

## LO SCONTRO

I dipendenti della società chiedono una mediazione del governo e giudicano irricevibili i criteri del futuro azionista

L'amministratore delegato Sabelli sfida i sindacati: prendo atto del vostro no volete continuare oppure smettiamo?

# Alitalia, il rifiuto di piloti e hostess

### Respinta la proposta di contratto della cordata Cai. «Questo è un massacro»

di Roberto Rossi / Roma

**SEPARATO** Non sugli esuberanti, ma sul contratto per i futuri dipendenti si è consumata ieri la prima spaccatura tra sindacati e Cai, la società di Roberto Colaninno pronta a rilanciare la nuova Alitalia.

L'Anpac e l'Up, le due maggiori sigle dei piloti, hanno lasciato il tavolo delle trattative in corso al ministero del Lavoro.

Non si tratta di una vera e propria rottura. I piloti, ma anche gli assistenti di volo che pure sono rimasti, vorrebbero trattare separatamente con la Compagnia aerea italiana. Il segretario generale dell'Unione piloti, Roberto Spinazzola, ha spiegato che «non è corretto parlare di professionalità così diverse allo stesso tavolo» riferendosi alla distinzione tra personale di di volo e quello di terra. «Abbiamo dato ampia disponibilità ad un confronto serrato, non stop ma solo per parlare di piloti. Inoltre chiediamo indicazioni sul piano e sugli esuberanti, se sono previsti, come si posizionerà la Nuova Alitalia, se sarà, come ha detto il premier Berlusconi, una grande compagnia o un vettore regionale. I piloti - ha proseguito - faranno la propria parte ma dicono no a una mortificazione professionale». Ancora più duro il sindacato Avia che ha bollato la proposta contrattuale come «macelleria sociale». «Restiamo al tavolo - ha detto il segretario Antonio Divietri - ma arrabbiati per quelle che possiamo definire solo provocazioni, perché costruito salariale non esiste da nessuna parte. Ci aspettiamo una convocazione del governo subito, perché senza l'intervento del governo non è possibile continuare».

Ma che cosa propone il nuovo contratto, 112 pagine più sei allegati, redatto dai vertici di Cai? In primo luogo una riduzione delle ferie. Che vengono ridotte a trenta giorni a cui se ne aggiungono al massimo cinque quando si so-

L'Anpac e l'Up se ne vanno e chiedono un tavolo separato di trattativa

base di 1.132,80 euro ed un pilota da 872,58 euro a cui vanno aggiunti l'indennità di volo minima garantita e l'eventuale trattamento ad personam. Un comandante con 24 anni di anzianità, secondo il contratto dalla Cai, ha uno stipendio mensile base di 2.050,13 euro, mentre un pilota parte da 1.480,63. Secondo un

#### LA PROPOSTA

I piloti e gli assistenti di volo bocciano la proposta sul nuovo contratto avanzata dalla Compagnia aerea italiana (Cai)

#### Cosa prevede il nuovo contratto

(secondo fonti presenti alla riunione)

- Azzeramento dei vecchi contratti Alitalia e Air One
- Mobilità territoriale sia per i dipendenti sia per gli aerei (saranno spostati dove serve)
- Retribuzione in relazione al lavoro effettuato
- Una quota dei piloti fuori dalle liste di anzianità
- I dipendenti dovranno usare solo mezzi propri
- Pur restando il criterio di anzianità, nel contratto, entra anche il criterio del merito al 25%

P&G Infograph

no raggiunti 25 anni di servizio; i riposi da almeno 11 al mese vengono ridotti ad otto giorni; il pilota deve provvedere a presentarsi in servizio con i propri mezzi; «ove ricorrano esigenze tecniche, organizzative e produttive la compagnia può disporre il trasferimento del pilota». Per quanto riguarda lo stipendio, un comandante neo assunto parte da una

calcolo fatto dalla categoria la parte fissa dello stipendio ha in media una riduzione del 43% mentre le voci variabili si riducono del 31% fino ad un massimo di 750 ore volate all'anno. Superato questo tetto, diminuisce la perdita economica che, su un massimo di 900 ore l'anno portano ad un taglio del 28%. Anche per hostess e steward vie-



