

Si profila una soluzione per hostess e steward  
Brutti (Filt Cgil): «Intese globali, non a spezzoni»

# Svolta per Alitalia Trattativa ripresa accordo in vista?

Svolta nella vertenza Alitalia. Ieri sera sindacati ed azienda si sono riuniti attorno ad un tavolo per cercare di raggiungere un accordo. Dopo la rottura dei giorni scorsi, si respira un clima nuovo: intesa imminente? Lo scoglio più difficile riguarda i tagli agli stipendi e la nuova normativa per gli assistenti di volo. Ma il sindacato non vuole lo spezzettamento dell'intesa: si cerca una firma globale su tutte le questioni aperte. Il problema Sulta.



Passaggio durante lo sciopero a Fiumicino; a destra Roberto Schisano

Giulio Broglio/Ap

GILDO CAMPESATO

ROMA. La svolta è avvenuta l'altra sera. L'amministratore delegato di Alitalia Roberto Schisano ha preso in mano il telefono ed ha chiamato i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti e Anpav. Un invito a cena per cercare di riannodare i fili interrotti della trattativa Alitalia. Pur se si trattava di un incontro «informale», non certo di una ripresa delle trattative, l'improvviso «verice» ha comunque consentito alle due parti di tornare a parlarsi dopo la rottura della scorsa settimana e lo sciopero che lunedì ha tenuto a terra metà voli di Alitalia e Ati.

I sindacalisti si sono presentati all'appuntamento con Schisano, ma hanno messo subito una cosa in chiaro. Nessuna ripresa del confronto sarebbe stata possibile se l'Alitalia non avesse sospeso i tumi di servizio decisi unilateralmente dall'azienda. Un provvedimento che i sindacati hanno immediatamente bollato come una «provocazione», utile solo a creare nuove «tensioni» nella trattativa. Schisano ha acconsentito a levare di mezzo un ostacolo che rischiava di compromettere seriamente il prosieguo del dialogo e da quel momento il clima è cambiato. Sino a far prevedere un accordo in tempi rapidi? Difficile a dirlo. Quel che è certo, è che ieri pomeriggio alle 17 sindacati ed azienda si sono ritrovati nella sede dell'Alitalia alla Magliana con l'obiettivo di giungere ad una soluzione.

L'Alitalia punta ad un'intesa immediata e per questo vorrebbe concentrare la trattativa sulla questione più rilevante ma anche di più difficile soluzione: il nuovo trattamento economico e normativo di hostess e steward. Il resto dei ca-

piloti aperti verrebbe invece lasciato ad una definizione successiva. Dal punto di vista dei risparmi sui costi del personale, infatti, è soprattutto sugli assistenti di volo che l'Alitalia intende ottenere la maggior parte dei risparmi ed è dunque intenzionata ad agire in tempi rapidi.

Ma il sindacato non sembra molto d'accordo a firmare un'intesa su una vicenda così delicata e controversa come il nuovo trattamento ad accettare tagli sino a 100 miliardi, Alitalia ne voleva attorno ai 140. Ad aumentare le difficoltà è la particolarità della trattativa, rovesciata rispetto alle tradizionali vertenze sindacali. Stavolta non è il sindacato che chiede aumenti salariali e l'Alitalia che resiste, ma l'azienda che pretende drastici tagli agli stipendi ed il sindacato che cerca di cedere il meno possibile.

«Siamo ad una svolta - ha commentato in serata il segretario della Fit Cisl Silvano Barberini - Lavoriamo al documento finale. Nelle prossime ore si dovrebbe arrivare ad un passo conclusivo, almeno per i complementari di bordo. Dobbiamo però ancora esaminare le questioni relative al personale di terra e domani (oggi, n.d.r.) affron-

teremo quelle dei piloti». Stando alle indiscrezioni, l'azienda intenderebbe recuperare 417 assistenti di volo grazie alla riduzione di una unità operativa nei voli a lungo raggio. Il risparmio sarebbe di circa 95 miliardi. Ci sarebbero poi tagli alle retribuzioni, soprattutto nelle voci relative alle spese per trasferte. I tagli al personale di terra avverrebbero in maniera «indolora» attraverso preposizioni ed esodi incentivati. Ed i piloti accusati di non voler sacrificare nulla? Anche a loro verrebbe chiesto di contribuire al risanamento con qualche rinuncia. Rimane il problema del Sulta, il sindacato di base che ha mostrato una buona capacità di mobilitazione e che sta aumentando i consensi tra hostess e steward. Schisano non l'ha chiamato al tavolo delle trattative. Secondo Brutti, invece, deve partecipare al confronto. Netamente contrarie Cisl e Uil. Il Sulta ha chiesto l'intervento del ministro del lavoro Clemente Mastella e conferma gli scioperi del 21 e 22 luglio. Giulio Macerati, presidente dei senatori di Alleanza nazionale, chiede la testa dei vertici Alitalia perché «coltivano un rapporto privilegiato con la triplice sindacale ignorando la crescente rappresentatività dei sindacati autonomi e della Cisl».

