

ALITALIA, ULTIMO ATTO

Il termine è oggi alle 15,50: entro quest'ora i sindacati devono rispondere alla proposta della cordata delle imprese italiane

Alle ore 16, a Milano, si riunisce l'assemblea dei soci Cai. Ultima concessione: ai lavoratori la distribuzione del 7% degli utili

Colaninno: oggi l'accordo o ritiro l'offerta

Ultimatum della Cai. Cisl, Uil e Ugl pronte a firmare. Epifani: trattiamo fino all'ultimo

di Roberto Rossi / Roma

ROTTURA «Senza consenso ritiro l'offerta» su Alitalia. L'ultimatum di Roberto Colaninno è caduto come un macigno nell'incontro tra Cai, sindacati e governo, convocato in fretta e furia nel pomeriggio dal ministro del Lavoro Maurizio Sacconi. Un ultimatum

indirizzato soprattutto alla Cgil e ai sindacati autonomi dell'Alitalia. Visto che Cisl, Uil e Ugl hanno rotto il fronte e si sono dichiarati disponibili a firmare un accordo.

La Cgil, invece, attende un segnale. «Ci devono consegnare un documento - ha detto ieri il segretario Guglielmo Epifani - ma lavoreremo fino all'ultimo per allargare il consenso su un piano vero di salvataggio da parte di tutti». Anche degli autonomi, specie dei piloti. «Il problema - ha continuato il segretario - non è firma sì, firma no, ma se dal giorno dopo l'azienda può ripartire e avere un futuro e avere un futuro o torna il caos. E un'azienda nel caos è un'azienda che non si risolve». Se il segnale non arriva e «non cambia nulla» ha spiegato Fabrizio Solari segretario nazionale della Cgil «allora diciamo di no» al piano.

Che ieri è stato il vero convitato di pietra nell'incontro di Palazzo Chigi. Alle nove sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil e Ugl, più Anpac, Up, Anpav, Avia e Sdl) Roberto Colaninno non ha presentato un documento come si pensava. Al tavolo il presidente della Compagnia aerea italiana si è presentato a mani vuote. Delle modifiche sulla parte contrattuale, per le quali Cgil, Anpac, Anpav, nei giorni scorsi avevano ottenuto un «sì» a voce, neanche l'ombra. L'invarianza del contratto per il personale di terra con maggiori ore lavorate, il mantenimento della 14°, la riduzione dei tagli ai salari degli assistenti di volo (5-7% rispetto allo stipendio attuale), non sono stati contemplati.

Colaninno ha invece rilanciato proponendo, sempre a voce, la condivisione con i lavoratori del 7% dell'utile al netto delle tasse, ripartito in questo modo: il 45% ai piloti, il 30% agli assistenti di volo, il 25% al personale di terra. La risposta dei sindacati è stata: «grazie» ma i contratti sono un'altra cosa. Durante il faccia a faccia il presidente di Cai ha anche mostrato i muscoli. «Non c'è più nulla di cui discutere - ha detto durante l'incontro - non c'è una lira in più da condividere». In due settimane di trattative, ha sottolineato il presidente della Cai, i sindacati hanno già ottenuto più di quello che era previsto potessero ottenere». Concludendo: «Senza consenso ritiro l'offerta». Quando? Oggi, «alle 15:50», ha aggiunto Gianni Letta. Prima cioè dell'assemblea

L'industriale mantovano: «Stiamo comprando una società in dissesto non un gioiello»

in una lettera inviata al presidente dell'Antitrust Antonio Catricalà - dovranno dare il via libera al progetto. E per farlo devono essere sicuri che tutti i lavoratori di Alitalia non creino problemi. L'apertura di Cisl, Uil e Ugl, ha detto il ministro Sacconi «è una importante base di consenso». Ma per Cai non basta. E neanche per Cgil e autonomi che ieri sera si sono riuniti a Fiumicino per preparare una proposta alternativa. Una proposta che già stamattina sarà sul tavolo di Colaninno. Che permetta di arrivare a una soluzione



Il corteo dei lavoratori Alitalia e Airone. Foto di Scrobogna/LaPresse

La protesta esplode a Fiumicino: cancellati 50 voli

Mai così affollato il presidio di piloti e personale di terra nello scalo romano: «Se firmano è rivolta»

di Gioia Salvatori

«UNITI, UNITI» urla un uomo col megafono mentre davanti la sala equipaggi Alitalia dell'aeroporto romano di Fiumicino, un presidio di trecento dipendenti della

