

Sindacati al Mise per Alitalia ma senza le Ferrovie

di Angela Zoppo

L'ad di Fs, Gianfranco Battisti, non andrà domattina al Mise all'incontro tra il ministro e vicepremier Luigi Di Maio e i sindacati Alitalia. A chiederne la presenza erano stati proprio i rappresentanti dei lavoratori, che vogliono conoscere prima possibile i dettagli del piano di integrazione fra treni e aerei e il nome del partner internazionale (tra Delta, EasyJet e Lufthansa), che appoggerà

salvataggio e rilancio della compagnia. Ma in questa fase ancora aperta, la partecipazione di Battisti al tavolo è giudicata prematura: prima i vertici di Fs vogliono concludere la confirmatory due diligence, il supplemento di verifiche necessario per poter arrivare a un'offerta vincolante. Sulla stessa linea si muovono i tre commissari straordinari, Enrico Laghi, Stefano Palcari e Daniele Discepolo, appena entrato nella terna in sostituzione di Luigi Gubitosi.

Per i tempi si rimane a quanto annunciato dallo stesso Di Maio, col 31 gennaio data cruciale per la presentazione del piano industriale e dell'offerta da parte della newco a guida Fs. Al tavolo di domani mattina resteranno comunque tutte le questioni anticipate dai sindacati dopo la convocazione: individuazione del partner internazionale, piano, salvaguardia dei livelli occupazionali e conferma anche per il 2019 del finanziamento del Fondo di solidarietà del trasporto aereo.

Intanto contro l'integrazione Fs-Alitalia si è espresso anche Carlo Cottarelli, attraverso un'analisi pubblicata dall'Osservatorio Cpi (Costi pubblici italiani), che somma in 10,4

miliardi di euro gli oneri lordi a carico dello Stato per tenere in piedi la compagnia dal 1974 al 2017, per concludere che l'azionista pubblico non ha funzionato. «Occorre chiedersi quale debba essere il rapporto futuro tra l'azienda e lo Stato, anche perché l'Amministrazione Straordinaria ha ormai esaurito i propri compiti», osserva lo studio. «È auspicabile che non si operi nella direzione di un matrimonio con Fs. Non si vede infatti nessun motivo per cui lo Stato debba partecipare

nel capitale di una compagnia di linea quando, nei principali Paesi, questo non avviene».

Anche Cottarelli riconosce che la gestione commissariale ha ridotto le perdite di Alitalia. Gli ultimi dati della compagnia si riferiscono agli 11 mesi del 2018, che mostrano i ricavi passeggeri in aumento del 7,1% anno su anno, a oltre 2,4 miliardi di euro. I dati di novembre indicano un aumento ancora più marcato, l'8,3% rispetto allo stesso mese del 2017. Su queste basi è aggiungendo anche

le altre voci di fatturato, il 2018 potrebbe chiudersi con ricavi superiori ai 3 miliardi di euro. Ma le conclusioni di Cottarelli sono opposte a quella del governo. «I casi sono due: se la compagnia è stata risanata non si capisce perché un passaggio in mano pubblica sia giustificato. Se la compagnia non è stata risanata, non si vede perché la gestione pubblica possa portare alcun beneficio. Da un lato si rischierebbe di generare nuovi interessi politici intorno all'andamento della compagnia e mettere altri soldi pubblici a rischio per nuovi interventi sulla stessa in futuro», conclude l'analisi dell'Osservatorio. (riproduzione riservata)



Gianfranco Battisti