, Augusto Fantozzi, è appena entrato nella sede del ministero del welfare per incontrare il ministro Maurizio Sacconi.

13:40 Berlusconi: "Avanti senza Cgil"

"Se Cgil dice no al piano si può andare avanti senza" dice Silvio Berlusconi risponde a chi gli chiede se la trattativa possa proseguire anche senza l'assenso della Cgil.

13:47 Fammoni: "Pregiudizio verso la Cgil"

"C'è un pregiudizio di questo governo verso la Cgil". Lo dice il segretario confederale della Cgil, Fulvio Fammoni,

13:59 Anpac: "A minuti la controproposta a Cai"

"E' questione di minuti, siamo nella fase finale. Purtroppo le distanze sono molto importanti e

stiamo cercando di formulare una proposta che per quanto ci riguarda è la quarta che facciamo e ogni volta abbiamo fatto un passo avanti e offerto nuovi sacrifici". Così il presidente dell'Anpac, Fabio Berti, arrivando nella sede della Filt-Cgil dove è stata messa a punto la lettera da inviare a Cai per sottoporre una controproposta, in particolare sui contratti, sul futuro di Alitalia.

14:01 Fantozzi alla Magliana, nessun incontro con Sacconi

Il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, è da questa mattina nella sede della compagnia alla Magliana. Non è stato quindi questa mattina al ministero del Lavoro per un incontro con il ministro Sacconi. E' quanto riferisce un portavoce del commissario.

14:05 Sindacati, inviata controproposta a Cai e governo

Le sei sigle sindacali hanno inviato la controproposta a Cai e Governo. E' quanto rivelano fonti sindacali. Attesa una convocazione da parte dell'esecutivo.

14:06 Berti: "Alitalia non si fermerà"

Nel caso di una nuova fumata nera, ha poi spiegato il presidente dell'Anpac, Fabio Berti, Alitalia non si fermerà. "Anche con l'uscita di Cai - ha detto Berti - non è detto che l'azienda si fermi. Il commissario straordinario dovrà dirci per quanto è possibile andare avanti. I lavoratori sono pronti a sacrifici interni anche senza Cai".

14:08 Bersani (Pd): "Ribadiamo critiche ma chiudere trattativa"

Il Pd mantiene tutte le sue critiche al piano per il salvataggio di Alitalia, che nasce solo "per il cinismo elettorale di Berlusconi", ma "auspica" che comunque la trattativa vada in porto. Lo ha spiegato il ministro ombra dell'economia, Pierluigi Bersani in una conferenza stampa al termine della riunione del governo ombra. "Se si spera di scaricare tutto sulla sinistra - ha detto Bersani - non ci riusciranno mai. E lo sport di mettere in mezzo la Cgil non ci piace".

14:19 Alemanno: "Cgil faccia prevalere senso di responsabilità"

"La nuova compagnia Alitalia ha posto come condizione per accettare l'offerta di avere un nuovo accordo sindacale. Speriamo che la Cgil faccia prevalere il senso di responsabilità". Lo ha detto il sindaco di Roma Gianni Alemanno nel corso del suo intervento, stamattina, al forum "Quale ruolo delle Regioni nella realizzazione della nuova municipalità collaborativa" organizzato dalla Cisl-Fp all'auditorium di via

(Continua a pagina 34)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 33)

Rieti.

14:23 Fantozzi: "Partite lettere per cassa integrazione"

Il commissario di Alitalia Fantozzi, secondo fonti sindacali, ha spedito le lettere che comunicano la cassa integrazione ai dipendenti della compagnia aerea. Staranno senza lavorare per 12 giorni al mese 831 piloti, 1383 assistenti di volo per 10 giorni al mese e 2072 assistenti di terra per 6 giorni al mese. Il provvedimento riguarda 34 aerei che sono già a terra.

14:41 I punti della proposta di Cgil e autonomi

I sindacati intendono notificare l'interesse e la disponibilità all'identificazione di un accordo sulle condizioni contrattuali delle categorie dei piloti, assistenti di volo e personale di terra, certi che gli obiettivi di produttività e flessibilità esposti dalla Cai possono essere raggiunti e condivisi. Per i sindacati è percorribile nel merito attraverso una serrata negoziazione la ricerca di una revisione della struttura dei salari tale da consentire l'invarianza delle condizioni retributive in presenza di un aumento della produttività.

14:44 I sindacati: "Intesa in un quadro di contratti nazionali per categoria"

Le sei sigle sindacali sono disponibili a sottoscrivere i contratti collettivi di lavoro applicati ad una delle compagnie europee di riferimento (Lufthansa, Air France o Iberia) opportunamente decurtati nella parte economica. In caso dell'auspicato raggiungimento di un accordo complessivo, si determinerà l'implementazione del piano industriale nella parte inerente il dimensionamento degli organici. Secondo fonti sindacali "questa intesa può essere raggiunta attraverso un negoziato se pur in tempi brevissimi ed inserita in un quadro di contratti nazionali relativi a ciascuna categoria".

15:16 Anpac: "Ora è Cai a dover dire sì o no"

"Di fronte all'aut-aut, un sì o un no, di Colaninno che scade alle 16 di oggi, la nostra risposta è una richiesta di andare avanti con la trattativa. Da parte nostra non c'è un no. Basta con il cercare sempre i nostri no", così il leader dei piloti dell'Anpac, Fabio Berti. Se invece la Cai andrà avanti senza considerare la posizione delle 6 sigle e ritirerà l'offerta per gli asset di Alitalia - ha detto Berti - "ne prenderemo atto e passeremo ad affrontare lo scenario successivo. Ci sarà solo il commissario ed una grave crisi di liquidità da gestire". I dipendenti daranno il loro contributo "con tutti i sacrifici che possono fare, anche con la disponibilità a toccare gli stipendi".

15:25 Anpac: "Vogliamo proposta contrattuale più ampia"

La proposta sul nuovo contratto di lavoro arrivata ieri dalla Cai, spiega il leader Anpac Berti, è stata giudicata dalle 6 sigle non condivisibile perché troppo sommaria. "Capisco la fretta, capisco tutto - dice - ma non si può sintetizzare tutto un contratto in una paginetta. Consideriamo il delicato ruolo dei piloti, dove sono tutti gli aspetti caratteristici del nostro contratto che riguardano le garanzie per la sicurezza delle operazioni?". I piloti, e comunque tutte le 6 sigle che non hanno aderito al progetto, "vogliono una proposta contrattuale più ampia".

15:40 Up: "Se Cai ritira offerta piloti continuano volare"

Nel caso in cui Cai dovesse ritirare la propria offerta per il salvataggio di Alitalia, "la disponibilità dei piloti a volare sarà totale". Ad affermarlo è il presidente dell'Unione piloti, Massimo Notaro, su Sky Tg24. "Lo abbiamo già detto al commissario straordinario Fantozzi - ha precisato Notaro - per rispetto nei confronti degli italiani, del governo e del ministro Matteoli e di quanti come lui si sono spesi".