Parla l'amministratore delegato della compagnia aerea

## Schisano: «O l'intesa o si muore»

ROMA. «Braccio di ferro coi sindacati? Io invece dico che ci sono buoni margini per un'intesa. E sa perché? Perché al di là delle posizioni che ancora restano differenti, mi sembra che siamo tutti d'accordo su una questione fondamentale: l'Alitalia può sopravvivere solo se si dà una struttura dei costi concorrenziale col mercato. Sia i sindacati, sia i lavoratori del gruppo, ma anche i nostri clienti hanno consapevolezza di questo. Credo che tutti vogliano un'Alitalia forte e competitiva. Il resto è solo forma, ritualità». L'amministratore delegato di Alitalia Roberto Schisano approfitta di una pausa dei lavori dell'assemblea Confetra, l'organizzazione delle imprese di trasporto merci, per fare il punto coi giornalisti sulla vertenza sindacale più incandescente del momento. Le trattative sono riprese solo nella tardo pomeriggio di ieri, ma Schisano sembra ottimista nonostante la chiara insoddisfazione degli assistenti di volo ad accettare drastici tagli ai loro stipendi accompagnati da aumenti di produttività.

«Per sedervi nuovamente al tavolo delle trattative avete dovuto cedere sui nuovi tumi di servizio di hostess e steward». Le aperture sono venute da entrambe le parti. Noi ci siamo detti disponibili su alcune questioni specifiche, i sindacati su alcuni principi normativi. Allora dene fermi gli obiettivi del piano? Assolutamente. Dobbiamo ridurre nel più breve tempo possibile i nostri costi operativi del 12%. Altrimenti, la nostra situazione dell'Alitalia non sarà più sostenibile. Parlate di tagliare i costi del personale del 20%. Rimane un nostro obiettivo, ovviamente a parità di fatturato. Dovrete anche tagliare molti posti di lavoro. Quanti? Non sono in grado di quantificarli puntualmente. Dipende anche dallo sviluppo che avrà l'azienda. Noi non pensiamo certo di cedere agli altri quote del nostro mercato. Anzi, le confermo che nell'arco del triennio '94-96 intendiamo aumentare la nostra capacità di offerta e le ore volate di circa il 22% aprendo anche 15 nuove destinazioni e 41 nuovi collegamenti. Date molta enfasi al costo del lavoro. Ma il resto delle misure del piano che fine hanno fatto? Siamo già partiti con 30 programmi puntuali che ci consentiranno un risparmio di 700 miliardi. Vorrei ricordare il ridisegno della rete, la ridecisione dei contratti con tutti i nostri fornitori di aerei, l'alleggerimento dei quadri direttivi, la fusione Alitalia-Ati, la revisione

della struttura organizzativa. All'Alitalia vecchia maniera aveva dato 500 giorni di vita. Sono già passati un paio di mesi. Il fattore tempo è determinante. Dobbiamo agire in fretta. Per fare un paragone con la formula uno, non c'è una data magica in cui si accende un semaforo verde e parte il piano. C'è però una data castro: quella in cui si abbassa una bandiera a scacchi e se non si è pronti si chiude. Non sta un po' drammatizzando la situazione? No, la situazione è quella che ho descritto. Vede, si tratta di passare da una cultura di un'azienda che esiste per diritto divino e volontà della nazione alla cultura di un'azienda che esiste solo perché lo merita, perché produce risultati che la fanno stare sul mercato. Gli assistenti di volo lamentano violazioni contrattuali. Non abbiamo fatto nulla di irregolare. E poi, al fondo credo vi sia anche una questione di atteggiamento mentale. Si tratta di passare da una cultura ossessionata dai contratti ad una ossessionata dal servizio al cliente, cioè dal fatto di volere, dovere e poter dare ai nostri clienti il servizio che si aspettano. Dopo la rottura dei giorni scorsi avete ripreso il confronto con i

