

Economia e lavoro

Sit-in tra gli aerei piloti in guerra Alitalia: trattiamo

Clamoroso a Fiumicino: oltre cento piloti Alitalia hanno invaso la pista bloccando per quasi tre ore i voli Ansett in partenza per Chicago e Boston. Intanto, Anpac e Fit Cisl annunciano una intera giornata di sciopero dal 12 al 13 febbraio. L'Alitalia porge un ramoscello d'olivo: torniamo al tavolo di trattativa. Ad esasperare il confronto, una richiesta di aumenti salariali per 26 milioni annui. Voli in affitto anche sul medio raggio?

GILDO CAMPESATO

ROMA. In mattina a Fiumicino il nuovissimo A-340 della Cathay Pacific si alza regolarmente in volo verso Hong Kong celebrando così il suo debutto romano. Qualche decina di metri più in là, un gruppo di oltre un centinaio di piloti sguscia dalle porte di servizio eludendo la vigilanza della polizia e si impadronisce della piazzola di servizio circondando due Boeing 737 Alitalia ormai pronti per il decollo verso Chicago e Boston. Obiettivo: impedire la partenza. È un po' l'immagine emblematica della situazione in cui è precipitata la nostra compagnia di bandiera. Se gli stranieri moltiplicano il pressing concorrenziale fin dentro i nostri confini con offerte sempre più aggressive, a casa nostra ci si dibatte in una crisi finanziaria senza precedenti di cui l'esasperazione dei piloti è una delle conseguenze più clamorose.

Che quella di ieri fosse una giornata particolare lo si sapeva sin dall'inizio. Sin da quando l'Alitalia aveva annunciato che col primo febbraio avrebbe preso il via l'operazione Ansett: equipaggi ed aerei australiani disponibili a viaggiare con i voli di Alitalia a costi del 30% inferiori ai nostri. Si sapeva anche che covava il malcontento dei piloti per un accordo che giudicavano come si potrebbe giudicare una pugnalata alle spalle. Tuttavia nessuno si aspettava una protesta così clamorosa. L'invasione di pista da parte dei piloti è infatti un gesto certo difeso la fantasia di lotta sindacale. Basti pensare alla guerra dei certificati medici che ha visto protagonisti i piloti dell'Appi.

Piloti sandwich
Tutto è iniziato nella prima mattinata, poco dopo le nove, proprio quando stavano per iniziare le operazioni di imbarco dei passeggeri destinati al battesimo dei nuovi collegamenti transoceanici. La mossa dei comandanti dell'Anpac e dell'Appi - le due organizzazioni di categoria per una volta unite nella protesta - è stata improvvisa in un attimo. I due B-767 sono stati circondati da decine e decine di persone. Sopra le divise di ordi-

nanza a mo' di sandwich molti piloti portavano cartelli con scritte non propriamente elogiative verso il presidente Renato Roverso e l'amministratore delegato Roberto Schisano. La protesta è durata alcune ore. Momenti di tensione, una trattativa con la polizia e poi l'accordo. L'assedio sarebbe stato tolto ma soltanto dopo che ai giornalisti e agli operatori televisivi fosse stato consentito l'accesso sotto bordo per le foto di rito e una improvvisata conferenza stampa. In-

È martedì 14 febbraio si formano i traghetti i sindacati: «Fimare irresponsabile»

Dopo l'aria, l'acqua. Si inspiegano anche la vertenza Fimare, la compagnia pubblica di navigazione: il 14 febbraio si formeranno i traghetti. I sindacati confederali dei trasporti hanno infatti proclamato uno sciopero di 24 ore che interesserà tutti i lavoratori marittimi per l'intera giornata. A dare notizia è un comunicato sindacale in cui si precisa che «le iniziative di lotta, che potrebbero essere ulteriormente intensificate, sono programmate contro l'attuazione del programma di demissioni e smantellamento della flotta pubblica di fatto avviata dalla Fimare nonostante il parere contrario del ministero dei Trasporti e della stessa commissione trasporti della Camera».

Fit-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti hanno chiesto anche un incontro urgente al ministro dei Trasporti Gianni Caravate per denunciare «l'irresponsabile comportamento del gruppo dirigente della Fimare e illustrare la posizione del sindacato». Le organizzazioni di categoria facenti capo a Cgil, Cisl e Uil garantiscono inoltre che nel corso dello sciopero verranno assicurati i servizi minimi essenziali.

somma, come si addice ai tempi, ai piloti interessava soprattutto l'impatto «mediatico» dell'evento. Ottenuto, hanno «liberato» gli aerei. Il «Chicago» è partito alle 13 invece che alle 10. Il «Boston» si è alzato in volo alle 14 invece che alle 12,15. Pochi i passeggeri a bordo: una cinquantina sul primo aereo e un centinaio sull'altro; a conferma che d'inverno certe rotte l'Alitalia fatica a riempire.