15:52 Di Pietro a Fiumicino tra i dipendenti Alitalia

Il leader dell'Italia dei valori, Antonio Di Pietro, è giunto alle 15,40 all'aeroporto di Fiumicino e sta incontrando i dipendenti di Alitalia, circa un migliaio.

15:56 Filt-Cgil: "Se proposta non sarà accolta scenari disastrosi"

Se Cai non accoglierà la proposta formulata dalla Filt-Cgil, Anpav, Avia, Sdl, Anpac e Up, si potrebbero aprire scenari disastrosi. Lo afferma il segretario nazionale della Filt-Cgil, Mauro Rossi, a pochi minuti dalla scadenza dell'ultimatum sul piano Cai. "Il momento è gravissimo - afferma Rossi - la proposta unitaria è seria e confacente alle esigenze dell'impresa. Se non sarà accolta si apriranno scenari disastrosi. Siamo certi che Cai se ne rende conto".

15:59 Sindacati a Fantozzi: "Disposti a tagliarci lo stipendio"

Le sei sigle sindacali (Cgil e autonomi), si rivolgono al commissario Fantozzi per dire che "nel caso Cai rinunciassse all'offerta, noi siamo disposti ad un contributo straordinario, anche ad una riduzione dello stipendio, pur di garantire l'operatività di Alitalia".

16:01 Alitalia, scaduto ultimatum

E' da pochi minuti scaduto l'ultimatum della Cai alle forze sindacali per la firma del piano per il

(Continua a pagina 35)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 34)

salvataggio di Alitalia. Le sei sigle sindacali che non si sono dichiarate a favore del piano hanno presentato una controproposta alla società, chiedendo anche un incontro con il governo. Ancora non è stata data una risposta.

16:02 Colaninno e Sabelli ad assemblea Cai

Roberto Colaninno e Rocco Sabelli sono arrivati pochi minuti fa a Palazzo Clerici per l'assemblea di Cai, e dovrà decidere sulla prosecuzione delle trattative con i sindacati su Alitalia. Ad accoglierli hanno trovato un drappello di assistenti di volo che li hanno applauditi ironicamente gridando "vergogna". Arrivati anche alcuni soci Cai, tra cui Marco Fossati e Francesco Gaetano Caltagirone Bellavista; presente anche Bruno Ermolli.

16:09 Cai pronta a ritirare l'offerta

L'orientamento con il quale si è aperta l'assemblea della Cai sarebbe quella di ritirare l'offerta. Ma a decidere dovrà essere l'assemblea dei soci della Cai, attualmente alle battute iniziali.

16:17 Cautela della Cai: "Plausibile che la proposta sia in ritiro"

Fonti della Cai fanno sapere che è "plausibile che la proposta sia in ritiro" ma non si hanno ancora conferme. L'assemblea della società è infatti iniziata da pochi minuti, e sembra che ci sia appunto sul tavolo questa proposta di ritiro che però deve essere ancora votata.

16:31 Di Pietro a Fiumicino

Il leader dell'Italia dei valori, Antonio Di Pietro, è arrivato 40 minuti fa all'aeroporto di Fiumicino e sta incontrando i dipendenti di Alitalia, circa un migliaio.

16:34 Contestati soci Cai

Uno scroscio di applausi. E' quello che hanno fatto i dipendenti alitalia, che stanno protestando sotto palazzo Clerici dove sono riuniti i soci della Cai, quando hanno appreso il fallimento delle trattative sul passaggio di alitalia alla compagnia aerea italiana. "Meglio falliti che in mano ai banditi!", hanno urlato i dipendenti. "Via la casta, riapre l'asta! buffoni! tutti a casa, olè!". Scene di gioia anche a Fiumicino.

16:38 Sdl: "Alitalia volerà ancora"

L'Alitalia continuerà a volare anche dopo che sarà ufficializzato il ritiro dell'offerta avanzata dalla Cai: saranno i lavoratori a garantire la continuità aziendale a tutela della clientela e dei suoi interessi. E' quanto ha dichiarato il segretario nazionale dello Sdl Paolo Maras

16:44 Terminata assemblea soci della Cai

Terminata assemblea soci della Cai.

16:48 Berlusconi: "Non sono preoccupato"

Preoccupato? "No, auspico che ci sia una conclusione positiva. Aspettiamo, farò una conferenza stampa" Così il premier Silvio Berlusconi, appena arrivato a Roma da San Giuliano di Puglia, nei pressi della sua abitazione a Palazzo Grazioli, risponde alle domande dei giornalisti sulla vicenda Alitalia, con la Cai che sta decidendo se ritirare o meno l'offerta.

16:50 Anpac: "Pronti a sacrifici"

I piloti sono pronti a sacrifici straordinari sul fronte delle retribuzioni se questo può servire a garantire la sopravvivenza di alitalia in attesa di nuovi acquirenti. Lo ha detto il presidente dell'Anpac, Fabio Berti. "Pronti a volare anche senza stipendio"

16:57 Epifani a Colaninno: "Cai vada avanti"

La Cgil "conferma il proprio impegno perchè sia evitato il fallimento" di Alitalia e chiede al presidente della Cai, Roberto Colaninno, "la determinazione per andare avanti" scrive in una lettera inviata a Colaninno dal segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani al presidente di Cai, Roberto Colaninno.

16:57 Cai, l'assemblea prosegue

Prosegue l'assemblea degli azionisti cai. E' quanto si apprende da fonti finanziarie. In precedenza altre fonti avevano segnalato il termine dei lavori.

16:57 Cai, l'assemblea prosegue

Prosegue l'assemblea degli azionisti cai. E' quanto si apprende da fonti finanziarie. In precedenza altre fonti avevano segnalato il termine dei lavori.

17:00 Berlusconi: "Nessuna notizia dalla Cai"

"Dalla Cai non ho avuto alcuna comunicazione ufficiale. Sto attendendo". Così il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi

17:05 Cai ritira l'offerta

Cai ha ritirato l'offerta per Alitalia. Si apprende da fonti al termine dell'assemblea della Compagnia aerea italiana. Presto sarà diffuso un comunicato.

17:11 Angeletti: "Catastrofe sociale"

(Continua a pagina 36)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 35)

"E' una catastrofe sociale e sindacale - dice il leader della Uil, Luigi Angeletti - L'azienda è morta e qualche mio collega si accinge a fare il becchino. Mi ricorda la vicenda Fiat di 30 anni fa".

17:15 Schifani: "Prevalga buonsenso"

Spero, ora più che mai, che prevalga il buonsenso per il bene del Paese". Lo dice il presidente del Senato Renato Schifani.