sindacati confederali e l'Anpav. Ma al tavolo delle trattative non avete chiamato il Sulta. Ci sembra giusto trattare con quelle organizzazioni sindacali che hanno firmato il contratto. Eppure il Sulta ha mostrato una buona capacità di mobilitazione e sta aumentando le adesioni tra hostess e steward. Noi cerchiamo il consenso e non vogliamo lasciar fuori nessuno. Intendiamo comunicare coi lavoratori, tenerli informati, anche individualmente. La trattativa è ripresa. Contate su un accordo in tempi rapidi. Diciamo per la fine di questa settimana? Spero prima, fra uno o due giorni. Piano di riassetto, risoluzione della questione Malpensa: basterà per rilanciare l'Alitalia? Sono le questioni più importanti. Ma non bisogna dimenticare il resto: l'integrazione degli aeroporti col territorio grazie a collegamenti efficienti, la revisione della legge 146 sul diritto di sciopero per evitare che ogni piccola tensione sindacale si ripercuota sul servizio, l'armonizzazione delle aliquote Iva sul trasporto aereo, l'adesione dell'Italia ad Eurocontrol per partecipare al sistema europeo di controllo del traffico aereo. G.C.

## FIAT. Fim e Uilm firmano prima con Fiom e poi con Fismic Accordi fotocopia, ma separati

TORINO. La Fiat ed i sindacati hanno sottoscritto ieri due intese. Sono perfettamente uguali, in fotocopia. Una però è firmata da Fiom, Fim e Uilm, l'altra da Fim, Uilm e Fismic-Sida. Con questo espediente, un po' grottesco e bizantino, è stata momentaneamente risolta una «grana» che tornerà però ad esplodere nelle prossime settimane: quale nuovo modello di contrattazione si deve adottare nella più grande impresa italiana, dopo che l'elezione delle Rsu da parte dei lavoratori ha cambiato le regole del gioco. Sul contenuto delle intese c'è poco da dire. Si doveva solo calcolare l'ammontare del «premio performance di gruppo» e verbalizzare il risultato. Poiché la formula del premio, concordata nell'ormai lontano 1988, fa riferimento anche alla redditività aziendale ed il '93 per la Fiat è stato un anno nero, i lavoratori alla vigilia delle ferie prenderanno da 46 a 60.000 lire in meno dell'anno scorso: 211.000 lire invece di 257.000 gli operai fino al 4° livello, 227.000 lire invece di 276.000 quelli di 5° livello, 242.000 e 274.000 lire anziché 295.000 e 334.000 gli impiegati di 6° e 7° livello. È evidente l'opportunità di ripensare il meccanismo del premio, ancorandolo al ruolo dei lavoratori anziché ai risultati di bilancio.

Prima di mettere nero su bianco queste cifre vi sono state però ore di discussione. La segretaria nazionale della Fiom, Susanna Camusso, ha sollevato la questione della presenza al negoziato del Fismic-Sida, il vecchio «sindacato giallo» della Fiat, che mantiene connotati aziendalistici anche se negli ultimi anni ha operato in unità con i confederali. Il Fismic infatti non ha presentato liste alle elezioni delle Rsu, mentre l'accordo interconfederale del 23 luglio attribuisce la titolarità della contrattazione alle Rsu ed alle «organizzazioni sindacali di loro riferimento». Non ci siamo presentati, ha replicato Giuseppe Cavallitto, segretario del Fismic, perché le regole fissate da Fiom, Fim e Uilm favoriscono queste tre organizzazioni, permettendo loro in Fiat di nominare tutti i delegati «esperti» ed un terzo di quelli che sostituiscono le vecchie Rsa: su 2144 delegati della Fiat-Auto solo 536 vengono eletti direttamente dai lavoratori. Il 78% degli iscritti al Fismic hanno però votato (prevalentemente per la Fim-Cisl - n.d.r.) e il sindacato aziendalista si presenterà alle elezioni nel nuovo stabilimento di Melfi. Con il Fismic si sono schierati i segretari nazionali Roberto Di Maulo della Uilm e Pier Paolo Barretta della Fim, sostenendo che l'u-

nità sindacale va costruita anche con questa organizzazione e che respingere il Fismic favorirebbe le forze che pensano di dar vita a sindacati corporativi di destra opposti ai confederali. Si è ricorsi infine allo stratagemma degli accordi-fotocopia in attesa di un chiarimento nazionale. Dietro le schermaglie procedurali, c'è una questione politica di sostanza. Per anni la contrattazione alla Fiat è stata accentrata nelle segreterie nazionali che negoziavano su tutto, anche su problemi specifici di fabbrica, e sindacati che alla prova del voto hanno ottenuto scarsi consensi potevano imporre veti e soluzioni. La centralizzazione delle trattative e gli accordi scendenti che ne sono scaturiti hanno favorito le affermazioni ad Arese e Pomigliano dei Cobas (che ieri non erano presenti, ma si sono conquistati col voto il diritto a negoziare). Dopo l'elezione delle Rsu non è accettabile il tentativo di accreditare i vecchi soggetti contrattuali e continuare col metodo di prima. Che tutto sia cambiato nelle relazioni sindacali è dimostrato dal fatto che non solo la Fiom, ma anche il Fismic ha ieri riconosciuto la necessità di una legge sulle rappresentanze sindacali. È orientamento analogo starebbe maturando anche in Fim e Uilm. M.C.

