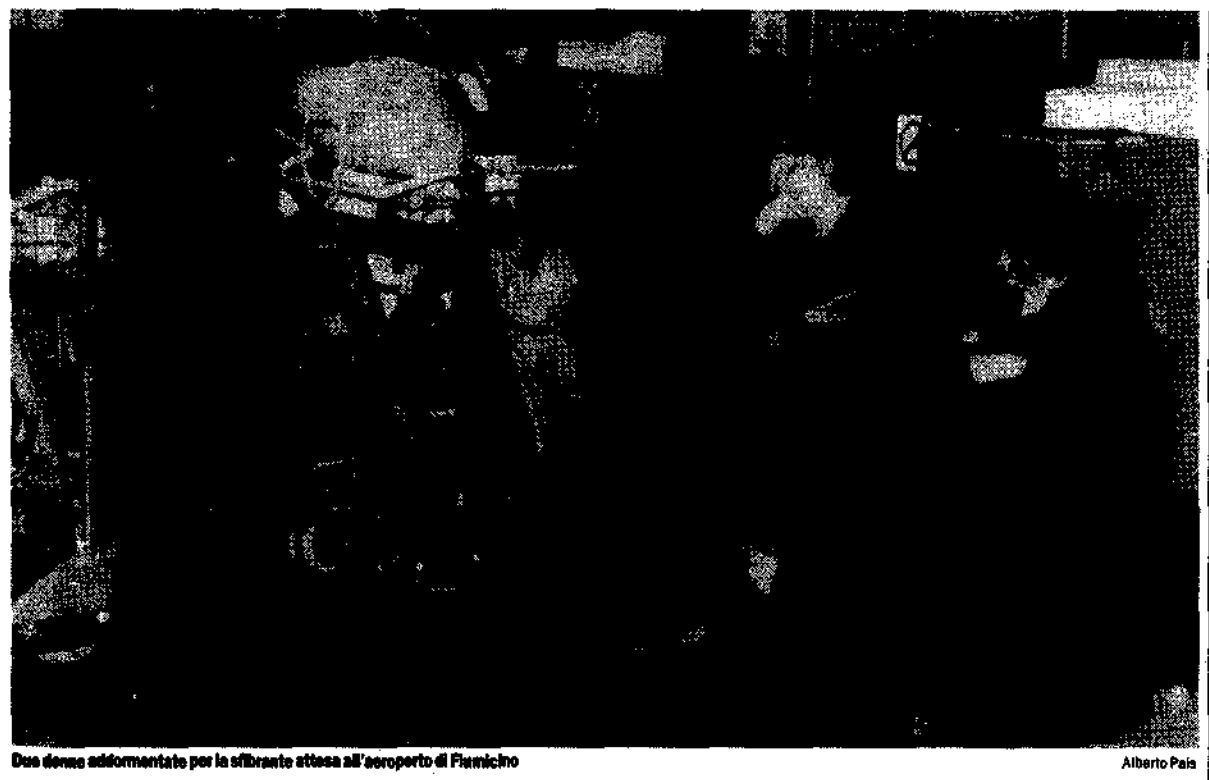
LO SCIOPERO.

Il ministro dei Trasporti ordina: «Garantite i servizi»
In nottata uno spiraglio dopo l'assemblea Anpac-Appl

I motivi del blocco: «Fermi perché si svende la rete internazionale»

«Non ci sono rivendicazioni contrattuali o richieste di aumento di stipendio da parte dei piloti, ma soltanto la difesa delle tratte che l'Alitalia sta svendendo a compagnie straniere pressoché sconosciute e che non danno garanzie di sicurezza ai passeggeri». I piloti scesi in sciopero contro la compagnia di bandiera italiana replicano così alle accuse di procurati disagi e di interruzione di pubblico servizio. In ballo c'è la politica dei trasporti dell'azienda, l'appalto di tratte, la cessione di attività, i contratti a piloti stranieri ribadiscono trovando il sostegno di Ugo Boghetta, onorevole del Pro in commissione Trasporti, che difende lo sciopero e in una mozione chiede al ministro di ritirare il piano attuale di ristrutturazione dell'Alitalia per «rappacificare il clima del trasporto aereo e ripartire su altre basi per una discussione collegiale sul rilancio del trasporto aereo». Un primo segnale dovrebbe essere un profondo cambiamento nella dirigenza dell'Alitalia.