La protesta degli assistenti di volo davanti al ministero del Lavoro a Roma. Foto di Marco Merlino/LaPresse

ne abolita la quattordicesima e c'è l'obbligo di presentarsi in servizio con i propri mezzi. Le qualifiche degli assistenti di volo vengono ridotte a due e cioè di volo responsabile e assistente di volo e viene individuato il livello retributivo intermedio dell'assistente di volo senior. Anche per le hostess ci sono 30 giorni di ferie a cui se ne aggiunge uno ogni cin-

que anni di servizio fino ad un massimo di cinque giorni aggiuntivi. Come per i piloti anche gli assistenti di volo possono essere trasferiti a seconda delle necessità della compagnia. Anche per il personale di terra è annullata la quattordicesima e vengono confermati sette livelli di inquadramento. La durata normale dell'orario di lavoro è fissata

in 40 ore settimanali dalle attuali 37,5, mentre per quanto riguarda le ferie sono corrispondenti a 26 giornate lavorative. Le maggiorazioni dovute per straordinario, notturno e festivo vengono ridotte in percentuale: lavoro straordinario dal 35% al 25%, il lavoro festivo passa dal 60% al 30%, il lavoro notturno dal 55% al 25%, lo straordinario notturno e il not-

turno festivo dal 55% al 35%. «È chiaro - ha detto Danilo Parma della Up - che siamo di fronte a una provocazione. Se fossimo stati in condizione normale l'avrei anche accettata, ma dato il tempo ridotto oggi inviterei tutti a usare il buon senso». Ci sono «problemi specifici sulle tre categorie - ha detto Mario Rossi della Cgil - ma c'è un filo che lega la proposta di natura contrattuale e cioè più lavoro, più produttività, più flessibilità, più precariato, meno salario, meno diritti e meno tutele. Il giudizio è negativo». Il fatto è che Cai non sembra intenzionata a cambiare il tipo di contratto. «Possiamo negoziare ma il modello resta quello» ha detto l'amministratore Rocco Sabelli. Che oggi sarà affiancato dal governo. Intanto a Bruxelles continua l'iter del dossier Alitalia-Cai, La commissaria responsabile dell'Antitrust europeo Neelie Kroes ha fatto sapere di star seguendo l'evoluzione del caso. A quanto risulta l'Antitrust Ue non ha aperto un dossier formale sul caso Alitalia dal momento che è il responsabile dei trasporti Antonio Tajani a occuparsi del versante aiuti di stato.

Il negoziato dovrebbe continuare, anche perché al momento nessuno propone alternative

## La Procura indaga su dieci anni di gestione della compagnia

### Il fascicolo è stato aperto dopo la dichiarazione di insolvenza. Per ora non ci sono ipotesi di reato

Bianca Di Giovanni / Roma

**DOSSIER** Un nuovo fascicolo si aggiunge al già fitto dossier Alitalia. La procura di Roma ha aperto ieri un'indagine sulla gestione della società negli ultimi 10 anni.

Il fascicolo processuale è partito dopo la dichiarazione di insolvenza decretata dal tribunale civile. Non c'è né un'ipotesi di reato, né degli indagati. Per ora. Perché un'azione di questo tipo proprio ora? E che rapporto c'è tra l'azione dei giudici e la procedura avviata dal governo,

che ha dato vita al piano Fence di Intesa-Sanpaolo? L'unico contatto è il dato di cronaca della dichiarazione di insolvenza. I giudici partono da lì, ma poi vanno a ritroso e si concentrano sulle gestioni passate. Il decreto che modifica la Marzano, infatti, rende «irresponsabili», e quindi non perseguibili, gli amministratori in carica da fine luglio 2007 a fine agosto scorso. Prima di quella data nei conti Alitalia potrebbero emergere delle irregolarità, di cui i vecchi manager potrebbero essere chiamati a rispondere. Magari con azioni risarcitorie. Gli accertamenti sono affidati

ai pubblici ministeri Stefano Pesci, Gustavo De Marinis e Francesca Loy, con il coordinamento del procuratore aggiunto Nello Rossi. Il reato che si potrebbe configurare a breve è quello della bancarotta. Nel fascicolo è già confluita la dichiarazione di insolvenza del tribunale civile e prossimamente ci sarà anche la

Un fiume di risorse pubbliche è stato convogliato verso le casse della società

relazione del commissario straordinario Fantozzi. Agli atti c'è, tra l'altro, anche l'esposto presentato nello scorso luglio dal Codacons e nel quale si ipotizza la bancarotta della compagnia di bandiera. Sono già in programma, in procura, una serie di riunioni per fare il punto della situazione e per organizzare il lavoro. Il cammino a ritroso è lungo: 10 anni. Da quel 1997 quando per l'Alitalia cominciò l'affannosa ricerca di un partner internazionale. Ricerca iniziata con Amsterdam e finita l'anno scorso con lo stop a Parigi. Nel frattempo tutti i big dei cieli si sono posizionati in grandi alleanze, reti multinazionali. Roma è ri-