I piloti hanno scelto la linea dura, dunque. In particolare sugli aumenti retributivi come conferma nell'intervista qui a fianco il presidente dell'Anpac, Giovanni Erba. Possibilità di mediazione? Per il momento appaiono scarse. Ma l'Alitalia prova a buttare un ramoscello d'olivo nella tempesta. «La vicenda va sdrammatizzata», ha sostenuto in serata Pasquale Intorzi direttore del personale della compagnia. «Siamo disponibili a promuovere un incontro con i piloti in un clima di serenità in modo da riaprire la trattativa anche se questa non è mai stata interrotta - ha aggiunto - L'obiettivo è una soluzione ragionata per realizzare risparmi che consentano all'Alitalia di decollare».

Il nodo Ansett

Ma proprio i risparmi chiesti da Alitalia sembrano cozzare con i 26 milioni di aumento pretesi dai piloti nel loro rinnovo contrattuale. Alitalia sembra decisa a resistere, sostenendo anche che, tenendo conto dell'effetto svalutazione, i comandanti italiani guadagnano al netto già ora il 15% in più dei loro colleghi europei. La vertenza sugli aumenti retributivi si intreccia inevitabilmente con la questione Ansett. Utilizzando B-767 ed equipaggi australiani, l'Alitalia conta di realizzare un risparmio di ben 80 miliardi sulle sole rotte col Nord America. Tanto che l'affitto di equipaggi potrebbe allargarsi in futuro anche al corto raggio, magari con altre compagnie. «Ne stiamo valutando l'opportunità», conferma Intorzi. «In ogni caso - aggiunge - occorre trovare una via d'uscita con le organizzazioni sindacali. Bisognerebbe però avere - avverte - maggiori ore di volo e minori costi».

Ad aumentare, sono intanto le agitazioni. A quelle già programmate (ad iniziare da venerdì con i controllori di volo) si sono aggiunte ieri quelle di assistenti di volo e personale di terra aderenti al sindacato autonomo Sulta (quattro ore il 13 febbraio, 24 ore il 24) e, soprattutto, le 24 ore di sciopero proclamate dai piloti Anpac e Fit Cisl dalle 12 del 13 febbraio alla stessa ora del 14.



Piloti bloccano il Boeing 767 affittato dall'Alitalia. Sotto il ministro Treu

Ansa

Parla il presidente Anpac: «Aumenti, magari anche in azioni» «Sacrifici? Sì, non nelle paghe»

ROMA. In passato l'hanno chiamata «aquila selvaggia» erano i tempi in cui i piloti tenevano a terra gli aerei dell'Alitalia un giorno sì e l'altro anche, all'improvviso quasi senza preavviso. Quei momenti sembrano tornati. Solo che adesso i piloti scendono direttamente in pista, a bloccare gli aerei B-767 pronti a partire con equipaggi «affittati» all'estero da Alitalia. A guidare lo scontro è il comandante Giovanni Erba, presidente dell'Anpac, il sindacato più rappresentativo dei piloti. Minuto nella figura, gentile nei modi, ma assolutamente determinato nella battaglia. «Non faremo volare i B-767», minaccia.

Eppure, comandante, ammetta che il vostro gesto è stato clamoroso. Anche l'atteggiamento dell'Alitalia lo è. Nessuna compagnia europea si è messa ad affittare piloti per far concorrenza ai propri per di più, su quei B-767 avrebbero dovuto esserci equipaggi italiani. Cerano accordi precisi, siglati anche da noi. È ovvio che di fronte a certi fatti si è scatenata una protesta spontanea.

Spontanea? In 150 in mezzo ad una pista di Fiumicino dove i piloti si puntano addosso i mitra solo a entrare in sala check-in?
Sì spontanea. È ovvio, come in tutte le situazioni, che ci sono i gruppi di riferimento. Ma tutto è scattato spontaneamente, per il grande risentimento che c'è in giro.

Ma perché avete rifiutato di for-

mare una compagnia partecipata dai piloti per utilizzare i B-767 a costi competitivi?

Noi? Ma se avevamo perfino firmato i patti parasociali. È stato Schisano a dirci dalla sera alla mattina che non se ne faceva più nulla.

Perché?

Non ce l'hanno spiegato. Forse ci sarà chi si è opposto in azienda, magari chi non vuole la compartecipazione dei piloti.

Non sembrerebbe molto disponibile a compartecipare, visto certo fatto.

No? Ma se siamo pronti ad accettare azioni Alitalia invece che soldi.