Due donne addormentate per la sfibrante attesa all'aeroporto di Fiumicino — Alberto Pais

Cancellati 500 voli Alitalia

Dini: «Poco rispetto per i cittadini. Si esagera»

«Mi pare che si stia esagerando, che si abbia poco rispetto per i cittadini»: e così, nel secondo giorno di «malattia» dei piloti Alitalia, sulla vicenda interviene il presidente Dini. «Credo che si debbano trovare altre forme di protesta». E mentre la magistratura romana apre due indagini, in serata si registra una schiarita nelle trattative tra piloti e azienda. Intanto la trattativa tra l'Alitalia e le associazioni dei piloti sono state aggiornate a oggi.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

■ ROMA. Frustrazione, angoscia, ira, stanchezza, rassegnazione. È stata un'altra giornata di passione quella di ieri per migliaia di aspiranti passeggeri dei voli Alitalia lasciati a terra – a Fiumicino come a Linate, a Parigi come a Caracas – dallo «sciopero» dei piloti della nostra compagnia di bandiera che ha bloccato gran parte dei voli interni e internazionali. Sciopero tra virgolette, perché formalmente, esattamente come mercoledì, i piloti non si astengono dal lavoro, ma semplicemente dichiarano – con regolare certificato medico – di non sentirsi nelle condizioni psico-fisiche necessarie per volare. Un espediente, in sostanza, per aggirare la legge che per lo sciopero nei pubblici servizi impone un preavviso di dieci giorni e la garanzia di alcuni servizi minimi. Ma di sciopero, in una forma o dell'altra, pur sempre si tratta. Con centinaia di persone in attesa sempre più scoraggiata davanti ai monitor che segnalavano via via la cancellazione dei voli, accalcati nelle aree d'attesa, in fila con sempre meno speranze ai banchi delle altre compagnie, che pur avendo messo in pista aerei più capienti dei soliti sono riuscite a soddisfare solo una minima parte delle richieste. E intanto, a Fiumicino, l'area di imbarco degli equipaggi è stata bloccata per tutta la giornata da un'«assemblea spontanea», mentre la direzione dell'aeroporto è stata costretta a chiudere la pista numero 1 perché occupata da ben 107 velivoli parcheggiati, oltre il doppio del normale.

Aperta un'inchiesta

Situazione pesantissima, insomma, e mentre la magistratura apre due inchieste sui piloti, difficili sono le previsioni sulla possibilità che l'agitazione possa concludersi rapidamente. Segnali di guerra, anzi, vengono anche da altri settori. Quello delle prenotazioni, ad esempio, minacciato di «scorporo» dall'Alitalia: i lavoratori si sono riuniti ieri mattina in assemblea a Fiumicino, e le risposte avute dall'azienda sono state tutt'altro che rassicuranti per i lavoratori, con il concreto rischio che anche questo settore sia investito nei prossimi giorni da agitazioni più o meno «selvagge». In tarda mattinata, mentre il ministro del Lavoro, Tiziano Treu, definiva «illegale» l'agitazione dei piloti, quello dei Trasporti, Giovanni Caravale, ha deciso l'istituzione di una commissione d'inchiesta presieduta da Sabino Cassese e «ordinato che l'Alitalia predisponga immediatamente il piano dei voli garantiti per fasce e tipo di collegamento, provvedendo alla sostituzione dei piloti che si rendano indisponibili». Direttamente ai piloti Caravale ordina poi di «astenersi da forme di protesta spontanee che contrastano con il principio fondamentale del preavviso». Non una precettazione vera e propria, visto che formalmente i piloti non stanno scioperando. Ma il ministro dei Trasporti vuole verificare l'attendibilità dei certificati medici presentati, e per questo ha chiesto la collaborazione del collega della Sanità, Elio Guzzanti, che ha subito disposto i «dovuti accertamenti medico-legali». Anche il premier Dini, dal G7 di Halifax si è fatto sentire sulla vicenda: «Si sta esagerando», si è limitato a dire ma il messaggio ai piloti è chiaro.

