

IL DRAMMA

Assume dimensioni e caratteristiche tragiche la vicenda del salvataggio della compagnia: per ora le posizioni sono inconciliabili

Il governo ha chiesto al commissario di congelare la situazione fino a lunedì sperando in una clamorosa svolta

Alitalia, conto alla rovescia per il fallimento

La Cai si ritira dalla trattativa. Sacconi teme il peggio. Non è stata dichiarata la mobilità

di Bianca Di Giovanni / Roma

BARATRO L'Alitalia è a un passo dalla fine. La trattativa tra Cai (la cordata organizzata da Intesa) e i sindacati è rimasta sospesa per l'intera giornata: posizioni troppo distanti. Il

governo, chiamato a intervenire per ricomporre il confronto, ha «congelato» la situa-

zione chiedendo al commissario Augusto Fantozzi di non intervenire con la messa in mobilità fino a lunedì. Inoltre Maurizio Sacconi e Altero Matteoli hanno invitato le nove sigle sindacali a cercare una posizione comune. Non si sa però se su quella base il confronto potrà ripartire. In serata le posizioni restano rigidamente distanti, con rimpalli di accuse reciproche, soprattutto tra Cai e le organizzazioni dei piloti. A riunione conclusa il presidente Anpac «gela» Sacconi: «non credo che oggi saremo in grado di produrre un documento che possa giustificare un ottimismo maggiore nello sviluppo della trattativa». Le nove sigle si sono compatte: tutti d'accordo sui nodi ancora da sciogliere. Infine hanno chiesto a Fantozzi una convocazione «per comprendere gli atti formali presi e quelli che si accingono a intraprendere». Ma resta ancora qualche spazio per un recupero in extremis. «Sono pronto a riconvocare le parti, ma solo per un accordo», dichiara il ministro ai microfoni del Tg1 - Le possibilità sono al 50%. L'alternativa sarebbe il fallimento, nonostante le voci (rimaste tali) di una cordata alternativa che potrebbe subentrare. Mentre il confronto finisce nello stallo, si infuoca la polemica politica. «Il governo è allo sbando in modo dilettantesco», attacca Walter Veltroni.

È l'una di ieri quando Cai annuncia il ritiro dal tavolo. «Non esistono le condizioni per proseguire le trattative», ha annunciato in mattinata. L'appuntamento con i sindacati «salta» e non riprenderà

Rimane forse ancora un margine. La cordata di Colaninno mantiene viva l'offerta

più. Il fatto è che la situazione era velocemente precipitata nella notte. Prima con i piloti, che si sono alzati dal tavolo vero e proprio l'altro ieri, poi con i confederali, che hanno trattato fino all'alba. «Dopo poche ore Cai ha sospeso la «due diligence» alla Magliana. Poi ha chiuso la porta al confronto, dichiarando però di confermare la sua offer-

ta. Motivazioni opposte vengono adottate riguardo ai motivi del naufragio del confronto. «I piloti non vogliono accettare la discontinuità con il passato», dichiarano in casa Cai. Secondo gli imprenditori Anpac e Up avrebbero «rotto» pur di mantenere le loro posizioni di «privilegio» con un contratto uni-

co per la loro categoria. La replica dei piloti è secca: il doppio di esuberanti annunciati (circa mille), più lavoro e meno soldi. L'irritazione è alta, tanto che in serata un comunicato Anpac accusa Corrado Passera (Intesa-Sanpaolo) di essere «inopportuno». Anche per i Confederali lo stop è arrivato quando si è trattato di decidere sui tagli alle

retribuzioni. «Siamo stati disponibili su piano», spiega Giuseppe Caronia (Uilt) - ma le condizioni erano capestro. Il sospetto a questo punto è che Cai punti al fallimento. Speriamo che ci sia qualcun altro disposto a comprare». Si diffonde così l'ipotesi che una nuova cordata, guidata da Unicredit, sia ai blocchi di partenza. Ma in serata i

vertici dell'istituto smentiscono nettamente.

È «una situazione critica, ma non definitiva», commenta il ministro Sacconi. Tra le prime ore del mattino e il pomeriggio, una lunga serie di incontri, con i ministri, segretari sindacali (Raffaele Bonanni, Luigi Angeletti, Renata Polverini, Fabrizio Solari per Cgil) e i vertici Cai con l'amministratore Rocco Sabelli. Le diplomazie non si concedono tregua: a Palazzo Chigi arriva anche il regista dell'operazione, l'amministratore di Intesa Corrado Passera, e poco dopo anche Roberto Colaninno sempre con Sabelli. Ma gli angoli non si smussano. Cai non cambia posizione: le cifre mostrate al tavolo non si cambiano. Nessun passo dagli imprenditori, nessuna mossa (per ora) dai sindacati.