17:18 Ferrero: "Governo si assuma responsabilità"

Sul caso Alitalia "è ora che il governo si assuma le sue responsabilità" anziché "puntare a spaccare il fronte sindacale e in particolare a isolare la cgil e altre importanti sigle sindacali". Così il segretario di Rifondazione Paolo Ferrero che accusa l'esecutivo di voler "spaccare il fronte sindacale solo per ottenere un risultato politico, che è fallito". Il governo "la smetta di giocare a poker sulla pelle dei sindacati e dei lavoratori di Alitalia"

17:20 Berlusconi contro Cgil e piloti

"Ho avuto la conferma ufficiale del ritiro del piano da parte di cai. La situazione è drammatica, potremmo essere di fronte a un baratro. Ci sono responsabilità della Cgil e dei piloti. E ci sono anche responsabilità politiche" Lo dice il presidente del consiglio Silvio Berlusconi.

17:20 Cai, ritiro all'unanimità

"L'Assemblea di Cai ha deciso all'unanimità di ritirare l'offerta presentata al commissario di Alitalia per l'acquisto di attivi dalla stessa posseduti". Questo il testo di una nota consegnata al termine dell'assemblea, riunita a Milano. Il ritiro dell'offerta viene motivato con il mancato raggiungimento di un "largo accordo sindacale" sul piano industriale della nuova Alitalia e su contratto di lavoro da dare alla nuova compagnia aerea. "Tale accordo - si afferma - non è stato raggiunto, come imostrato dalle sole tre lettere di accettazione ricevute da Cisl, Uil e Ugl"

17:33 Berlusconi: "Fallimento? vedremo"

"Fallimento Alitalia? Vediamo, voglio approfondire", dice il presidente del Consiglio.

17:34 Cai: "Impossibile andare avanti"

La drammatica situazione di Alitalia e dei mercati internazionali "non permette di allungare ulteriormente una trattativa che è stata approfondita e che ha portato a numerose concessioni. Ulteriori concessioni e dilazioni metterebbero irrimediabilmente a rischio la realizzazione del

piano". Lo afferma il comunicato diffuso da Cai al termine dell'assemblea.

17:35 Hostess e piloti: "Siamo con i sindacati"

"Siamo con i sindacati". Si schierano senza dubbio con i sindacati e contro la Cai i piloti e le hostess, un migliaio di persone in totale, che da questo pomeriggio si sono radunati in una zona limitrofa al terminal a dell'aeroporto di Fiumicino in attesa degli eventi. Decine di giacche verdi e uniformi blu pronti anche a manifestare se fossero arrivate notizie negative dal tavolo delle trattative.

17:36 Anpac: "Berlusconi intervenga"

Se la partita è chiusa, ora Berlusconi dovrà sicuramente intervenire e dovrà farlo perché c'è un problema di mobilità nel paese. Spero che intervenga e lo faccia in modo giusto. E giusto vuol dire conoscere i problemi e sapere dove intervenire". Lo dice il presidente dell'Anpac, Fabio Berti

17:39 Epifani: "Berlusconi si assuma le sue responsabilità"

"Piuttosto che cercare capri espiatori, governo e presidente del consiglio si assumano le proprie responsabilità per come hanno gestito tutta la vicenda alitalia e la trattativa con le parti sociali". Così il segretario generale della Cgil Guglielmo Epifani.

17:45 Polverini (Ugl): "Chiari i responsabili"

A questo punto è chiaro chi ha operato nell'esclusivo interesse dei lavoratori di Alitalia e chi invece ha preferito sottostare ad altre logiche, mettendo una pietra tombale sull'ultima possibilità concreta di salvare l'azienda". Lo dichiara il segretario generale dell'Ugl, Renata Polverini dopo l'abbandono delle trattative da parte di Cai.

17:47 Bersani: "Colpa di Berlusconi"

"La colpa del fallimento della trattativa su Alitalia è di Berlusconi che ha messo in piedi una "operazione spregiudicata", ma ora è fondamentale tenere "i nervi a posto". Lo dice Pierluigi Bersani, ministro dell'economia nel governo-ombra del pd.

17:49 Fischi per Colaninno e Sabelli

Roberto Colaninno e Rocco Sabelli hanno lasciato poco prima di marco tronchetti provera e fausto marchionni l'assemblea dei soci della cai. All'uscita i manager sono stati accolti da una serie di fischi e urla da parte di qualche decina

(Continua a pagina 37)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 36)
di dipendenti Alitalia

17:50 Bonanni: "Responsabilità di pochi, pagheranno molti"

"Per responsabilità di pochi, pagheranno in molti - così il leader della Cisl Raffaele Bonanni - Spero che il governo ci garantisca un spiraglio. Sono costernato. Si è voluto giocare alla roulette russa e ogni volta che si gioca alla roulette russa è previsto che parta un colpo. Il colpo è partito"

17:55 Sacconi: "Adesso il fallimento"

"Il ritiro dell'offerta per la nuova Alitalia da parte della società cai è la logica conseguenza dell'assurda posizione ostruzionistica assunta dalla cgil in alleanza con le sigle autonome di piloti e assistenti". Lo rileva il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi, secondo il quale "ora, per i lavoratori interessati e per il paese, si apre la strada che porta al fallimento di tutte le società del gruppo".

18:00 Epifani parla alle 19

E' stata convocata per oggi alle 19, presso la sede della Cgil Nazionale in Corso d'Italia 25 a Roma, una conferenza stampa del segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, sulla vicenda Alitalia.

18:05 Finocchiaro (Pd): "Berlusconi non scarichi responsabilità"

La capogruppo del Pd al Senato Anna Finocchiaro definisce "sconcertante" l'attacco di Berlusconi alla Cgil: Non scarichi le responsabilità sull'opposizione ma a cercare una soluzione".

18:12 Marrazzo: "Ho chiesto incontro urgente a Fantozzi"

"Ho chiesto un incontro urgente al commissario Fantozzi". Lo ha detto il presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo a margine del consiglio straordinario del Comune di Roma sulla questione Alitalia.

18:13 Matteoli: "Stupefatto da comportamento dei piloti"

"Oltre che amareggiato, sono davvero stupefatto dal comportamento dei piloti che in un sol colpo rischia di far fallire Alitalia, di non salvare 1.550 loro colleghi, di perdere complessivamente 1-5.000 posti di lavoro e di fare un favore alla sinistra che li ha strumentalizzati". Lo dichiara il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli.

18:15 Voli regolari a Fiumicino malgrado assemblea dipendenti Alitalia

L'assemblea in corso all'aeroporto di Fiumicino tra il personale navigante e di terra non sembra avere finora causato problemi all'operativo dei voli Alitalia. Partenze e arrivi si svolgono senza particolari ritardi né cancellazioni.

18:17 Da Air France Klm nessun commento a ritiro offerta Cai

Nessun commento da Air France-Klm dopo la decisione della Cai di ritirare la sua offerta per Alitalia. "Non facciamo nessun commento", afferma un portavoce del gruppo franco-olandese che si era detto disponibile ad acquisire un'eventuale partecipazione di minoranza nel capitale sociale di Alitalia.

