

## **Nella partita Alitalia il ruolo decisivo di Toto e Spadaccini**

ROMA. «Non c'è più una lira e nemmeno nulla da discutere», parola di Roberto Colaninno, presidente del Cai, Compagnia aerea italiana, che tenterà di traghettare l'Alitalia fuori dal fallimento. E ci proverà fino ad oggi pomeriggio, ore 15.50, né un minuto in più né uno in meno, ha detto a chiare lettere.

Perché dopo trattative estenuanti portate avanti fino a tarda ora nelle ultime settimane non ne può più. O i sindacati firmano o l'accordo salta.

«Se i lavoratori di Alitalia non danno il consenso al piano io ritiro la mia offerta», ha detto. E per far capire che questa volta non sta scherzando e questo ultimatum è vero ha aggiunto: «lo avrei già fatto stamani se il governo Usa non fosse intervenuto per salvare Aig (il colosso assicurativo a un passo dal crac, ndr)». E chissà se che il piano Fenice, come è stato ribattezzato, non riesca a far risorgere la compagnia dalle sue stesse ceneri.

In questa operazione giocano un ruolo importante anche due abruzzesi del volo, Carlo Toto (probabilmente più famoso e più agguerrito) e Giuseppe Spadaccini (meno conosciuto ma che gioca una partita altrettanto importante).

L'accordo quadro del Cai prevede una ricapitalizzazione iniziale della Nuova Alitalia di almeno 1 miliardo di euro, il conseguimento del pareggio operativo in poco più di 2 anni e l'assunzione di un totale di 12.500 persone, Air One compresa (che dovrebbe diventare azionista), di cui 1.550 piloti, 3.300 assistenti di volo e 7.650 operai, impiegati, quadri e dirigenti.

Attualmente Air One conta più di 3.000 addetti e Alitalia circa 19.000, precari compresi. Nei giorni scorsi Toto si era augurato che l'accordo andasse in porto, assicurava ai suoi uomini che l'offerta era seria e concreta. Insomma lui ci crede sul serio. Fatto sta che ad oggi Air One è una compagnia con debiti e secondo il piano del Cai, l'imprenditore teatino conferirà «taluni rami aziendali per un controvalore pari a 300 milioni», che porteranno il capitale a 1,1 miliardi. Quello che è certo è che Air One non metterà soldi e non si comprende a cosa ci si riferisca quando si parla di «rami aziendali». Certo, il riferimento non è agli aerei che sono in leasing.

E anche vero, però, che in caso di mancato accordo la compagnia del gruppo Toto rimarrebbe operativa sul mercato senza subire contraccolpo alcuno. Bisognerà solo vedere se, con la morte della concorrente e il conseguente accaparramento di una grossa fetta del traffico aereo, riuscirà a sopravvivere ai debiti che le sono attribuiti e denunciati di recente dall'aeroporto di Napoli che supererebbe il milione di euro, (addirittura superiore a quello con Alitalia che si ferma a 700mila euro).

## **L'INGRESSO DI UN ALTRO ABRUZZESE**

Ma in questa trattativa, come ha riferito il Corriere della Sera qualche giorno fa, sarebbe pronto ad entrare anche un altro abruzzese. Si tratta di Giuseppe Spadaccini, il 51enne ingegnere ed ex pilota, oggi patron di Itali Airlines, una piccola società con sede a Pescara con un fatturato di 90 milioni di euro. La società opera anche nel settore antincendio con sei Canadair di sua proprietà e altri sedici della Protezione Civile. Tra le attività anche un servizio di aeroambulanza. Opera con 10 aerei, tra cui alcuni MD80, che le vengono affittati da una società portoghese che li ha acquistati da Alitalia. All'inizio del 2007 opziona 10 Sukhoi Superjet 100-95 (valore 280 milioni di euro). Ma nel 2006 l'Ente di controllo dei voli (Enac) dispone il blocco dei voli di due aerei MD 80 della compagnia per carente documentazione degli standard di sicurezza.

A Spadaccini sarebbero adesso destinati da 30 a 50 Md-80 (o anche Atr), dismessi dall' ex compagnia di bandiera, e il relativo personale di volo, in particolare da 300 a 500 piloti. Ma il ruolo di Itali Airlines potrebbe essere anche un altro: assorbire le rotte dismesse dalla nuova Alitalia perché sovrapposte a quelle di Air One e quindi nel mirino dell' Antitrust. Si tratterebbe di un contributo al rafforzamento del monopolio tutto italiano sul mercato domestico. A gennaio scorso Spadaccini è stato coinvolto in un' inchiesta della Guardia di finanza. L' ipotesi della procura è frode fiscale e riciclaggio per una serie di società con sede all' estero.

## IL NI DEI SINDACATI

L'ultima parola oggi spetterà ai sindacati che dopo l'ultimatum di Colaninno sembrano più propensi ad accettare l'accordo. Tutti tranne la Cgil che probabilmente aspetterà l'ultimo minuto. L'ennesima e definitiva versione del piano presentato da Cai prevede circa 3.000 esuberanti e un taglio dei salari del 6-7%. Per chi risulta in esubero sono previsti 7 anni di ammortizzatori sociali all'80% dello stipendio medio ricevuto negli ultimi 12 mesi.

L'idea della cordata è quella di tagliare tra 80 e 100 aeromobili e pensare ad una nuova compagnia nazionale che sfrutti il mercato del corto-medio raggio con 65 destinazioni, di cui circa sedici intercontinentali e le altre 49 sparse tra Italia e Europa. Addio agli hub di Milano e Roma e via libera a sei mini hub, cioè sei aeroporti principali come Roma, Milano, Torino, Napoli, Venezia e Catania.

## GLI STIPENDI

Gli stipendi attuali dei piloti Alitalia vanno da 68.000 a 121.000 euro annui; tra gli 88.000 e i 174.000 euro per i comandanti. I colleghi francesi hanno retribuzioni tra gli 89.000 e i 170.000 euro, mentre per quelli tedeschi il valore medio è di circa 150.000. Ben più basso è il livello retributivo dei piloti di Air One (si aggira intorno ai 6.750 euro lordi mensili quelli di comandanti con 10 anni di servizio).

Il piano proposto dal Cai prevede un trattamento mensile complessivo non inferiore del 6%-7% di quello attuale (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.

Un assistente di volo percepisce uno stipendio di 3.400 mila euro lordi al mese, cifra alla quale debbono essere aggiunti: gli scatti di anzianità, le maggiorazioni riconosciute in base alle ore di volo svolte e alle tratte aeree percorse, gli eventuali premi di produzione.

Per loro il piano prevede un 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.