

## L'INTERVISTA

Il segretario della Cgil di ritorno da Denver affronta i temi caldi della cordata Colaninno, dell'inflazione, del modello contrattuale

«Quella di Obama è una grande sfida destinata a incidere sulle scelte politiche, nostre e dell'Europa. Il Partito democratico ne sappia tenere conto»

# Epifani: su Alitalia molti interessi ma poca attenzione industriale

di Angelo Faccineto / Milano / Segue dalla prima

**Epifani, qual è il messaggio che porta da Denver?**

«I giornali, anche in Italia, hanno dato molto risalto ai contenuti della convention democratica. Un punto, però, è rimasto in ombra: il sostegno di tutte le organizzazioni sindacali alla candidatura di Obama e il grande peso che hanno avuto i temi del lavoro in tutti gli interventi. Da quelli del candidato presidente a quelli di Ted Kennedy, di Joe Biden, di Bill e di Hillary Clinton. È il segno di uno spostamento a sinistra del Partito democratico americano ed è un segnale importante anche per l'Europa e per l'Italia».

**Perché?**

«Perché in quella che Obama chiama la "promessa americana" c'è il superamento della teoria reaganiana che ha dominato gli ultimi decenni, c'è la proposta di una società non più fondata sugli interessi individuali ma sulla coesione sociale. Non a caso è partito un segnale forte per una nuova politica del welfare, per una nuova legislazione del lavoro, per una politica fiscale esplicitamente redistributiva. Ed è stato sottolineato il principio "paga uguale a lavoro uguale", che permette il superamento delle differenze di genere e si è insistito sull'importanza del contratto collettivo, un richiamo di grande attualità anche per noi».

**In che modo questi orientamenti potrebbe incidere sulle scelte politiche italiane ed europee?**

«Incidono come sempre incidono le grandi scelte americane. Se Obama vincerà la sfida per la Casa Bianca diventeranno decisivi e imporranno anche da noi una riflessione seria. E poi, più in generale, anche se Obama ha sottolineato che la sua non è una candidatura di razza, una sua vittoria sarebbe un segnale in fortissima controtendenza con la cultura xenofoba, razzista e discriminatoria, oggi presente in Europa, Italia compresa. Come dimostrano l'atteggiamento del governo e di diverse amministrazioni locali».

**Uno stimolo anche per il nostro Partito democratico che oggi appare in difficoltà?**

«Penso di sì. Una parte del gruppo dirigente, guidato dal segretario Veltroni, ha parteci-



Foto di Corrado Giambalvo/Agf

pato alla convention. Mi aspetto che malgrado le difficoltà, questa scelta netta del partito americano possa aiutare il dibattito interno al Pd a decollare».

**Come interpreta queste difficoltà?**

«Non sono una sorpresa, per me. Come ricorderà, avevo mosso diverse critiche sul modo in cui il Pd è nato. Andava seguito un percorso diverso ed inverso rispetto a quello intrapreso. Adesso bisogna correre ai ripari. Non può essere che la più grande forza di opposizione non abbia una sua fisionomia forte e un altrettanto forte radicamento sociale. Ma credo che il gruppo dirigente lo abbia chiaro».

**Intanto, con la sfida elettorale americana alle porte e, in Italia, un Pd in cerca di identità, comincia un autunno carico di problemi. Cito i principali che, come si dice, si "tengono" tutti: Alitalia, inflazione, emergenza salariale, crisi dei consumi, riforma del modello**

## VERTENZE

Finita la tregua estiva, venerdì ripartono gli scioperi nei trasporti

**Con l'ultimo** grande rientro di ieri, si chiude anche la tregua estiva per gli scioperi nel settore trasporti. Ecco la mappa dei possibili disagi, riportati dal sito del Garante [www.commissionegaranziasciopero.it](http://www.commissionegaranziasciopero.it) dove sono riportate anche le agitazioni delle ferrovie a livello regionale e locale.

**VENERDÌ 6:** gli assistenti di volo dell'Enav fermi per quattro ore, e protesta simbolica di 1 minuto, dalle 12 alle 12,01, proclamata dal Scl per Alitalia.

**MARTEDÌ 9:** sciopero di 24 ore del personale marittimo di Tirrenia.

**MERCOLEDÌ 17:** la Cub Trasporti ha dichiarato 4 ore di sciopero, dalle 12 alle 16, per i dipendenti Alitalia e Alitalia Servizi. Nelle stesse ore anche Cgil, Cisl, Uil, Ugl hanno chiamato all'astensione dal lavoro tutto il personale di terra delle Compagnie aeree italiane.

**GIOVEDÌ 25:** comincia lo stop di 48 ore dei di Tirrenia, che ripeteranno l'agitazione di due giorni anche martedì 7 e mercoledì 8 ottobre. Sul fronte aereo sciopero di 4 ore dei controllori di volo Enav.