CGIL, CISL, UIL. Gli esecutivi avviano il confronto nelle strutture di base

## Unità sindacale al nastro di partenza

Parte il processo di unità sindacale. Cgil, Cisl e Uil avviano la discussione nelle strutture per darsi appuntamento a novembre per la «costituente» del nuovo sindacato. «Non possiamo consentirci fallimenti», dice il leader della Cgil, Sergio Cofferati. Il segretario generale della Cisl, Sergio D'Antoni, preme l'acceleratore rispetto alle resistenze inespresse. Alfiero Grandi indica le tappe intermedie per evitare «false partenze».

PIERO DI SIENA

ROMA. Gli ormecci sono stati rotti, ieri infatti il processo che dovrebbe portare Cgil, Cisl e Uil a dare vita a un nuovo sindacato unitario ha preso il via alla riunione unitaria dei tre esecutivi, i quali hanno deciso di aprire la discussione in tutte le strutture di categoria e periferiche. E, come ha detto nelle conclusioni il segretario generale della Cgil, Sergio Cofferati, «nessuno può permettersi di aprire una prospettiva di questo genere per andare incontro a un fallimento». E, afferma il leader della Cgil, il primo passaggio delicato è costituito dalla tenuta unitaria rispetto al confronto col governo sul mercato del lavoro e sull'applicazione dell'accordo di luglio. «Se su queste materie - dice Cofferati - ci fossero delle differenze tra di noi, il lavoro che abbiamo fatto fino a oggi per il nuovo sindacato ne sarebbe seria-

mente danneggiato». La discussione di ieri, se da un lato ha dimostrato che non ci sono più ostacoli all'idea della costituzione di un nuovo sindacato, ha messo sul tavolo tutti i problemi irrisolti. Il primo a farlo è stato il segretario della Uil, Silvano Veronesi, che era stato incaricato di introdurre la riunione. Secondo Veronesi, «il rapporto tra concertazione e contrattazione rimane sul piano dei principi un punto da chiarire più a fondo». Il secondo problema, dice Veronesi, resta quello noto dell'oscillazione tra un sindacato «degli iscritti» e un sindacato rappresentativo di tutti i lavoratori. Interamente teso ad evitare «false partenze» è invece l'intervento del segretario confederale della Cgil, Alfiero Grandi. Perché il processo unitario poggi su basi sicure è necessario per Grandi innanzit-

to estendere l'elezione delle Rsu, «che costituiscono un'esperienza ancora limitata». In secondo luogo, sarebbe utile aprire la discussione «su quadri, strutture e regole del nuovo sindacato», a partire dai rapporti tra Cgil, Cisl e Uil. Per Grandi, insomma, è meglio procedere «per tappe intermedie», «per far sì che tutti si possano riconoscere nel futuro sindacato». Per affermare, anche lei, l'esigenza di dare vita a un nuovo soggetto unitario, Betty Leone, neosegretaria confederale della Cgil, parte da un'ottica del tutto particolare, quella della «frammentazione del mondo del lavoro, dell'estendersi dei lavori atipici e precari». «Per evitare la deriva corporativa - continua Betty Leone - è necessario un sindacato che rappresenti non solo i lavoratori e le lavoratrici dei grandi gruppi, ma anche i disoccupati, i pensionati, i portatori di handicap, gli immigrati». Sergio D'Antoni, invece, riconferma una sorta di impazienza a giungere all'approdo unitario. È un ruolo non nuovo in questa discussione del leader della Cisl. Ma questa volta D'Antoni non tenta di sottovalutare le distanze che ci sono ancora tra le diverse organizzazioni, soprattutto nella concezione del sindacato e del suo rapporto con gli iscritti e i lavoratori. Ed è costretto ad ammettere che anche nella Cisl ci sono resistenze, caso-

**AI LETTORI**  
Nell'Unità di ieri, a pagina 7, per uno spiacevole incidente, al posto dell'articolo riguardante gli scioperi negli aeroporti è apparso un articolo già pubblicato la settimana scorsa, anch'esso dedicato alla vertenza Alitalia. Ce ne scusiamo con i lettori.