18:20 Ugl: "Chiaro chi ha operato per interesse dei lavoratori"

"A questo punto è chiaro chi ha operato nell'esclusivo interesse dei lavoratori di Alitalia e chi invece ha preferito sottostare ad altre logiche, mettendo una pietra tombale sull'ultima possibilità concreta di salvare l'azienda". Lo sostiene il segretario generale dell'Ugl, Renata Polverini.

18:22 Piloti romani: "Nessun baratro, ora avanti con gli stranieri"

"Ora non c'è il baratro davanti a noi, come sostiene il premier Berlusconi, ma la prospettiva di un'offerta seria, che non penalizzi Roma, come quella di Cai. In realtà, si voleva gettare a mare Fiumicino, per dare spazio, ancora una volta, a Malpensa, che ha già fallito tutti i suoi obiettivi. Il coordinamento autonomo dei piloti romani auspica ora l'entrata in scena di un gruppo straniero, con reali capacità finanziarie e manageriali". Lo dichiara, in una nota, Giovanni Mastronunzio, presidente del coordinamento autonomo dei piloti romani, che raggruppa oltre 160 piloti impegnati quotidianamente nei voli di linea, commentando il ritiro dell'offerta Cai per Alitalia.

18:24 Fantozzi: "Stranieri erano interessati solo con sì ad offerta Cai"

Il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, "è impegnato a garantire la piena funzionalità della compagnia". E' quanto riferiscono fonti vicine al commissario dopo il ritiro da parte di Cai dell'offerta per il salvataggio dell'azienda. Quanto, invece, ai contatti avuti con le compagnie europee Air France-Klm, British Airways e Lufthansa, le stesse fonti ricordano come tutte e tre "abbiano manifestato un interesse ad intervenire solo se fosse andata a buon fine la trattativa con Cai".

18:27 Passera, fallimento trattativa è

(Continua a pagina 38)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 37)

"un gran peccato"

Il fallimento della trattativa "è un gran peccato". Lo ha affermato Corrado Passera, amministratore delegato di Intesa San Paolo.

18:30 Cgil e sindacati autonomi chiedono incontro a Fantozzi

Le sei sigle sindacali che non hanno firmato l'accordo, d'intesa con la Cgil, chiedono adesso un incontro al Commissario Straordinario di Alitalia, Fantozzi per un esame urgente della situazione. Lo hanno ribadito, ai microfoni dell'assemblea che si sta svolgendo a Fiumicino, i sindacalisti finora intervenuti.

"Continueremo a lavorare stasera, domani, dopodomani, senza interrompere il servizio - dice il comandante cargo, Giampaolo Guerra, dell'Anpac - nell'interesse di tutti, azienda e noi dipendenti. Certo, i tempi del fallimento sono molto stretti, i soldi in cassa sono pochi, ma il Commissario straordinario può sicuramente prendere tempo, visto che l'azionista di maggioranza è il Tesoro. In questo modo sarà possibile indire una gara di vendita trasparente".

18:35 Sit in Fiumicino verso conclusione

Si sta avviando alla conclusione, dopo l'arrivo della notizia del ritiro della Cai dal tavolo delle trattative, il sit-in che piloti, hostess e personale di terra hanno organizzato questo pomeriggio a Fiumicino. I lavoratori si dicono "più fiduciosi e soddisfatti - spiegava un rappresentante dei piloti dal palco - di aver scongiurato come nuovi proprietari gli esponenti della Cai" che "ci stavano prendendo per il collo".

18:43 Fantozzi: "Si vola finché ci sono i soldi, non so quando finiscono"

Alitalia continuerà a volare fino a che ci sono i soldi poi metterà gli aerei a terra? "Questo prevede la legge e io rispetterò la legge", risponde il commissario straordinario della compagnia, Augusto Fantozzi. "Difficile dire", ha aggiunto, in questo momento quale sia l'autonomia dell'Alitalia. "Da un lato - ha spiegato Fantozzi in un'intervista a RadioCity su Radio Uno - calano i passeggeri anche per tutta la bagarre che si è fatta, dall'altro crescono le spese. Molto dipende da come andranno le cose nei prossimi giorni".

18:46 Diliberto: "Colpa di cinismo e avventurismo di Berlusconi"

"Non si può fare propaganda sulla pelle dei lavoratori. Il cinismo che in campagna elettorale ha dimostrato Berlusconi e l'incapacità dimostrata successivamente nel gestire la delicata partita di Alitalia hanno prodotto questo risultato. Troppo facile addossare la colpa alla Cgil. Sempre con-

tro i comunisti, i signori della sinistra il sindacato: la verità è che contro i lavoratori non si governa. Questo non è governare, è puro avventurismo". E' quanto ha affermato Oliviero Diliberto, segretario del Pdc.

18:50 Anpac: "Domani si vola regolarmente"

Domani si vola? "Assolutamente sì". Lo ha detto il vicepresidente Anpac, Stefano De Carlo, intervistato dal programma pomeridiano di economia di Skytg 24. De Carlo ha anche escluso altre forme di agitazione sindacale.

18:54 Castelli: "Allibito da giubilo dipendenti Alitalia"

"Assisto allibito alle immagini di giubilo dei dipendenti Alitalia che vengono trasmesse su internet. Evidentemente pensano che in qualche modo il carrozzone mangiasoldi verrà comunque salvato dall'ennesimo intervento di Stato". Il senatore Roberto Castelli, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, non nasconde la sua sorpresa per come è stata accolta dai dipendenti della compagnia aerea la notizia della rottura della trattativa.

18:55 Fantozzi: "Difficile trovare finanziatori per Alitalia"

"E' ovvio che il commissario cercherà finanziamenti ma si comprende perfettamente che trovare un finanziatore nelle condizioni finanziarie di Alitalia e senza garanzia, è abbastanza difficile". Lo afferma il commissario straordinario di Alitalia Augusto Fantozzi intervistato da Radio Uno. "Certamente - ha aggiunto Fantozzi - si farà di tutto per tenerla in vita". "Se ci saranno altre offerte importanti nel breve per assicurare l'attività di volo di Alitalia, verranno tutte esaminate" ha poi assicurato. "Ho parlato personalmente con i presidenti dei grandi vettori europei - ha quindi ribadito - e si erano dichiarati al momento non interessati. Se lo saranno, se lo fossero, e chiunque altro lo fosse, è mio dovere esaminarlo, considerarlo".

18:58 Bonino: "Batosta finale da mirabolanti promesse elettorali"

"La conclusione dell'intera vicenda è una sconfitta innanzitutto per l'intero paese che ne pagherà le conseguenze fino in fondo. Il fallimento dell'Alitalia viene da lontano e ha molti padri, ma è innegabile che la batosta finale è stata data da coloro che hanno trasformato una situazione già all'ultima spiaggia in una questione destra-sinistra puramente per calcolo, passando da mirabolanti promesse elettorali ad un tonfo politico". Lo afferma la leader radicale Emma Bonino, vicepresidente del Senato.