**DOMENICA 28:** fermi dalle 12 alle 16 i controllori Licta di Enav.

**contrattuale. Come li affronterà il sindacato? Cominciamo da Alitalia e dal suo carico di esuberi.**

«La nostra posizione è chiara. Non siamo disposti a discutere di esuberi se non si discute di piano industriale. E piano industriale vuol dire investimenti, qualità e quantità dei collegamenti, della flotta. Significa perimetro aziendale, cioè attività da tenere e da abbandonare.

Solo dopo aver convenuto su questi punti è possibile affrontare il tema organico».

**A proposito dei quali il ministro Sacconi, l'altro giorno ha parlato, di circa 5 mila unità. Più o meno del previsto?**

«Lo ripeto: noi non vogliamo partire dagli esuberi. Passerà il tempo che è fondamentale l'accordo con il sindacato? Bene. Ma questo significa confrontarsi

con le nostre opinioni. Quello che si aprirà domani (oggi per chi legge, ndr) deve essere un confronto vero sul piano industriale, non un prendere o lasciare. Se fosse così non ci sarebbe il nostro consenso».

**Intanto però un'idea sulla cordata se la sarà fatta...**

«La mia opinione è che questa cordata - sulla quale Passera stava lavorando da tempo e per la quale il governo ha cambiato

in corsa le regole - sia formata da imprenditori che, per una parte, hanno altri interessi (penso a quelli che operano nell'edilizia o nel campo delle concessioni pubbliche) e per l'altra puntano sul guadagno finanziario. E ciò è un problema, perché in un mercato difficile come quello del trasporto aereo, se gli azionisti non si concentrano sul cuore dell'attività, c'è il rischio di fallire nell'intento».

**Non vede nessun interesse industriale in questa cordata?**

«Allo stato non è visibile. E mi chiedo quali problemi porrà, nell'immediato e in prospettiva, il vincolo temporale di cinque anni che questi imprenditori si sono posti. Perciò è importante un piano industriale all'altezza dei problemi di Alitalia. Chiediamo un impegno che sia, insieme, di risanamento e di sviluppo, non accetteremo una politica dei due tempi».

**E non c'è solo l'Alitalia. L'inflazione non scende, i consumi crollano, lavoratori e pensionati perdono giorno**

**dopo giorno potere d'acquisto. Come è stata sin qui l'azione del governo?**

«Questa è la grande emergenza nazionale e su questo il governo ha fatto poco. Poco sui prezzi, poco sulle tariffe, niente sulla restituzione fiscale a lavoratori e pensionati. Questo segna oggi il maggior dissenso tra noi e il governo. Ovviamente tutto ciò rende anche più difficile il confronto sulla riforma dei contratti».

**Che sembra irto di ostacoli.**

«Un intervento di redistribuzione fiscale l'avrebbe sostenuto, non averlo fatto acuisce i problemi. Noi puntiamo ad un aumento dei salari attraverso tutti i livelli contrattuali, mentre non pare che Confindustria si muova in questa direzione».

**I tempi? Sacconi e industriali, ma anche Cisl e Uil, fanno pressing perché si concluda tutto entro settembre.**

«Anche noi abbiamo l'esigenza di non diluire i tempi, ma non accettiamo diktat. Né dal governo, né da Confindustria, né da altri sindacati. Credo che dopo la metà del mese avremo un quadro più preciso che ci consentirà di capire se sarà possibile giungere o meno ad un accordo».

**Lei ha sottolineato che, mentre tutti i governi europei si stanno muovendo per fronteggiare la crisi, il nostro rimane inerte. Cosa pensa di fare per dargli la sveglia?**

«Penso che a sostegno dei nostri obiettivi si debba avviare una vasta mobilitazione di massa. Nei prossimi giorni faremo una verifica con Cisl e Uil, poi decideremo».

**Tra i problemi al centro dell'attenzione mediatica non c'è l'occupazione. Il ministro Sacconi magnifica l'aumento delle ore di straordinario ottenuto grazie ai suoi provvedimenti, mentre si tace il fatto che la cassa integrazione continua ad aumentare. Come mai?**

«Il governo non intende rappresentare la realtà italiana per quello che è, con la sua economia in recessione, con la cassa integrazione che cresce, con le sue filiere produttive in crisi. Non solo, credo, per una questione di immagine, ma anche perché non ha una proposta. Per questo preferisce dare una lettura ideologica della situazione plaudendo all'incremento del 9% delle ore di straordinario e dimenticando che, nel complesso, il Paese perde ore di lavoro. Per via della crisi».