Ma chiedete aumenti di 25 milioni l'anno. Non vi pare troppo?

Troppo? Con questa richiesta non facciamo altro che allinearci alla media delle retribuzioni europee. Ora costiamo il 20% in meno. E in tanto ci sono figure professionali che guadagnano oltre il 50% dell'omologo europeo. I fatti sono questi, il resto è strumentalizzazione. Per troppi anni si è fatta una linea di appiattimento delle retribuzioni. Ma lo sa che nelle altre compagnie aeree il rapporto retributivo tra piloti ed assistenti di volo è di uno a sei, uno a quattro in Europa uno a 2,15 in Alitalia?

Ma le altre categorie hanno accettato sacrifici.
Non si può imporre a tutti la stessa dieta quando sono diverse sono le condizioni di riferimento. Insomma, non volete contribuire al risanamento?

Certo, ma prima bisogna correggere le sproporzioni.

Ma intanto Alitalia rischia di perdere il libro in Tribunale.
Sarà ingenuo ma penso che se ciò dovesse avvenire per un nostro atteggiamento molto ingenuo in quel caso la ricostruzione dell'azienda avverrebbe su basi molto più simili alle nostre proposte che non a quelle sollecitate da altri.

Ma non siete disposti ad offrire altro?

Sì flessibilità nell'uso degli equipaggi e le ripeto anche ad entrare nel capitale azionario di Alitalia. Purché, però, si superino vent'anni di sottopagamento dei piloti superando le sproporzioni. Altri aumenti sacrifici non ne faremo, solo per consentire a certe categorie di godere di retribuzioni che nessuna compagnia al mondo eroga. E glielo dico in maniera assolutamente categorica.

Se Alitalia vi convoca, ci andrete?

Certamente. Noi non abbiamo mai interrotto le trattative. È stato Schisano che la sera del 22 dicembre, facendomi gli auguri di Natale mi ha detto: dobbiamo andare allo scontro. Io ho preso atto.

Il presidente Roverso vi invita al dialogo chiedendovi di non fare delle trattative a ring.
Mai pensata una cosa simile. Io non sono disponibile a salire su un ring con lui né con Schisano: sono almeno tre volte più grossi di me.

Sindacati autonomi Nobilia (Cisl) al posto di Carli al vertice dell'Isa

Mauro Nobilia, segretario generale della Cisl, è il nuovo coordinatore dell'Isa, di fare il cambio al vertice dell'Isa è un normale avvicendamento, come viene fatto osservando negli ambienti dell'Isa, in quanto la figura di coordinatore viene assunta, per così dire, «a rotazione». Nobilia ha avuto parole di elogio per Carli, sottolineando «il meritevole lavoro svolto in tutti questi mesi nel dare corpo agli obiettivi che il coordinamento si era prefissato in un periodo particolarmente difficile di problemi e difficoltà».

Si tratta ora, ha aggiunto il ne-coordinatore dell'Isa, di fare dell'Isa «un centro di più stretta e unitaria azione con i sindacati aderenti per una coerente progettazione e proposta di politica sindacale, in vista degli impegnativi confronti che attendono il mondo del lavoro. Un'aggregazione - ha concluso Nobilia - capace di esprimere un peso efficace con le controparti e capace di esercitare una sempre maggiore attenzione fra i lavoratori».

MERCATI

BORSA	
MIB	1.082 1,72
MIBTEL	10.744 0,70
MIB 30	15.987 0,89

N. NETTOSI ONE SALE DI PIÙ	
MIB COMMUNIC	0,75

N. NETTOSI ONE SOURCE DI PIÙ	
MIB COMMERC	0,03

TITOLO INVALIDATO	
SAFFA WR	83,34

TITOLO PEGGIORATO	
CEM AUGUSTA W	-13,88

LIRA	
DOLLARO	1.813 18 16,48
MARCO	1.057 48 1,07
YEN	16,187 0,08
STERLINA	2.647,63 0,97
FRANCO FR	304,08 0,31
FRANCO SV	1.252 47 0,84

POMI INDICI VARIAZIONI %	
AZIONARI ITALIANI	- 0,88
AZIONARI ESTERI	- 0,88
BILANCIATI ITALIANI	- 0,18
BILANCIATI ESTERI	- 0,18
OBBLIGAZ ITALIANI	- 0,89
OBBLIGAZ ESTERI	0,01

BOT RENDIMENTI NETTI %	
3 MESI	7,88
6 MESI	8,88
1 ANNO	9,88



La risposta del neo-ministro del Lavoro alle sollecitazioni di Callieri (Confindustria) e D'Antoni (Cisl) Treu: fedeltà all'accordo Giugni del '93

Tiziano Treu dialoga con Carlo Callieri, Sergio D'Antoni, il suo «maestro» Gino Giugni. È la prima uscita pubblica del neo-ministro. Ed è l'accettazione piena di quell'accordo siglato sotto il governo Ciampi (ministro del Lavoro Giugni) il 23 luglio del 1993. Un accordo da completare per quanto riguarda occupazione e flessibilità. Il segretario della Cisl contrano a proposte legislative per evitare i referendum.

