

LA NOTTE PIÙ LUNGA

La categoria più oltranzista tra i dipendenti di Alitalia teme di essere esclusa dai tavoli e promette reazioni adeguate

Polemica con l'esecutivo dopo le notizie di incontri riservati del ministro con l'Ugl e le confederazioni. «Sacconi irresponsabile»

I piloti: traditi da Berlusconi E minacciano il blocco dei cieli

di Bianca Di Giovanni / Roma

«Non voglio credere che si pensi ad un accordo senza i piloti. Non lo credo e penso che non sia così». Sono le 19 di ieri quando Fabio Berti, segretario del potente (ancora?) sindacato Anpac sale sul taxi per raggiungere via Fornovo, la sede del ministero del Lavoro dove è stato convocato. In realtà la partita vera si sta giocando in Via Veneto, dove i Confederali e l'Ugl stanno mettendo a punto un'intesa quadro da sottoporre agli altri. Per i piloti Anpac è un vero smacco. Insieme all'Up rappresentano quasi l'80% della categoria: vedersi scavalcati al tavolo è inaccettabile. A notte fonda i toni sono completamente diversi. Berti si rivolge direttamente al premier: «Uscivamo da una difficile trattativa con Air France. Berlusconi ci aveva dato delle garanzie e ci avevamo creduto, ora deve intervenire. O personalmente o anche tramite il sottosegretario Gianni Letta che ha dimostrato buonsenso».

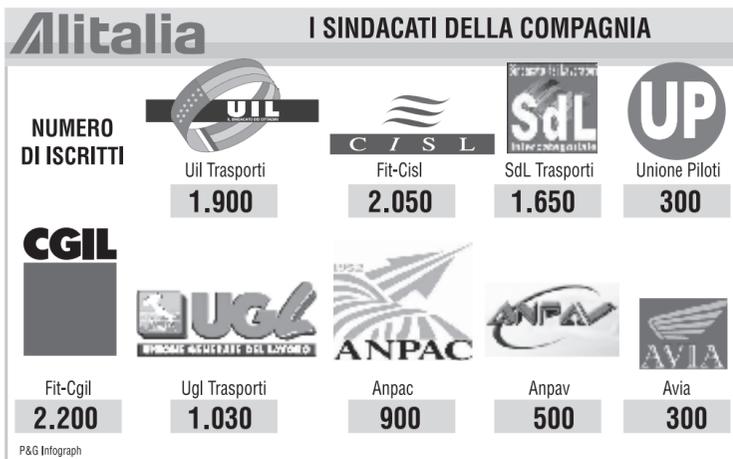
Verso le 22 il «bersaglio» dei biglietti era il ministro Sacconi, definito «irresponsabile» per aver trattato solo con i confederali e Ugl. Gli autonomi insistono: se non ci sarà «una immediata riunificazione del tavolo delle trattative la situazione è destinata inesorabilmente a diventare ingestibile». La situazione precipita anche in Via Veneto. Voci di corridoio riportano anche una Renata Polverini sull'orlo di una crisi di nervi. La segretaria Ugl avrebbe chiamato al telefono Gianni Alemanno e Altero Matteoli. «Tirate fuori le p... - avrebbe detto - Vi state facendo mettere i piedi in testa da Fi e Lega».

Si sa quanto An ci tenga ai piloti. E ieri sera gli uomini in divisa erano davvero inferociti. A dire la verità si aspettavano una serata «barricadiera», tanto che con una catena di sms avevano chiamato a raccolta tutti i dipendenti. «Non è una mobilitazione - spiega Berti quando ancora la situazione è relativamente calma - Sono venuti al ministero per seguire da vicino la trattativa». Più tardi saranno proprio loro, i lavoratori in strada, a lanciare accuse contro chi in Via Veneto potrebbe firmare da solo. Non credono alla storia del tavolo tecnico: e i vertici degli autonomi cavalcano il malcontento. «In assenza di una immediata riunificazione del tavolo negoziale, la situazione è destinata a diventare, inesorabilmente, ingestibile a partire dalle prossime ore», avvertono piloti e assistenti di volo. Senza di lo-

Anpac e Up non vogliono accettare la rappresentanza sindacale unica della «Nuova» Alitalia



Manifestanti attaccano volantini durante la manifestazione davanti al ministero del Lavoro. Foto di Andrea Sabbadini



FIUMICINO Oggi previste 279 partenze

Gli aerei Alitalia hanno continuato a decollare e atterrare regolarmente nello scalo romano di Fiumicino. Al Leonardo da Vinci, dalle 6 di questa mattina e fino alle 20, non si sono registrate variazioni d'orario significative rispetto all'operativo voli Alitalia. E per oggi i voli AZ programmati in partenza dal Leonardo da Vinci sono 279, di cui 131 internazionali e 148 nazionali. Fino a ieri sera erano tutti confermati e non risultavano cancellazioni.