(Continua a pagina 39)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 38)

19:05 Lufthansa: "No comment, ma mercato italiano ci interessa"

"No comment" da Lufthansa su Alitalia dopo il ritiro dell'offerta da parte della Cai. Così a 'il sole 24 ore radiocor' un portavoce della compagnia aerea tedesca, che ha però ribadito che Lufthansa "considera molto interessante il mercato italiano" e che "osserva con grande interesse" quanto succede nel nostro paese.

19:12 Fantozzi a Palazzo Chigi con Gianni Letta, Tremonti e Sacconi

Il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, è a Palazzo Chigi per consultare il governo sulle strade da percorrere dopo il ritiro della proposta di Cai su Alitalia. Alla riunione sono presenti il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta, il ministro dell'Economia Giulio Tremonti, il ministro del Welfare Maurizio Sacconi e quello delle Infrastrutture Altero Matteoli. Riunione alla quale, in collegamento telefonico, partecipano anche i vertici di Cai.

19:35 Bonanni: "Trattativa fallita per colpa di follia di pochi"

"E' stata la follia di pochi e di alcune sigle sindacali che hanno portato alla chiusura delle trattative". Così si è espresso il segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni, nel corso del Tg4.

19:45 D'Antoni: "Responsabilità pesano tutte sul governo"

"Cisl, Uil e Ugl hanno gestito la trattativa al meglio. Quanto alla Cgil, Berlusconi non si sogni di scaricare colpe, perché le responsabilità di questa vicenda gravano tutte sul governo". Lo afferma Sergio d'Antoni, deputato Pd e vicepresidente della commissione Finanze alla Camera.

19:51 Giovani di Confindustria: "Preoccupati per ricadute pesanti"

Il presidente dei giovani di Confindustria, Federica Guidi, si dice "preoccupata" per la situazione che si è venuta a creare in Alitalia. "E' un'occasione persa, l'epilogo peggiore che ci si potesse attendere - ha detto riferendosi al ritiro dell'offerta da parte della Cai - l'avvicinarsi del fallimento avrà ricadute pesanti sul turismo, sul made in Italy oltre che sull'occupazione".

19:57 Conclusa assemblea dei lavoratori, nessun disagio a Fiumicino

Poco prima delle 19,30 si è conclusa all'aeroporto di Fiumicino l'assemblea del personale Alitalia al varco equipaggi. La lunga giornata si è svolta senza incidenti e senza avere ripercussioni sull'operativo della compagnia.

20:08 Conclusa riunione a Palazzo Chigi con Fantozzi

Il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, e il presidente dell'Enac, Vito Riggio, hanno lasciato Palazzo Chigi dove si è svolta una riunione sulla situazione di Alitalia con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, e i ministri del Lavoro, Maurizio Sacconi, e delle Infrastrutture, Altero Matteoli.

20:13 Epifani: "Trattativa nata male e proseguita peggio"

"E' colpa di un negoziato nato male e proseguito peggio". Così il segretario generale della Cgil Guglielmo Epifani, ai microfoni del Tg1, parla del ritiro dell'offerta per Alitalia da parte di Cai. "Noi abbiamo sottoscritto la parte dell'accordo che rientrava nella nostra disponibilità - ha aggiunto Epifani - poi bisogna considerare che un conto è battere i corporativismi dei piloti, un altro è controllare una compagnia aerea contro i piloti e contro gli assistenti di volo". "Bisogna tenere i nervi saldi - ha sottolineato Epifani - è una situazione difficile, non mi piace lo scaricabarile, bisogna trovare le soluzioni, fare riaprire una scintilla. Il presidente del Consiglio deve considerare che contro i piloti non c'è una compagnia aerea".

20:17 Tg1 fa sua posizione Berlusconi: "Colpa di piloti e Cgil"

Colpa della Cgil e dei piloti: il 'cappello' che introduce i servizi del Tg1 delle 20 sulla rottura della trattativa per Alitalia non ricorre a giri di parole. Il testo letto da David Sassoli, il conduttore in studio, ricapitola i punti salienti della giornata, dando conto anche dei festeggiamenti a Fiumicino alla notizia della rottura delle trattative. Ed anche qui il punto di vista dell'ammiraglia dell'informazione Rai è senza zone d'ombra: l'immagine evocata per descrivere "la bizzarra protesta" è quella dell'orchestrina che suona, mentre la nave affonda.

20:18 Epifani: "Situazione seria, drammatizzare non serve"

"Siamo in presenza di una situazione molto seria dopo la decisione della Cai di ritirare l'offerta. Nello stesso tempo credo che bisogna avere un atteggiamento di grande responsabilità senza drammatizzazioni che in questo momento sono meno utili alla ricerca di soluzioni possibili e necessarie". Lo dice il segretario nazionale della Cgil Guglielmo Epifani in conferenza stampa nella sede del sindacato. "Non bisogna far cadere nessuna possibilità per salvare Alitalia dal fallimento", aggiunge Epifani.

(Continua a pagina 40)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 39)

20:22 Epifani: "Indegno questo scaricabarile"

"Lo scaricabarile sulle responsabilità, soprattutto se preventivo, non è degno di un paese civile". Il segretario nazionale della Cgil, Guglielmo Epifani, replica a muso duro a chi accusa la Cgil di aver fatto fallire la trattativa su Alitalia. "Non ho mai visto - spiega in conferenza stampa - una trattativa in cui ogni giorno c'è un ultimatum e tra un ultimatum e l'altro non si lavora sui problemi".

20:23 Epifani: "Per parte che la riguardava Cgil aveva firmato"

La Cgil ha espresso sul piano di salvataggio di Alitalia "una sottoscrizione inequivoca per le parti di sua rappresentatività". Lo ha chiarito il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, spiegando che, per quanto riguarda piloti e assistenti di volo, non poteva prendere una posizione "per un problema di democrazia sindacale: decide il 51% dei lavoratori. E le sigle confederali, tutte insieme, hanno una rappresentatività di gran lunga al di sotto di questa soglia". La posizione della Cgil rispetto al piano della Cai è stata quindi quella di aver "firmato per quello che riguarda la nostra rappresentatività, e ipoteticamente entro questi limiti firmeremo ancora".

20:26 Matteoli: "Fantozzi cercherà di andare avanti il più possibile"

"Il commissario straordinario Augusto Fantozzi ha fatto il punto della situazione. C'è una difficoltà enorme, il commissario farà di tutto per andare avanti il più possibile". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, interpellato dall'Agi, al termine dell'incontro con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, il ministro del Welfare, Maurizio Sacconi, e lo stesso Fantozzi a Palazzo Chigi.

20:29 Alemanno a palazzo Chigi

Il sindaco di Roma Gianni Alemanno, come annunciato da lui stesso durante il consiglio comunale straordinario dedicato alla vicenda Alitalia, è giunto da pochi minuti a palazzo Chigi.

20:31 Epifani: "Il governo deve trovare una soluzione"

"L'azionista di Alitalia, che è il governo, credo che di fronte alla decisione di Cai debba cercare le strade che consentano di trovare la soluzione al problema". Così il segretario della Cgil, Guglielmo Epifani. Certo, aggiunge Epifani, "non tocca a me dire come, quando e in che direzione si debba ricercare questa soluzione".