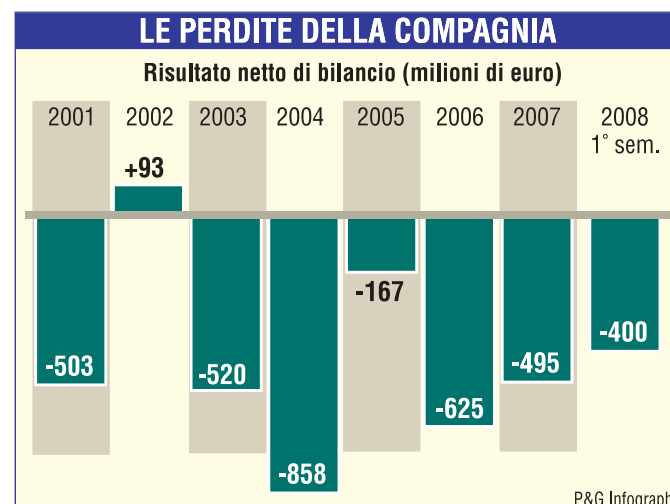
compagnia di bandiera, applaude. Hostess, stewards, personale di terra, tanti piloti come mai se ne erano visti negli altri giorni e anche impiegati venuti dal centro direzionale di via Magliana hanno superato le storiche rivalità di categoria. Sono lì per dire che non credono che non ci siano altre possibilità, per la loro compagnia, oltre all'offerta Cai. Se il governo riconoscerà valido «un accordo non sottoscritto da tutte le sigle sindacali, andranno alla lotta dura» - dicono. «Qui siamo tutti Sdl e Anpac. Chi li porta gli aeroplani se non c'è il consen-

so di queste sigle, Bonanni? - dice uno steward». Si è conclusa così, ieri sera all'aeroporto di Roma, un'altra giornata di mobilitazione del settore del volo. Una giornata segnata da 4 ore (12-16) di sciopero del sindacato di base Cub, con 50 voli Alitalia cancellati, ritardi, cancellazioni ancora in serata e manifestazione all'aeroporto di Roma fino al primo pomeriggio. Sono slogan e cori da stadio: «Chi non salta Cai» e «Andate col treno, andate tutti col treno». Alla protesta si sono uniti, senza scioperare, i piloti e gli assistenti di volo Air One quelli che «di noi nessuno parla, ma negli esuberanti ci siamo anche noi - dicono». Nel pomeriggio qualcuno di loro timidamente osserva che fanno i colleghi della compagnia di bandiera: «Se vanno a palazzo Chigi per manifestare magari ci uniamo», dice una hostess. «Siamo tra color che son sospesi», fa una sua collega Alitalia, e ieri, in-

ne condivisa e che tolga alibi a tutti. «Con alcune piccole concessioni - ci spiega una fonte sindacale - la partita si potrebbe chiudere». Una piccola apertura sui contratti, per la Cgil e qualche volo in più per i piloti,

che riduca il numero degli esuberanti (1000), e il gioco potrebbe essere chiuso. Poi, una volta chiusa Alitalia, si aprirà un'altra partita, quella sulla riforma del modello contrattuale. E a ben vedere l'ultimatum di ieri, l'ennesimo per altro, ha anche un altro significato. È l'ultima prova di forza di una trattativa che, nell'intenzione del governo, sarà la base di discussione della riforma contrattuale futura che si aprirà presto con Confindustria. Una riforma che la Cisl di Bonanni, la prima a smarcarsi, vorrebbe impostare a suo modo.

Polemica tra il leader della cordata e l'Anpac «Per noi i piloti sono dipendenti, non un'associazione»



Dipendenti Alitalia ieri a Fiumicino. Foto di pier Paolo Cito/Ap



Una striscione dei lavoratori Airone ieri a Fiumicino. Foto di Mauro Scrobogna/LaPresse

fatti, per i dipendenti della compagnia di bandiera, è stata l'ennesima giornata di attesa, delusione, disillusione e amarezza. Nessuno crede ai «proclami della politica». «Air France si prendeva questa compagnia con tutti i debiti - dicono piloti e stewards - Non crediamo che non sia interessata a rilevarla ripulita dai debiti per