AZNAR

«Auguri, la nostra Iberia ora va bene...»

«Good luck, buona sorte, buona fortuna». È quanto augura l'ex premier spagnolo, José María Aznar, a Silvio Berlusconi, per il caso Alitalia. L'ex primo ministro spagnolo ricorda di aver affrontato, da capo del governo, la questione della compagnia di bandiera spagnola Iberia: «È stata privatizzata - ha detto - è entrata British Airways ed ora va bene. In queste situazioni non prendere decisioni è la peggiore delle soluzioni possibili».

Tornano alla memoria, in queste ore, leggendo i dispacci d'agenzia sull'Alitalia, ascoltando nei telegiornali le parole sommesse o gridate di piloti o hostess o meccanici, altre storie. Storie di altre sconfitte che rappresentarono in qualche modo la fine di un'epoca. Ero stato come cronista, nell'autunno del 1980 per 35 giorni e 35 notti alla Fiat, a Torino. Avevo visto e vissuto quella vicenda sindacale, culminata in una sconfitta. Scrivevo ogni giorno per questo stesso giornale, allora diretto da Alfredo Reichlin, le mie lunghe cronache. Ascoltavo le voci degli operai e quelle dei dirigenti di allora, politici e sindacali: Luciano Lama, Pierre Carniti, Sergio Garavini, Claudio Sabbatini, Fausto Bertinotti, Giorgio Benvenuto, Piero Fassino, Diego Novelli, Giuliano Ferrara... Tanti nomi che si accavallano nella memoria, fino alla visita di Enrico Berlinguer, oggetto di tante strumentalizzazioni. Ho rivisto, tempo fa, nel bel film di Francesca Comencini, *Fabbrica*, Bruno Trentin davanti ai cancelli di Mirafiori che inascoltato, con la sua foga razionale, sosteneva la necessità di abbandonare la perdente lotta ad oltranza per abbracciare forme di lotta articolate, capaci di durare.

Tempi lontani. Oggi quella storia si ripete? I nuovi Cipputi, senza tuta, sono le donne e gli uomini di Fiumicino, di Linate, della Malpensa? C'è chi in questi giorni sostiene che per l'Alitalia ci vorrebbe una nuova marcia dei quarantamila. Il riferimento è a quella manifestazione di massa, non

Le hostess come i metalmeccanici della Fiat? Forse no, ma ci sono vertenze che producono gli stessi esiti

certo spontanea, voluta e organizzata dalla Fiat, che mise in moto il 14 ottobre del 1980, quarantamila tra impiegati, capireparto, capo-officina. Fu l'avvenimento che precipitò le cose, convinte i sindacati a firmare precipitosamente l'accordo, pose fine al blocco dei cancelli della grande fabbrica. Tutto tornò alla normalità ma con migliaia di lavoratori in cassa integrazione e con decimate le rappresentanze sindacali. Il segnale della sconfitta. L'equazione Alitalia-Fiat sta però poco in piedi. Non so, infatti, che caratteristiche avrebbe una manifestazione di massa sul caso Alitalia oggi. Ho il sospetto che sotto accusa potrebbe

ro e dovrebbero finire innanzitutto quelli che per vincere l'ultima campagna elettorale avevano promesso un futuro radioso alla Compagnia di bandiera. Aveva dichiarato, proprio anno fa, Silvio Berlusconi: «La risposta ad Air France la darà il prossimo presidente del Consiglio e sarà un chiaro e secco no. Comincio ad operare perché questa operazione possa riuscire e in previsione di avere la responsabilità di governo sono sicuro che arriveremo ad un risultato positivo. Dopo l'annuncio della mia contrarietà, Air France rinuncerà alla partita. Rinuncerà, perché, se sa che il futuro presidente del Consiglio è contrario,

farà un passo indietro». E ancora: «Air France rinuncerà alla partita su Alitalia lasciando spazio all'ingresso di Air One, la cui regia nell'operazione considero indispensabile». Ecco chi ha davvero mandato a monte l'accordo con la Compagnia francese che un anno fa avrebbe potuto rap-