20:32 Epifani: "Non so se scelta Cai è irreversibile"

"Non so se la scelta di oggi è totalmente irreversibile come sembra o se entro determinati ambiti può essere riproposta. Questo va chiesto a Colaninno". Così Guglielmo Epifani, leader della Cgil.

20:33 Epifani: "Fallimento sarebbe dramma per il Paese"

Per Epifani, "il fallimento di Alitalia non sarebbe un dramma solo per i lavoratori ma un dramma per l'intero Paese. Non credo - aggiunge - che far venir giù le macerie possa servire a qualcuno, non serve certo ai lavoratori ma non servirebbe neanche al Paese che non può permetterselo". Il futuro di Alitalia, dice il leader della Cgil, "è una questione di interesse nazionale di prima grandezza".

20:35 Epifani: "Non si vola contro piloti"

"Lo scaricabarile ha costellato tutta la trattativa ma alla fine il nodo centrale del personale di volo è rimasto irrisolto. Era di lì che bisognava partire perché lo capisce anche un bambino che una compagnia aerea contro i piloti non può volare". Guglielmo Epifani risponde a chi gli chiede come giudichi l'atteggiamento del governo che ha addossato alla Cgil parte delle responsabilità per il ritiro dell'offerta Cai. E a chi ricorda che le altre sigle sindacali hanno firmato, Epifani risponde: "Sottovalutano la portata della questione. Forse perché pensano che si possa fare a meno del consenso dei piloti".

20:37 Epifani: "Abbiamo aderito ma solo per la nostra rappresentatività"

"Attraverso la lettera inviata a Colaninno, noi abbiamo inteso firmare e firmeremo l'accordo, ma soltanto per quello che attiene alla nostra rappresentatività". Così Guglielmo Epifani, leader della Cgil. Epifani spiega che la Cgil "non firma per coloro di cui non ha la rappresentatività e questa è la regola fondamentale della democrazia sindacale. Chi contrae e firma accordi deve rappresentare il 51% dei lavoratori".

20:39 Bonanni: "Spero che Alitalia non fallisca"

"Spero che Alitalia non fallisca". E' l'auspicio espresso dal segretario generale della Cisl, Raffaele Bonanni, secondo il quale bisogna "fare presto perché mentre il medico studia, l'ammalato muore". "Non siamo solo dichiaratori - ha aggiunto Bonanni - noi facciamo gli accordi".

20:53 Roma, consiglio comunale approva mozione

(Continua a pagina 41)

Alitalia, scaduto ultimatum ai sindacati "Cai" avrebbe ritirato l'offerta

(Continua da pagina 40)

Il consiglio comunale di Roma ha approvato all'unanimità una mozione, firmata da tutti i gruppi con cui si impegna il sindaco e la giunta ad assumere con decisione ogni iniziativa unitaria ed urgente nei confronti del governo, del commissario Fantozzi al fine di garantire la continuità operativa delle forze sociali incluse quelle non firmatarie del piano Cai e di quelle economiche per garantire il miglior esito della trattativa.

21:00 Penati: "Mi spiace ma non mi strappo i capelli"

"Mi spiace, ma non mi strappo i capelli. Ora con calma bisognerà valutare la situazione, ma alla luce di come era stata formulata la proposta e dell'atteggiamento del Governo, anche nei confronti del sistema aeroportuale milanese, non considero una catastrofe il ritiro della proposta della Cai". Commenta così Filippo Penati, presidente della Provincia di Milano, il ritiro dell'offerta da parte della cordata guidata da Roberto Colaninno.

21:24 Palazzo Chigi, pressing per nuovo tavolo

Pressing sulla Cai per riaprire il negoziato. A questo è servito una riunione a Palazzo Chigi in serata alla presenza di Gianni Letta e dei ministri Sacconi e Matteoli. Il Governo cerca un nuovo spiraglio affinché non vada in frantumi il lavoro di tanti mesi. Silvio Berlusconi non demorde e proprio da Palazzo Chigi è partita la richiesta di un nuovo tavolo. La Cai -spiegano fonti governative- al momento non arretra e a questo punto se l'associazione dei piloti e la Cgil non cambiano posizione, la trattativa è appesa ad un esile filo di speranza.

21:28 Rutelli: "Alemanno sa se mi ha

detto cialtrone"

"Dovete chiederlo a lui perché l'autore non sono io". Lo ha detto il consigliere comunale dell'opposizione capitolina e deputato, Francesco Rutelli, rispondendo ai giornalisti che gli chiedevano se durante il consiglio comunale sulla vicenda Alitalia il sindaco di Roma Gianni Alemanno gli avesse dato del "cialtrone". "Per fare un battibecco - ha sottolineato Rutelli - bisogna essere in due. Sarà un po' stanco. Non so perché il sindaco abbia reagito in maniera adirata ad un intervento costruttivo ma certo critico sul fatto che il comune si sia svegliato un po' tardi sulla vicenda Alitalia". Per Rutelli "il consiglio comunale vive di dialettica e anche di critica. Alemanno ha sbagliato ad essere scortese".

21:59 Alemanno lascia Palazzo Chigi: "Ho chiesto incontro con enti locali"

"Ho incontrato il sottosegretario Gianni Letta e gli ho consegnato la lettera firmata anche dai presidenti di Regione Lazio e Provincia di Roma, Piero Marrazzo e Nicola Zingaretti, e ho chiesto che ci sia al più presto un incontro gli enti locali". Lo ha detto il sindaco di Roma Gianni Alemanno, uscendo da Palazzo Chigi dove ha incontrato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta, sulla vicenda Alitalia.

22:32 Sacconi: "Senza proposta Cai c'è solo il fallimento"

"Abbiamo pochissimo tempo davanti a noi, una sola proposta quella della Cai" il ministro del Welfare Maurizio Sacconi, durante la trasmissione 'Porta a porta', avverte che "se si conferma quella proposta essere del tutto svanita per Alitalia non c'è che il fallimento".

www.repubblica.it 18.09.2008; 00:30)

Alitalia, ritirata l'offerta Cai Berlusconi: «È un dramma»

Compagnia aerea italiana rifiuta la controproposta dei sindacati.
Sacconi: «Verso il fallimento»

da www.corriere.it (18.09.2008; 21:20)

Cai ritira l'offerta per l'Alitalia.

Scaduto alle 15 e 50 l'ultimatum lanciato ai sindacati, la Compagnia aerea italiana ha deciso di ri-

nunciare all'unanimità al piano di salvataggio.

La decisione è arrivata dopo la proposta ai soci avanzata in assemblea dal presidente Roberto

Colaninno.

Rifiutata anche la controproposta inviata poco prima da Cgil e sindacati autonomi.