Caravale sott'accusa

A sollecitare, con una lettera del segretario confederale Walter Cerfeda, «atti autorevoli e immediati» da parte di Caravale e Treu è la Cgil. «Quello che sta accadendo negli aeroporti – afferma il segretario generale, Sergio Cofferati – è un fatto molto grave e preoccupante. L'atteggiamento assunto dai piloti è sbagliato finisce per alimentare un clima antisindacale. Le forme di lotta adottate dai piloti sono inaccettabili perché fanno saltare alla radice il criterio etico che c'è nello sciopero, quello del sacrificio del lavoratore per sostenere la sua rivendicazione. Nel servizio pubblico è insopportabile uno sciopero che si colloca fuori della regolamentazione, perché crea un enorme disagio all'utenza». La riflessione di Cofferati non si ferma però qui: «Vorrei che riflettessero anche altri – aggiunge –, soprattutto quei commentatori che hanno guardato con malcelata soddisfazione all'esito negativo dei referendum sindacali. Se prevalesse l'idea di una società senza solidarietà, nella quale la dimensione sindacale è solo ed esclusivamente corporativa, allora di fatti come questi ne potrebbero capitare molti. Io invece ho paura di una società corporativa, e credo che tutti debbano fare la propria parte per evitare che questo sia l'approdo del clima antisindacale». Preoccupazione e necessità di un intervento rapido ed efficace anche nelle prime prese di posizione a livello parlamentare. E se da un lato An si è affrettata a presentare una mozione di sfiducia individuale nei confronti di Caravale – difeso invece da Verdi e Pds – mentre Forza Italia propone di sostituire i piloti in sciopero con dei militari, un gruppo di senatori progressisti, di Rifondazione, verdi, popolari e della Lega ha presentato una mozione con cui chiede al governo precisi impegni per «assicurare il risanamento e il rilancio» dell'Alitalia e a «definire il ruolo e la rilevanza che il vettore nazionale dovrà svolgere nel quadro del sistema dei trasporti italiani».

DALLA PRIMA PAGINA

Così muoiono responsabilità e civiltà

mensa. Fiumicino è la più grande fabbrica del Lazio. Operai dalle mani magiche riparano enormi velivoli. Qui abitano i «confederali». Non capiscono quel gesto dei piloti. «Noi siamo abituati al linguaggio della lotta a viso aperto, pagando di persona. Non siamo degli imbroglioni. Quella fuga per malattia rovina anche noi. Noi abbiamo aiutato il risanamento dell'azienda, noi vorremmo un fronte comune per imporre un vero rilancio dell'Alitalia. Questo non è un settore maturo, non siamo siderurgici. Ma i signorini degli aerei pensano solo alle loro cose. E poi sono stati loro ad aprire il varco alle pretese dell'azienda».

Sono le tre tappe del nostro viaggio nel labirinto di Fiumicino. E' servito per constatare un fatto: l'inammissibile, premeditato gesto dei piloti ha suscitato non solo l'ira furibonda dei passeggeri di tutto il mondo, vittime sacrificati di vicende sconosciute, ma anche l'indignazione dei loro stessi compagni di lavoro. L'inusitato «annuncio» del comandante ha mandato in bestia tutti. Quel gesto, lesivo di precise leggi della Repubblica italiana, può rappresentare un precedente gravissimo. Sono ormai sempre più diffusi lavori e mansioni dalle quali dipendono le sorti di milioni di persone. Non esistono solo i piloti. Esistono i chirurghi, esistono gli addetti a sistemi informatici complicatissimi, esistono gli esperti di impianti atomici. Sono esempi fatti a caso: pensate a che cosa potrebbe succedere se in questi «lavoratori» prevalesse l'avventurismo irresponsabile. Il tema fa anche capire un'altra cosa. Il sindacalismo autonomo, corporativo, porta a queste conseguenze. L'unico modo per fermare questa corsa forsennata al «particolare» è la faticosa costruzione di un nuovo sindacato «generale», capace di costruire la propria forza sul consenso e sul rapporto democratico con i lavoratori.

Torniamo a quel «briefing point», tra la piccola folla dei nostri baronetti del cielo, abituati da sempre al rispetto e al comando. Arduro Rodini è il burbero comandante presidente dell'Appl, una delle due organizzazioni (500 iscritti) che guida la guerriglia dei malati. L'altra organizzazione, l'Anpac, ha 1100 iscritti. Le tessere Cgil sono una cinquantina. Tutti e due i sindacati autonomi fanno capire di essere stati scavalcati. Loro hanno parlato ad una assemblea e gli animi si sono improvvisamente infiammati. Non si sa chi abbia inventato il ricorso alla «epidemia di lotta», calpestando una legge dello Stato. Proprio loro, uomini in divisa. Ma i soldi non c'entrano nulla, assicurano. Hanno accettato di rinviare ogni aumento, raccontano, al 1996. C'è invece una lunga storia costellata di piloti affittati all'estero, al posto di quelli italiani, per risparmiare. E' il sogno, a ben pensarci, di tutti gli industriali italiani: prendere in prestito manodopera quando occorre. Il problema, aggiunge Rodini, è che stanno facendo a fette l'Alitalia. La vertenza si trascina da un anno. Ed era il caso di farla risplodere così, colpendo le masse inermi dei passeggeri? Il comandante scuote la testa: «Non abbiamo trovato interlocutori».