masta a guardare «mungendo» soldi pubblici e dei privati. Un prestito del Tesoro di 450 milioni di euro, due emissioni di obbligazioni per circa 700 milioni. Con in perenne «rosso», e management sempre rinnovato. Ad ogni cambio di governo. Prima Domenico Cempella, poi Francesco Mengozzi e lo «sbarco» di Francesco Bonomi da Varese. Arriva Marco Zanichelli, che lascia per far posto a grand commis di lungo corso come Giancarlo Cimoli. È lui quello superpagato, appannaggi milionari per chiudere bilanci perennemente in perdita (anche quello delle Ferrovie da cui proveniva). L'azienda è immobilizzata e esangue. Fino alla cro-

naca di oggi: da Prato con il suo addio dopo l'abbandono di Jean-Cyril Spinetta, a Police e infine al commissariamento di Augusto Fantozzi. L'azione dei giudici non interferisce con il commissariamento: la procedura prosegue qualsiasi siano le conclusioni a cui giungerà la magistratura sul passato. La procura farà la sua verifica sul fiume di denaro pubblico affluito nelle casse di via della Magliana per controllare se tali risorse siano state usate in maniera congrua o meno nel rispetto della tutela dei creditori. I pm nomineranno due consulenti: un esperto contabile e un tecnico, un economista competente di trasporti.

## Fermata di 24 ore per treni, bus e metrò

### Il 12 e 13 ottobre blocco nazionale del sistema dei trasporti per il rinnovo del contratto

■ Nuovo sciopero nazionale dei ferrovieri e dei lavoratori del trasporto locale i prossimi 12 e 13 ottobre. Lo hanno proclamato i sindacati di categoria e sarà di 24 ore. La nuova protesta, domenica 12 ottobre e lunedì 13, è stata proclamata da Fil Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Faisa e Fast a sostegno della vertenza per il nuovo contratto della mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi. Il personale ferroviario e dei servizi annessi, informa una nota, si asterrà dal lavoro dalle 21 del 12 ottobre alle 21 del 13. I mezzi pubblici del trasporto lo-

cale si fermeranno per l'intera giornata del 13 ottobre nel rispetto delle fasce orarie di servizio garantite, differenti da città a città.

Si tratta della terza azione di protesta nel quadro della vertenza: il nuovo sciopero segue la protesta di 4 ore del 9 maggio scorso

L'agitazione interessa 250mila lavoratori. È la terza giornata di lotta proclamata quest'anno

e quella di 24 ore del 7 dello scorso mese di luglio e scaturisce, secondo i sindacati, «dalla colpevole e persistente indisponibilità delle controparti datoriali ad aprire la trattativa contrattuale, e dal silenzio delle istituzioni nazionali e locali sulla vicenda contrattuale del settore».

Secondo i sindacati «la indisponibilità delle controparti ed il silenzio delle istituzioni rischiano di far degenerare la vertenza addirittura prima che parta il negoziato merito sulla base dell'apiataforma sindacale». Il contratto che riguarda 250 mila lavoratori (120mila ferrovieri e 130mila autoferrottravvieri è

scaduto a fine 2007. Il 21 novembre dell'anno scorso presso il Ministero del Lavoro a Roma veniva firmato da tutte le parti sociali, da quelle datoriali e dal Governo un accordo che definiva l'avvio ufficiale del processo di unificazione dei vari contratti del settore dei trasporti in uno solo. Per andare in tale direzione, il 21 febbraio di quest'anno è stata varata la piattaforma contrattuale da parte dei sindacati, spedita, poi, alle numerose controparti datoriali con la richiesta di apertura del confronto. Un'apertura che sino ad ora non c'è stata e che ha portato i sindacati a proclamare un'ulteriore giornata di lotta.

La più grande opera della storiografia marxista

### Storia universale

redatta dall'Accademia delle scienze dell'Urss  
alla portata di tutti in edizione elettronica

«Uno strumento di lavoro molto utile. Le storie universali peccano di eurocentrismo. Questa no.»

Luciano Canfora

### il DVD-ROM

contenente tutti i testi dei 13 volumi dell'edizione cartacea (8800 pagine, formato 21 x 31 cm) e l'intero apparato cartografico (280 tavole a colori)

e il libro GUIDA per l'USO 160 pagine,

in offerta fino al 20 settembre a 36 € anziché 50 €

Versare con assegno bancario oppure c.c. postale n. 59861203 intestato a:

Teti Editore

Via S. D'Orsenigo, 21 - 20135 Milano; www.teti.it; teti@teti.it; Tel. 02. 55015584; Fax 02. 55015595