A questo punto, spiega il ministro del Welfare

Maurizio Sacconi, «si apre la strada verso il fallimento». «Il ritiro dell'offerta per la Nuova Alitalia -spiega- è la logica conseguenza del-

(Continua a pagina 42)

Alitalia, ritirata l'offerta Cai

(Continua da pagina 41)

l'assurda posizione ostruzionistica assunta dalla Cgil in alleanza con le sigle autonome di piloti e assistenti».

Ma il ritiro di Cai è stato accolto positivamente tra i dipendenti Alitalia che si erano riuniti in assemblea all'aeroporto di Fiumicino. Non appena si è diffusa la notizia tra i circa mille dipendenti, sono scattati gli applausi.

Tra gli slogan, «**miglior falliti che in mano a questi banditi».**

LE REAZIONI

Per Silvio Berlusconi, a questo punto «**la situazione è drammatica».**

«**Siamo di fronte a un baratro»** afferma il presidente del Consiglio, che punta il dito contro i sindacati: «**Le responsabilità di Cgil e piloti sono pesanti. Non vorrei che fosse questa la soluzione che qualcuno si era augurato».**

Secondo Luigi Angeletti, segretario della Uil, si apre adesso una «**catastrofe sociale e sindacale».** «**L'azienda era già morta -aggiunge- e qualche mio collega si accinge a fare il becchino. Tutto ciò mi ricorda la vicenda della Fiat di 30 anni fa».**

Raffaele Bonanni, segretario della Cisl, afferma che «**per responsabilità di pochi pagheranno in molti. Spero che il governo garantisca uno spiraglio».**

Ma il leader della Cgil, Guglielmo Epifani, respinge le accuse: «**Il nostro sindacato si assume le proprie responsabilità, così come devono farlo l'azienda e il premier».** «**Ma lo scaricabarile**

sulle responsabilità, soprattutto se preventivo, non è degno di un paese civile» aggiunge.

«**Non ho mai visto - spiega Epifani in conferenza stampa- una trattativa in cui ogni giorno c'è un ultimatum e tra un ultimatum e l'altro non si lavora sui problemi. È inimmaginabile che il piano di rilancio della compagnia possa avvenire contro la volontà della maggioranza dei piloti e degli assistenti di volo».**

«**Se siamo arrivati fin qui -afferma invece Pierluigi Bersani, ministro dell'Economia del governo ombra del Pd- Berlusconi non cerchi colpevoli. Il colpevole è lui. Purtroppo questo è l'esito di una operazione spregiudicata e irresponsabile che il Governo ha imposto e ha mal guidato».**

L'amministratore delegato di Intesa Sanpaolo, Corrado Passera, dichiara, al termine dell'assemblea Cai, che il fallimento delle trattative è «**un gran peccato».**

Il senatore Roberto Castelli (Lega) dice invece di essere rimasto «**allibito dalle immagini di giubilo dei dipendenti Alitalia».**

Per Enrico Letta (Pd), «**hanno perso tutti. Per l'Italia è un altro passo in giù. Non c'è niente da applaudire e niente di che rallegrarsi. Ora c'è da tenere solo i nervi saldi».**

I VOLI

Sta di fatto che Alitalia rischia seriamente il fallimento.

Per adesso, il commissario straordinario, Augusto

Fantozzi, è «**impegnato nel garantire la piena funzionalità dell'azienda».**

E poi ?

Fantozzi e i ministri interessati torneranno a fare il punto sulla situazione della compagnia di bandiera in un nuovo incontro fissato per lunedì.

Non ci sarebbero problemi per l'operatività della compagnia durante il week-end.

Il commissario, durante questi tre giorni, proseguirà a ricercare soluzioni alternative, partner o società interessate alla compagnia (nel frattempo, Lufthansa ha manifestato interesse per il mercato italiano).

«**Ma Alitalia -precisa Fantozzi- continuerà a volare fino a che ci sono i soldi, poi metterà gli aerei a terra».**

Intanto il commissario ha avviato l'iter per la cassa integrazione straordinaria per i dipendenti legati ai 34 aerei già messi a terra: riguarderà 831 piloti per 12 giorni al mese, 1.383 assistenti di volo per 10 giorni al mese e 2.072 dipendenti di terra per 6 giorni al mese.

Fantozzi è stato inoltre convocato dal presidente e dal direttore generale dell'Enac, Vito Riggio e Silvano Manera, per lunedì 22 settembre, al fine di «**verificare il permanere dei requisiti per il mantenimento delle licenze rilasciate dall'Ente ad Alitalia, Alitalia Express e Volare in base a quanto previsto dai Regolamenti Comunitari».**

LO STRAPPO

La giornata che doveva decidere le sorti di Alitalia si è dunque conclusa

con una rottura.

La Cai aveva avvertito: senza consenso, sarà ritirata l'offerta. Cisl, Uil e Ugl erano pronte ad apporre la propria firma a un accordo con la nuova società, mentre la Cgil e le cinque sigle autonome dei piloti e degli assistenti di volo avevano inviato una lettera a Colaninno, al commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, al ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, e al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, chiedendo un nuovo incontro.

Nella lettera, le sei sigle (**Filt-Cgil, Anpac, Up, Anpav, Avia e Sdl**) confermarono «**l'interesse e la disponibilità all'identificazione di un accordo sulle condizioni contrattuali di piloti, assistenti di volo e personale di terra»**, affermando di essere disposti «**anche a fare sacrifici temporanei e straordinari».**

Oggetto principale della controproposta siglata in via Morgagni era «**la ricerca di una revisione della struttura retributiva tale da consentire l'invarianza delle condizioni retributive in presenza di un aumento contrattato della produttività».**

Altro punto fermo posto dai sindacati era la richiesta secondo la quale la discussione sugli esuberanti di personale avvenisse una volta raggiunto un accordo complessivo. La controproposta, però, non è stata presa in considerazione da Cai. E così si è arrivati al ritiro dell'offerta.

**www.corriere.it
18.09.2008; 21:20**

Alitalia, de profundis ...oppure no ?

da Paolo Di Roberto

La cordata salva-Alitalia si ritira e la **fu** gloriosa compagnia di bandiera rischia il fallimento.

“E’ di fronte ad un baratro”, ha testualmente detto il presidente del consiglio, Berlusconi.

E subito parte la caccia ai colpevoli.

E indovinate chi sono ?

Ovviamente la CGIL, ovviamente il Partito Democratico.

Ovviamente.

Passa quasi in secondo piano, ma non può essere taciuto, per fortuna, la responsabilità dei sindacati piloti dell’Anpac e dell’UP, o quelli degli assistenti di volo.

Già, perché i piloti non sono iscritti alla CGIL, tranne un’esigua e ininfluyente minoranza.

E passa in secondo piano che questi due sindacati sono, politicamente parlando, da sempre vicini ad AN.

Quindi, come sempre, la colpa è tutta e solo della sinistra, del suo ostruzionismo, della sua miopia, che impedisce la realizzazione di un piano di salvataggio e mette, in pratica, ventimila persone in mezzo alla strada.

E Berlusconi ?