Ora cerchiamo Gianni Erba, detto Jonny, il capo dell'Anpac. C'è il suo portavoce Marzio Tiezzi. Il discorso precipita sulla sicurezza. Il nome fatidico è quello dell'Ansett, anzi l'Ansett World Wide (sembra di navigare su Internet) la finanziaria australiana che recluta i piloti inglesi della Stress Corporation (scritto proprio così: Stress), in possesso di abilità Etops. L'accusa è grave. L'Alitalia usufruirebbe dei loro servizi. I voli a bordo dei 10 Boeing 767 non sarebbero sicuri. Questi inglesi sarebbero sottoposti a ritmi massacranti. Gente, questa sì, sull'orlo di una crisi di nervi, pagati poco, senza contributi. Tanto che l'Inps si sarebbe arrabbiata. E tanto che la FAA (un ente americano di controllo) sarebbe intervenuta. Siamo circondati dagli uomini in doppiopetto blu: «Perché vi scandalizzate? Non ricordate quello che è successo a Parigi con l'Air France?». Non ci capiamo. Il nostro viaggio nell'«inferno di Fiumicino», come dicono sempre i cronisti a questo punto, torna fra quelle turbe di utenti non più in preda all'ira, ormai cotti dalla fatica dell'attesa. Un pulmino rosa ci porta alla mensa e più sotto al Consiglio di fabbrica. Stiamo tutti seduti attorno ad un tavolo. Tecnici e operai sono sgomenti per quella che non osano nemmeno chiamare «forma di lotta». La vertenza è generale. Cgil, Cisl, Uil hanno proclamato uno sciopero per il 26 giugno. Sembrava possibile una intesa per obiettivi comuni: lo sviluppo dell'azienda e non la sua dispersione. Tutto invece è stato rovinato da quell'azione inaudita. Senti nelle loro parole una lunga educazione da «sindacato generale», quello che ha fatto fronte al terrorismo, quello che ha saputo vedere nell'inflazione un male grande. «Noi abbiamo fatto accordi sulla flessibilità, sulla mobilità, per risanare l'azienda. I piloti che cosa hanno fatto?». Sono indignati: «Ma se passa questa logica allora i medici dovrebbero lasciar morire gli infermi per difendere i propri interessi?».

Discorsi seri, importanti. E' l'ora del commiato. L'amico che ci accompagna insiste sottovoce: «Qui ci vorrebbe un sindacato confederale, capace di mettere a confronto gli uni e gli altri, la casta dei piloti e i preziosi tecnici della manutenzione, quelli che fanno i tagliandi ai velivoli. Le mosse autoritarie non faranno rientrare le malattie dei piloti». C'è, però, un colpo di scena finale. Un giovane ci consegna la fotocopia di un articolo apparso nel novembre del 1994, pochi mesi fa, su «Avioflap», una rivista specializzata, a firma Marzio Tiezzi, il portavoce dell'Anpac. L'articolo documenta un fatto straordinario. L'accordo dell'Alitalia con la famosa Ansett, il ricorso al «leasing», all'odiato affitto, era stato suggerito dallo stesso sindacato autonomo Anpac. Quei piloti avevano in mente di diventare imprenditori proponendo una società al 50 per cento con l'Alitalia. Con il sacrificio del personale di terra, manutentori compresi. Era tutto previsto, dunque, con l'aiuto dell'Anpac. Sono trascorsi pochi mesi. La società non è stata fatta, il leasing sì. E c'è la rivolta dei signori comandanti che si danno malati. Come certi soldati al fronte. Una storia esemplare. Torniamo a Roma, col trenino carico di gente delusa, offesa da uno sciopero che non è uno sciopero. Mio zio generale (defunto) avrebbe usato una sola parola. diserzione.

[Bruno Ugolini]

Caravale chiede verifiche presso le Usl e istituisce una commissione d'inchiesta

Il ministro: «Li precetto e li denuncio»

Piloti precettati? Sì, dice il ministro dei Trasporti, Giovanni Caravale. È questa la risposta del governo allo strano sciopero che sta paralizzando gli aeroporti italiani. Il ministro ha istituito una commissione d'inchiesta, ha esortato le Usl a verificare «l'effettività dello stato di malattia» dei piloti e ha chiesto al direttore di Civilavia di accertare eventuali reati commessi durante la protesta e di trasmettere gli atti alla magistratura.

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. Il professor Giovanni Caravale sta facendo violenza alla propria natura. «Io sarei uno mite, e invece eccomi qua...». Eccolo con il fucile in mano: deve prendere la mira e sparare sui piloti. Legittima difesa. «I piloti hanno dichiarato guerra allo stato di diritto. La loro protesta ha connotati d'incivilità, hanno trasformato gli aeroporti italiani in una giungla, stanno ledendo l'immagine del nostro Paese, è una vergogna, su... io sono il ministro dei Trasporti: devo fare qualcosa, devo intervenire».