BRUNO UGOLINI

te della Confindustria Carlo Callieri il segretario generale della Cisl Sergio D'Antoni. Il pretesto è la presentazione di un recentissimo libro-intervista di Gino Giugni, uno tra gli artefici appunto (oltre che dello Statuto dei lavoratori) di quell'accordo di due anni fa. Quel volume - una lunga conversazione con Alberto Orioli, giornalista de *Il Sole-24 ore* - porta un titolo-questione un po' provocatorio (*Fondata sul lavoro*), è edito dall'Ediesse (156 pagine, 15mila lire) ed è anche

una rievocazione dell'esperienza fatta dallo stesso Giugni, come ministro del Lavoro. Ora la cosa singolare è che il titolare di quel ministero è diventato nel governo Dini Tiziano Treu un discepolo di Giugni. Un passaggio di consegne, ma anche la continuità di un «metodo». E se Carlo Callieri parla di «scottitudine» delle parti sociali, lancia anche un invito a Treu affinché sappia difendere «con vigore, perché ve ne è bisogno» l'autonomia delle parti sociali. Il neo-ministro

accetta la sfida e sostiene che l'attore pubblico, il governo, deve assumere il ruolo dello stimolatore «di un triangolo virtuoso e non di altri triangoli». Quasi un mettere le mani avanti nei confronti di qualsivoglia strumentalizzazione politica. Ed ecco il riconoscimento di quell'intesa, appunto, del 23 luglio 1993, frutto della regia del «suo» professor Giugni. Essa, ricorda, si fonda ancora di essere attuata in alcune sue parti come quelle relative all'occupazione e alla flessibilità. Ancora concertazione con sindacati e imprenditori dunque? La risposta di Treu è semplice: «Non si può fare qualche cosa di serio senza quel metodo». Nessun strappo dunque con quella che Giuliano Gazzola chiama «l'età d'oro del passato», ricordando che tutto è stato travolto, rispetto ad allora (basta pensare alla geografia partitica). Quell'accordo e i sindacati che lo sostennero sono rimasti in piedi, come una pietra miliare. È l'anomalia dell'Italia, ricorda Sergio D'Antoni, chiamato in cau-

sa dal «moderatore» Massimo Morsani. Un Paese il nostro, assai diverso, ad esempio, dalla Francia dove solo in questi giorni si incontrano per la prima volta, dopo 28 anni, Confindustria e sindacati. C'è qualcuno che però, vorrebbe irresponsabilmente cancellare tale anomalia. D'Antoni ricorda i referendum sull'articolo 19 e sull'articolo 26 dello Statuto dei lavoratori. Il primo riguarda la rappresentanza sindacale e il secondo le cosiddette quote associative: il tesseramento sindacale. D'Antoni teme che la corsa al referendum produrrà esiti legislativi con effetti «devastanti». Le elezioni delle rappresentanze unitarie nei luoghi di lavoro, sostiene, dimostrano che le Conferenze attuali sono davvero «maggiormente rappresentative». Ecco perché il segretario della Cisl vorrebbe una legge che si limitasse ad accogliere su questo punto quanto era contenuto in quel famoso accordo del 23 luglio di due anni fa. Sennò, dice, meglio andare al voto. E c'è un'altra arma che

D'Antoni vorrebbe mettere in campo per parare l'offensiva antisindacale che si profila. È quella dell'unità tra Cgil, Cisl e Uil che rappresenterebbe la vera innovazione per la società italiana. Un contributo alla chiarezza potrebbe venire da questo nuovo libro di Gino Giugni il quale risponde anche ad una sollecitazione di Carlo Callieri. Il dirigente della Confindustria si era soffermato sulla possibile fabbrica del futuro, intesa come comunità di interessi. Giugni replica che ciascun partner sociale ha acquisito consapevolezza dell'esistenza dell'altro. Giugni è a parlare ora di «comunità d'interessi» potrebbe voler presupporre la «comunità di gestione». Non è meglio rimanere nel campo della «contrattazione», con un rispetto reciproco dei ruoli? Tutto torna, così, anche a quel «triangolo» magico del 23 luglio 1993 tanto discusso da completare l'ultima domanda, senza risposta: è ci sarà il tempo necessario?