Intanto anche la vicenda Atitech si infittisce di voci. Secondo indiscrezioni il governo avrebbe chiesto a Finmeccanica di rilevare almeno in parte la società finora impegnata nella manutenzione pesante per Alitalia, e che Cai non vuole includere nel suo piano. Secondo altri il gruppo potrebbe essere rilevato da imprenditori campani.

leri sera i sindacati si sono dichiarati pronti a riprendere il negoziato con Fantozzi



Il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi. Foto di Mauro Scrobogna/LaPresse

ACCUSA

Tabacci: l'italianità è stata una truffa

La cosiddetta difesa dell'italianità di Alitalia da parte del governo «è stata una truffa» ai danni dei contribuenti e degli utenti. Lo ha detto Bruno Tabacci, durante un dibattito sulle liberalizzazioni alla Festa dell'Udc, nel quale ha anche accusato i sindacati di «raccolgere quello che hanno seminato». «Si sarebbe potuto concludere», ha detto l'esponente dell'Udc - con Air France, ma è entrata la campagna elettorale e ora paghiamo il conto. Alitalia è stata scorporata in due, con una parte cattiva a carico dei contribuenti, e così gli azionisti perdono tutto e altrettanto succederà per gli obbligazionisti, che invece con Air France mantenevano i loro diritti». «Tremonti», ha proseguito Tabacci - non può dire che per i contribuenti andrà di lusso perché non continueranno a pagare le perdite di Alitalia, perché si dovranno accollare tutti i debiti, il che è la stessa cosa. Air France, invece, si sarebbe presa anche i debiti della Compagnia».

GLI ESUBERI

Il numero degli esuberanti sarebbe di oltre 5mila, considerando anche le attività del Gruppo per le quali è prevista una esternalizzazione.

■ **1.000 PILOTI**
dei quali 130 riguardano l'esternalizzazione delle attività cargo

■ **1.600 ASSISTENTI DI VOLO**

■ **840 OPERAI ADDETTI ALLA MANUTENZIONE LEGGERA**

■ **950 ESUBERI NEI SERVIZI DI TERRA AEROPORTUALI**

■ **800 NELLE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE PESANTE**

■ **360 DIPENDENTI (NON PILOTI) DELLE ATTIVITÀ CARGO DA ESTERNALIZZARE**

I dati riguardano complessivamente sia i lavoratori per i quali è previsto il ricorso ad ammortizzatori sociali con una copertura per sette anni, sia i dipendenti di attività per le quali è prevista l'esternalizzazione con la cessione ad altre società

P&G Infograph

IL RETROSCENA Perché il negoziato è affondato mentre si profilava un percorso positivo

E nella notte i piloti si alzano...

di Roma

Erano le dieci di sera quando è finito tutto per gli uomini in divisa. I piloti hanno detto basta. Circa le tre del mattino quando si sono alzati i sindacati confederali. Tutti a casa, senza intesa. Cosa è accaduto realmente nella notte più lunga per l'Alitalia? Come in un film, ognuno racconta una storia diversa. Cai accusa i piloti. Secondo fonti vicine alla cordata, i rappresentanti dell'Anpac avrebbero rotto all'improvviso, senza una motivazione credibile. Il nodo del contratto unico sarebbe stato insormontabile. «Non si capisce che c'è bisogno di discontinuità: non si può andare avanti con i benefici del passato». In casa Anpac la tesi

è contraria. «Chiedevamo più rotte a lungo raggio, per essere più competitivi», spiegano - e chiedevamo di non dover guadagnare di meno a fronte di maggior lavoro. Sappiamo di essere il miglior capro espiatorio: ma così non si chiude nessun tavolo». La prova «regina» della loro lealtà per i piloti sta nel fatto che hanno proposto di partire da un contratto di una qualsiasi compagnia aerea e di modificarne solo il trattamento economico. «Ma anche questo non è stato accettato», dicono. Per loro, per i capitani di cabina, quello avanzato da Cai è un contratto assolutamente inaccettabile «non per i soldi, non per le ore da lavorare, ma proprio per l'impianto di base. Non c'è nulla che va bene».