Lui non ha colpe, come sempre, anzi, ha fatto il possibile per salvare il salvabile, per il bene dell’Italia e degli italiani.

Noi però ci siamo posti una domanda.

Perché in tutta questa storia c’è qualcosa che non torna.

E la domanda riguarda la cordata italiana.

Era stata annunciata lo scorso Aprile, ricordate, eravamo in piena campagna elettorale e si stava trattando per la vendita di Alitalia ad Air-France, su cui abbiamo già speso cumuli infiniti di parole.

Esiste una cordata italiana e Alitalia, compagnia italiana, deve restare in mani italiane.

Così si era espresso Berlusconi.

Ora: se la cordata italiana era stata annunciata già ad aprile, perché si è cominciato a parlare del piano industriale solo a settembre, ossia dopo cinque mesi ?

Un bel mistero !

Comincia allora a venire a galla la

verità, quella che alcuni organi di informazione, pochi purtroppo, cercano di far filtrare tra le maglie della stampa politicizzata.

Questo salvataggio di Alitalia era un piano studiato a tavolino che andava tutto a vantaggio di pochi intimi amici.

Si poteva facilmente immaginare che non sarebbe stato semplice risolvere il rebus.

Non è facile dire a qualche migliaio di persone che devono restare a casa perché costituiscono un esubero, o convincere coloro che restano che dovranno guadagnare di meno, giusto o sbagliato che sia.

Nessuno di noi rinuncerebbe anche a soli dieci centesimi del proprio stipendio, figuriamoci poi i dipendenti di una compagnia che devono pagare il frutto di una cattiva gestione da parte di amministratori che hanno sempre cercato, come unico fine, di succhiare anche il sangue prima di andarsene (Basta ricordare le strabilianti “buonuscita” –mln di euro- che sono stati riconosciuti ai “presidenti” che venivano sostituiti dopo aver creato deficit allucinanti nei bilanci Alitalia).

Non basta la convinzione che questa cordata sia ormai l’ultima chance.

C’è un’ingiustizia di fondo che deve essere fatta digerire ai dipendenti.

Ma invece di prendere atto di queste difficoltà e di affrontarle il prima possibile per trovare assieme una soluzione, ecco che si decide di lasciar passare tutta l’estate, di farsi le vacanze tranquille nonostante i creditori ormai battessero alla porta. Perché?

Troviamo una sola risposta.

Per trovare la minor resistenza possibile, per mettere i dipendenti con le spalle al muro e costringerli ad accettare qualunque condizione con il ricatto che tanto non esistevano soluzioni alternative, e se anche c’erano, ormai era troppo tardi per cercarle.

Ecco l’uovo di Colombo.

Una strategia preparata a tavolino per oliare l’ingresso di CAI al posto della vecchia obsoleta Alitalia.

Qualcosa però non ha funzionato

ed il piano è fallito, per quanto lo si sia preparato minuziosamente, anche modificando leggi e normative, così d’amblai (vedi la legge Marzano, la normativa Anti-Trust); studiando le normative europee alla disperata ricerca di possibili cavilli con cui fronteggiare gli eventuali contrasti di Bruxelles; organizzazione di una bad-company su cui far confluire tutti i debiti che poi, attraverso due fondi statali di sostegno a creditori e azionisti, sarebbero ricaduti sulle tasche degli italiani.

Un piano quasi perfetto.

Tranne per un dettaglio: l’ostruzionismo dei dipendenti stessi, prima ancora dei sindacati.

Perché i sindacati, ci si dimentica sempre di questo, sono organizzazioni di dipendenti, che seguono la linea voluta dai dipendenti.

Non sappiamo se noi di **G&L**, al posto dei sindacati avremmo firmato oppure no.

Sicuramente il senso di responsabilità avrebbe prevalso sulle becche logiche politiche ed imprenditoriali con cui una banda di furbetti, come sono stati definiti sulla stampa nazionale, voleva portarsi a casa l’Alitalia ben purgata dai debiti, alla faccia del capitalismo, con operazioni simili a quelle che negli anni ’80 hanno avuto successo con la Fiat e che hanno incrementato il nostro debito pubblico: ai privati gli utili, allo stato i debiti.

Oggi come oggi non sappiamo come si evolverà la situazione.

Crediamo che troppi siano gli interessi in gioco perché tutto finisca in malora, e non ci meravigliremmo a vedere le parti di nuovo di fronte al tavolo della trattativa già a partire dall’inizio della prossima settimana.

Ma sia chiara una cosa.

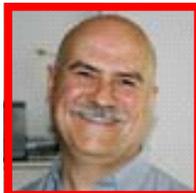
Nessuno cerchi di scaricare le precise responsabilità che il governo di destra ha avuto in questa vicenda.

Troppo evidente è stata la malafede perché la si possa perdonare a cuor leggero.



Alitalia, e adesso che fare ?

di Carlo Scarpa (La Voce.info, 18.09.2008)



L'offerta della Cai è stata ritirata. Significa che Alitalia non ha

alternative concrete se non la liquidazione. E' una cosa grave. Diverse volte, abbiamo denunciato i costi elevati di questa operazione, anche se, probabilmente, il costo del fallimento è ancora più elevato. Lo scopriremo nei prossimi giorni. Quali sono ora le alternative? Intanto il Commissario deve decidere se continuare a far volare o meno gli aerei di Alitalia. Ha le possibilità di farlo. Ha anche le possibilità di attingere a risorse finanziarie specifiche e privilegiate, con garanzie particolari per chi fornisca queste risorse finanziarie. Auspichiamo che il Commissario decida di farlo. E' possibile soprattutto su quelle tratte in

cui Alitalia guadagna direttamente denaro, in particolare la Milano - Roma. Un'analisi precisa di quali rotte sono vantaggiose la può fare soltanto Alitalia. È chiaro che Alitalia non può chiudere domani. Bisogna anche decidere cosa fare dei suoi asset. Se la cordata italiana ha effettivamente chiuso i battenti le uniche alternative potranno essere all'estero. Le ipotesi più verosimili sono Air France o Lufthansa. A condizioni purtroppo ancor più pena-



lizzanti di quelle ipotizzate per la Cai e ora rifiutate. La trattativa sarà difficile. Ora il palli-

no è in mano al governo e "ai piedi" (per venire qui o andarsene) degli investitori stranieri. Non ci resta che sperare che siano ancora interessati al mercato aereo italiano che è ricco e può dare grandi soddisfazioni. Ci vuole ora un opera-

tore serio e motivato, in grado di cogliere questa opportunità.



Giustizia e Libertà

Periodico Politico Indipendente

Autorizzazione Tribunale di Roma
n° 540/2002 del 18.09.2002

Proprietà: L. Barbato
Redazione: Via Monte di Casa, 65 -00138- Roma
E-Mail: G-L@mclink.it
Fax: (+39) 06.6227.6293

Direttore Responsabile: Luigi Barbato
Vice Direttore: Paolo Di Roberto
Redattore Capo: Fernando Esposito