

Fantozzi: la grandeur ha ucciso Alitalia. Il commissario in una intervista all'Espresso rivela i retroscena e azzarda un paragone con Bondi alla Parmalat

Cai decide il nome del futuro: quello di sempre. Quasi certa Air France. Oggi lavoratrici madri davanti al Quirinale Ma si tratta

ROMA. Tutta nuova tranne il nome: Alitalia. Quella che decollerà il 13 gennaio sarà una compagnia aerea inedita, dalla proprietà al network fino ai dipendenti, tutti riassunti ex novo. Ma il nome e la livrea non verranno mandati in soffitta: il marchio Alitalia è la cosa più preziosa, è la convinzione in casa Cai. «Si chiamerà semplicemente Alitalia, non nuova Alitalia» dice il vicepresidente di Cai, Salvatore Mancuso.

E ieri l'assemblea straordinaria dei soci della cordata di Roberto Colaninno ha sancito il cambio del nome in Alitalia. In vista della partenza del 13 gennaio si sta chiudendo con il partner straniero che sarà - tranne sorprese dell'ultim'ora - Air France, con circa il 25%; la firma intorno al 10 gennaio. «Stiamo lavorando, la conclusione è vicina», ha detto Mancuso al termine dell'assemblea che ha ratificato l'ingresso nel Cda dell'imprenditore napoletano Ninni Carbonelli D'Angelo.

«Non devo rispondere a Catricalà, io», ha poi replicato Mancuso sull'ammonimento del presidente dell'Antitrust circa il controllo delle tariffe della nuova Alitalia.

Proseguono intanto gli incontri tra sindacati e nuovo management sui criteri di assunzione; ieri Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt e Ugl hanno affrontato il capitolo lavoratori di terra, con code di approfondimenti su piloti e assistenti di volo. Degli addetti alle pulizie, servizio che dovrebbe essere esternalizzato, si parlerà il 5 gennaio. In ballo ci sono la Eas, società di Air One, e la Flight Care.

E oggi alcune centinaia di lavoratori Alitalia, secondo il Sdl, manifesteranno davanti al Quirinale, per spostarsi poi al ministero delle Pari Opportunità. Al centro della protesta, il «trattamento subito da parte di Cai da lavoratrici madri, discriminate - secondo il sindacato - nei criteri e nelle condizioni poste per la riassunzione, tanto che molte preferiscono la cassa integrazione al reimpiego» dice il coordinatore Sdl, Fabrizio Tomaselli.

Alitalia «è morta di grandeur, non per il mio taglio dei voli. Nella mia relazione sulle cause dell'insolvenza - afferma Fantozzi sull'Espresso - dico chiaramente che l'azienda ha sperperato: non è un mistero che ci sono 5 procuratori della Repubblica al lavoro nei nostri uffici e la Corte dei Conti che indaga». «In realtà le prenotazioni, dopo il crollo di ottobre-novembre, sono in netta ripresa». Alitalia ha voluto «mantenere in piedi una struttura troppo ampia rispetto alle sue possibilità di produrre reddito. Pagava tutto il triplo». Così mandava «tre macchine per prendere l'equipaggio, perchè se la prima buca e la seconda rompe il motore... era uno spreco». Anche il carburante «certamente era pagato troppo». Il commissario non nasconde le difficoltà incontrate nel vendere la compagnia per la «dialettica sindacale; un balletto tra di loro su chi firmava e chi no». I piloti «hanno preferito la guerra per il potere in azienda, lo scontro per comandare piuttosto che convincere della loro indispensabilità. L'Anpac ha frantumato se stessa».

Fantozzi affronta anche il nodo dei debiti della bad company. «Gli attivi non basteranno a pagare tutti i passivi, 3,2 miliardi». Come aerei, AirOne era messa meglio di Alitalia. «Io ho da vendere 90 MD80, che valgono poco: ho appena fatto il bando». Almeno 12 aerei interessano Blue Panorama, che ha annunciato ieri l'offerta.

Tra le spese della bad company ci sarà anche un compenso per Fantozzi? «Non lavoro gratis» e accenna un paragone con Bondi alla Parmalat.