Ma a decretare proprio la fine del confronto già dalle prime ore del tavolo, per i piloti è stato il numero degli esuberanti. Mille, il doppio di quanto preannunciato. In effetti sui tre tavoli avviati nella serata dell'altro ieri i numeri si confondono. Rocco Sabelli «salta» da una stanza all'altra: prima piloti, poi assistenti di volo, quindi il personale di terra con i confederali. Le tabelle sfilano da una parte all'altra. Man mano che passano le ore i sindacalisti si rendono conto che gli esuberanti sono molti di più di quanto si era annunciato. «Era come se Sabelli alzasse sempre di più l'asticella», spiegano. Anche gli assistenti di volo lasciati a terra in quelle ore frenetiche erano diventati 1.600. Le ore passavano: i

confederali erano disponibili anche ad un accordo molto sofferto. «Sappiamo che dietro l'angolo ci sono soluzioni molto dolorose», spiegano in casa sindacale. «Ma a un certo punto Sabelli si è irrigidito - aggiunge un rappresentante presente alla trattativa - Ha iniziato a puntare i piedi. Noi abbiamo insistito: non possiamo accettare tutto: più esuberanti, più ore lavorative e stipendi più bassi. Quale sindacato riuscirebbe a firmare una cosa di questo genere?» Un tira e molla estenuante, con sospensioni in notturna, appuntamenti al ministero con il governo alle prime luci dell'alba. Ma la situazione non si è sbloccata. «Per me la trattativa è chiusa», ha detto Sabelli.

b. di g.

STORIA E POLEMICHE

Quelli che... è sempre colpa dei lavoratori

di Bruno Ugolini

Sessanta-Settanta aveva portato la democrazia nei luoghi di lavoro e negli anni Novanta aveva salvato il Paese dal disastro, cercando di non svendere per questo le conquiste del passato. Ora cercheranno di far passare il dramma dell'Alitalia come un disastro conseguito per colpa di Epifa-

La campagna furibonda contro la cosiddetta casta sindacale si rafforza mentre migliaia di famiglie perdono il loro reddito

ni, Bonanni, Angeletti. Come se ci trovassimo di fronte a tre pericolosi estremisti, in qualche modo seguaci di Arthur Scargill, il famoso capo dei minatori inglesi portati alla sconfitta negli anni Ottanta. Ma oggi in Italia non siamo di fronte alle conseguenze di un impetuoso rinnovamento tecnologico che spazza via i posti e introduce le macchine. La storia dell'Alitalia è soprattutto, semmai, la storia di uno stretto intreccio, nella sua gestione, col potere politico. Qui le «caste» non si contano e toccano anche esponenti del centrodestra, come Marco Zanicchi (quota An) e Giuseppe Bo-

nomi (quota Lega). E si staglia nelle dolorose pagine finali la figura di Silvio Berlusconi, presunto salvatore, colui che davvero provocò, lo scorso anno, il fallimento della trattativa con Air France. Che cosa doveva fare il buon Jean Cyril Spinetta, il manager francese, seduto a quel tavolo del negoziato, ascoltando alle spalle il capo del centro destra che tuonava e minacciava? Ora i vari commentatori sostengono che tutto andò a rotoli per la miopia dei sindacati. Ma davvero si pensa che pesasse di più la voce di Epifani-Bonanni-Angeletti rispetto alla campagna massmediatica condotta dal futuro leader del go-

verno italiano? Ora è probabile che la sceneggiata si ripeta. Eppure sarebbe bene ricordare - lo ha fatto Guglielmo Epifani - come siano state innumerevoli le prove di maturità e apertura date dai sindacati nella lunga odissea della Compagnia di bandiera. Così, ai tempi del manager Domeni-

Tra politica e manager tra miliardi buttati e compensi vergognosi molti dimenticano i veri responsabili

co Cempella quando si appoggiò l'intesa con la Klm. E poi quando si cercò di favorire (nuovo manager Francesco Mengozzi) la prima intesa con l'Air France.

E adesso povera compagnia di bandiera? Il centrodestra ha scherzato col fuoco promettendo mari e monti e ora non sono solo piloti o hostess a rischiare di pagare il danno. E' l'intero Paese. Hanno agito con sicumera e faciloneria. Ancora l'altra sera davano per scontato l'accordo come fatto. Hanno agito come se il loro compito fosse quello di spettatori, ospiti di un confronto tra la nuova proprietà della «Good Company» e le nove sigle che parlano per conto del variegato mondo del lavoro aeroportuale. Hanno in sostanza, come amano dire, «favorito il dialogo» magari con pasticcini e caffè. Senza saper porre in campo concrete scelte e volontà politiche, strategie e proposte capaci di aiutare una soluzione. Speriamo in un guizzo di serietà.