Nella storia confederale l'obiettivo è sempre stato quello di trattare fino in fondo per salvare il lavoro

ro non si vola: lo sanno bene. Per questo puntano i piedi. «Se firmo senza gli autonomi - avvertono - se ne pentiranno». Quando Berti si prepara all'incontro finale (la storia Alitalia è fitta di incontri «finali») sa già che alcuni ostacoli sono ancora tutti da superare. Soprattutto quello della rappresentanza: Anpac e Up non vogliono la rappresentanza sindacale unitaria. Per loro devono restare le associazioni. Atteggiamento corporativo? «Macché, in tutta Europa è così e anche l'associazione europea dei piloti chiede che restino le associazioni - spiega - perché siamo una categoria particolare, che ha bisogno di aggiornamenti, esercitazioni. Non possiamo essere un semplice sindacato». Eh, no: loro un semplice sindacato non lo sono da tempo. Proprio dai vertici Anpac venne il primo membro del board a rappresentare i lavoratori. Con l'Anpac cominciò quella coesistenza su cui fu coniato il «modello Alitalia». Forse è proprio quello che i nuovi padroni vogliono cancellare. «Ma quale coesistenza, ma quale potere - insiste Berti - Quando ho chiesto che differenza fa per loro una rsa o un'associazione non ho avuto nessuna risposta. La verità è che noi siamo il capro espiatorio di questa storia».

Che ci siano privilegi e prebende o no, sta di fatto al tavolo per Anpac e Up c'è anche da combattere una battaglia difficile in difesa del lavoro. Su questo le posizioni si avvicinano anche alla Cgil. Il nuovo contratto proposto da Cai condensa in poche linee tutta la nuova filosofia del centrodestra improntata sulla deregulation. Contratti a termine illimitati, contratto d'ingresso più «punitivo» per i giovani, parte fissa delle retribuzioni più leggera. Insomma, c'è chi sospetta che dietro questa partita Alitalia si nasconde anche l'altra, quella sul modello contrattuale, in cui Confindustria e sindacati sono alle battute finali. «Se passa questo contratto noi saremo un precedente per molte altre categorie», spiega un pilota in mobilitazione davanti al ministero. Come dire: vogliono fare di noi, simbolo di prebende e privilegi, il cavallo di Troia per entrare in tutte le categorie. Così, d'improvviso, per uno strano gioco di coincidenze, i piloti, simbolo di corporazione, diventano l'avanguardia della difesa dei dei lavoratori. Un altro scherzo dell'Alitalia che muore.

Polverini (Ugl) chiama Alemanno e Matteoli di An: vi state facendo mettere i piedi in testa da Lega e Fi

LA MEMORIA

Quando il sindacato è chiamato a firmare accordi «impossibili»

di Bruno Ugolini

presentare un salvataggio assai meno drammatico. Ed ecco perché un bis della marcia dei quarantamila potrebbe dirigere i suoi strali più che verso hostess e piloti, verso i saloni di Palazzo Chigi. Se non altro perché tutti capiscono come negli aeroporti non sia in corso una lotta a oltranza, guidata dalle tre Confederazioni. Assistiamo solo a sporadiche e un po' disperate proteste. Certo c'è attesa e tensione. È del resto tutta gente che ha vissuto sulla propria pelle, in questi lunghi anni, una serie infinita di ristrutturazioni, con cacciata degli «esuberanti» e dilagare dei precari, con persino esperienze di quasi coesistenza. Hanno visto passare sotto gli hangar decine di manager, spesso promossi non per le loro specifiche competenze in campo aeronautico ma solo per le loro strette parentele politiche. Uomini di fiducia, come si dice. Che per quella stessa salda fiducia sono usciti da quelli stessi hangar con magnifiche liquidazioni ma lasciando strascichi fallimentari. Non hanno pagato nulla, non pagheranno nulla. Pagheranno i nuovi Cipputi dei cieli. Con la consapevolezza che la loro Alitalia non rischia di fallire oggi, è fallita nel corso di tutti questi anni.