**«Prezzi e salari sono la vera emergenza nazionale: si deve avviare una vasta mobilitazione»**

**«Chiediamo un piano di sviluppo e non solo di risanamento diciamo no alla politica dei due tempi»**

## Piano Fenice, i sindacati vogliono una trattativa vera

Oggi il primo incontro con quattro ministri. Le nove sigle al tavolo d'accordo: non si parli soltanto di esuberi

di Luigina Venturelli / Milano

**ATTESA** Come ogni travaglio, pure quello per dare alla luce la Nuova Alitalia si preannuncia impegnativo e

doloroso. La rinascita della compagnia in formato Fenice entra oggi nella fase operativa, con il primo incontro ufficiale tra azienda, governo e sindacati nell'era post-commissariamento. I dubbi sulla volontà della cordata di puntare al rilancio industriale e le preoccupazioni sulle migliaia di esuberi che tutti aspettano ma che nessuno ancora ufficializza non preannun-

ciano un'atmosfera distesa.

«L'auspicio - afferma il segretario generale della Filt-Cgil, Franco Nasso - è quello di trovarci di fronte ad una trattativa vera». Che significa discussione aperta, senza pregiudiziali, sul profilo industriale del piano che le organizzazioni sindacali hanno finora appreso dalla stampa: «Si dovrà parlare di perimetro aziendale, di dotazione di aeromobili, e solo di conseguenza potremo discutere degli effetti sul lavoro» conclude Nasso. Insomma: il governo e l'azienda non si aspettano un sindacato disposto a comprare il pac-

chetto Fenice a scatola chiusa, chiamato solo a trattare e certificare i tagli al personale. «Vogliamo conoscere il progetto, speriamo che sia un piano coerente - dice il segretario nazionale della UilTrasporti Marco Veneziani - e solo successivamente parleremo degli esuberi». Non sarà una passeggiata per il commissario straordinario Fantozzi, che aprirà il confronto con una relazione sullo stato dell'azienda. Né per i ministri che questo pomeriggio si siederanno al tavolo con le nove sigle sindacali che rappresentano i dipendenti Alitalia. Sul responsabile dei Trasporti Matteoli incombe la grana dello scontro

Malpensa-Fiumicino. Su quello delle Attività produttive Scajola pesano gli avvertimenti di Bruxelles al rispetto delle regole europee (il salvataggio di Alitalia avverrà «senza aiuti di Stato, né alla vecchia né alla nuova compagnia» ha abbozzato ieri). E ai titolari dell'economia Tremonti e del lavoro Sacconi spetta il cuore della trattativa, l'impatto industriale e occupazionale. Il sindacato dei piloti Anpac è pronto alla battaglia: «Di fronte ad un piano non condiviso e che, a nostro giudizio, possa pregiudicare le prospettive di rilancio, le reazioni saranno durissime». Anche perché «non partiranno solo dai vertici sindacali

ma dai lavoratori stessi stremati da anni di crisi» dice senza mezzi termini il presidente dell'organizzazione Fabio Bertì.

Il coro è unanime: il sindacato pretende «un piano finalizzato al rilancio». I dubbi sulle reali intenzioni della cordata non sono un mistero: «Il piano di Intesa Sanpaolo è identico a quello di Spinetta - ha spiegato Fabrizio Solari, segretario confederale della Cgil - una compagnia regionale al servizio di un grande concorrente, probabilmente la stessa Air France-Klm». Ma con una sostanziale differenza rispetto al vecchio progetto: «Qui qualcuno ci guadagnerà, e non è lo Stato».

## ACQUISIZIONI

Commerzbank compra Dresdner Bank

**Via libera di Allianz** alla cessione della sua controllata Dresdner Bank. È stato il passo decisivo per la sua cessione, per 9,8 miliardi di euro alla Commerzbank, come da tempo anticipato. Una volta conclusa l'operazione, nella prima metà del 2009, nel panorama europeo si affaccerà uno dei più potenti e solidi colossi finanziari.

Insieme, le due banche hanno circa 63.000 dipendenti. La Commerzbank è il secondo gruppo creditizio tedesco (dopo la Deutsche Bank) dal 2005, anno in cui acquistò l'istituto per il credito immobiliare Eurohypo per 4,5 miliardi di euro: ha chiuso il 2007 con un utile netto di 1,92 miliardi di euro, e conta su circa sei milioni di clienti tra privati e aziendali e 820 filiali in Germania. L'azionariato (al 30 giugno 2008) vede e Generali con l'8,8%, investitori privati con il 14,3% e investitori istituzionali con il 76,9%.

Negli anni Novanta il numero due era la Dresdner Bank, che nel suo splendore contava 50.000 dipendenti (oggi ne ha circa la metà): ha una capitalizzazione di 500 miliardi di euro ed ha chiuso il 2007 con un utile netto di 410 milioni di euro. I dipendenti sono 26.300, le filiali in Germania 1.074 ed i clienti privati e aziendali 6,1 milioni.