Sono giorni difficili, per il professore. Non poteva immaginare, quando accettò di «entrare» nel governo Dini, che l'incipit dell'estate sarebbe stato segnato da questa cruda battaglia aerea. I piloti che si danno malati, voli cancellati, passeggeri furiosi, scali trasformati in enormi, metafisici bivacchi. «Sono addolorato. Addolorato e arrabbiato. La situazione è davvero insopportabile».

Ha deciso d'intervenire, ministro Caravale: in che modo?

Nell'unico modo possibile. Ho disposto con ordinanza che l'Alitalia attui il piano dei voli garantiti per fasce e tipo di collegamento, provvedendo alla sostituzione dei piloti che si sono resi indisponibili.

Ha precettato i piloti, in buona sostanza?

Sì. E li ho anche invitati ad astenersi da forme di protesta che contrastino con il principio del preavviso.

Niente più agitazioni improvvise, inattese.

Appunto. Questo tipo di protesta è incivile, danneggia i cittadini, scoraggia il turismo, lede l'immagine del nostro Paese.

E se i piloti (che formalmente non scioperano) si sottraessero alla precettazione?

Ne risponderebbero nelle sedi opportune. Siamo in una fase in cui ciascuno deve assumersi le proprie responsabilità.

L'ordinanza è immediatamente esecutiva?

Certo. Sono già stati riprogrammati i voli della fascia oraria 18-21 (di ieri, ndr.). Cerchiamo di tornare alla normalità. Questo è il primo passo: i cittadini potranno contare su un minimo di voli garantiti...

I piloti non saranno contenti. Altre iniziative?

Sì, e nient'affatto marginali. Per cominciare, ho istituito una commissione d'inchiesta ministeriale presieduta dal professor Sabino Cassese...

Una commissione d'inchiesta? Per indagare su chi e su che cosa?

La commissione dovrà capire quello che è successo negli aeroporti: disservizi, danni subiti dagli utenti e quant'altro. Ho scritto anche una lettera al direttore generale di Civilavia, invitandolo ad accertare eventuali reati e a trasmettere gli atti alla magistratura...

Sembra di capire che lei denuncerà i piloti.

Se sono stati commessi dei reati, io ho il dovere di avvertire la magistratura. Altrimenti, potrei essere accusato di omissione di atti d'ufficio.

A questo punto, dobbiamo parlare dei medici. Sembra che tra i piloti sia scoppiata una vera e propria epidemia. Mercoledì, ad esempio, gli ammalati erano 117. Si presume che siano stati presentati 117 certificati medici.

Infatti. Ho chiesto al ministro della Sanità di intervenire sugli organi sanitari delle Usl preposti ai controlli medici. Vorrei che, sulla base di accurate indagini, rispondessero a due domande. Innanzitutto: queste afflizioni morbose sono reali o finte? E poi: sono compatibili con l'estrema delicatezza delle mansioni affidate ai piloti?

Lo «sciopero» dei piloti appare discutibile nelle forme. Lo è anche nei contenuti? Protestano per il contratto, ma sono preoccupati anche per il futuro dell'azienda: temono che l'Alitalia sia smobilitando.

Non voglio entrare nel merito delle rivendicazioni. Mi limito a dire che il governo si sta impegnando a fondo per seguire questa vicenda. La trattativa tra i piloti e il vertice dell'Alitalia è molto complicata. Più che una trattativa, è uno scontro. Noi abbiamo indicato una via percorribile e ragionevole: ripresa delle trattative e rilancio della compagnia di bandiera. Quanto agli aumenti salariali, abbiamo proposto di collegarli alla produttività, ma i piloti hanno detto di no. Non sarà facile trovare una soluzione. Occorre però ribadire che lo scontro interno alle trattative non deve riflettersi selvaggiamente all'esterno. A pagare, insomma, non possono essere i cittadini, i passeggeri, i turisti...

Il governo è compatto sulla linea anti-sciopero?

I provvedimenti che ho adottato sono condivisi in pieno dal presidente Dini.

Quando si torna alla normalità?

Al più presto: questo è il mio augurio. Non sono né ottimista né pessimista. Noi stiamo facendo tutto il possibile. Spero di non rivedere nei prossimi giorni le immagini di queste ore. Voglio ripetere ancora una volta che, adesso, ciascuno deve assumersi le proprie responsabilità: anche i piloti.