«Air France avrebbe comprato con i debiti comprerebbe ancora adesso»

L'analisi

L'ultimo miglio il più duro anche per la Cgil

Oreste Pivetta

Mentre il mondo è travolto dalle sue crisi finanziarie, l'ultimo miglio si troverà una pezza per salvare Alitalia, per non aggiungere un fallimento a un altro fallimento a un altro fallimento. Lehman Brothers non c'entra nulla con la nostra compagnia di bandiera. Ma il fallimento di una delle prime banche del mondo avrà generato qualche contraccolpo nei cuori e negli animi di quanti stanno «trattando» la salvezza di una delle più sgangherate flotte del mondo. La scena dei bancari americani che lasciano, alla prima feroce notizia, gli uffici con i loro scatoloni in mano, avrà sicuramente indotto qualche brutto pensiero e qualche sentimento di prudenza anche tra i capitani italiani, le hostess, gli steward... Che si possa trovare una pezza è una speranza e una previsione quasi certa, perché ormai sembra che le posizioni si siano delineate e che la maggioranza sia pronta a metterci la pezza e la firma: si va dall'entusiasmo di Bonanni, che non è mai mancato, ai convincimenti di Angeletti e della Polverini, non insensibili al richiamo patriottico e neppure al peso devastante di una campagna pubblicitaria (mediatica) che si è diffusa solo in una direzione, come il nostro ineffabile presidente del Consiglio, scassinatore dell'alleanza con Air France, ha sintetizzato nella formula: «Tutta colpa di Epifani che è diretto dalla sinistra». Tutta colpa di Epifani, allora, per seguire Berlusconi, e della Cgil che evidentemente gode di uno straordinario e inimmaginabile consenso tra i sindacati autonomi, disposti a seguirlo ovunque, come non era mai accaduto durante mezzo secolo di storia Alitalia.

La maggioranza è pronta, e persino la Cgil, tanto per deludere Berlusconi, sarebbe pronta, perché nel corso di questa infinita trattativa qualche miglioramento s'è raggiunto, qualche passo in avanti s'è compiuto. Ma un sindacato fa il sindacato: se può, tratta fino in fondo (come Bonanni, stupido dall'attesa di Epifani, dovrebbe sapere)... Perché comunque il bilancio sarà disastroso e i conti non sono ancora chiari: quanti senza lavoro, quale futuro per una compagnia, che nasce debole, costretta a volare dentro un mercato ferocissimo e voracissimo, quanto potrà resistere. Sul futuro nessuno può dare certezze. Il ragionamento di Epifani è molto chiaro: facciamo intanto del nostro per migliorare gli accordi, cerchiamo di irrobustire la piccola nuova compagnia, ben sapendo che i primi passi sarebbero un po' meno zoppicanti, se alle spalle si fosse forti di un consenso unanime. Questo ha ripetuto Guglielmo Epifani: «Ci devono consegnare un documento, ma lavoreremo fino all'ultimo per allargare il consenso da parte di tutti su un piano vero di salvataggio... Il problema non è firma sì, firma no, ma se dal giorno dopo l'azienda può ripartire e avere un futuro o torna il caos. E un'azienda nel caos è un'azienda che non si risolve». Gli accordi a metà non aiutano nessuno: si può immaginare il primo giorno della nuova Alitalia, se qualcuno resta fuori, se i piloti di una sola associazione rimasero fuori. Epifani ha chiesto una prova di responsabilità, perché alla fine l'intesa valga per tutti. Non sarà la conclusione migliore. Troppi sono stati i «bari» in gioco e troppi «vuoti» sono stati lasciati nel corso della trattativa (cominciando proprio dal numero degli esuberanti, in un'altalena sconcertante). Ma non è difficile credere che si sia agli sgoccioli per Alitalia, che una soluzione si debba trovare, che si sia trovata, che una firma non sarebbe il miracolo, ma un'altra scommessa, per tante ragioni, al buio.

400 milioni. È il governo che non gliela vuole dare». «Il governo se la trattativa Cai non va bene deve trovare altri acquirenti: cerchi bene ci pare strano che non ci sia nessuno che voglia una compagnia con alte professionalità e i voli in overbooking più tutti gli slot di Alitalia, Air One e Volare che da soli rappresentano un pa-

trimonio di un miliardo - aggiunge uno steward». Aquila selvaggia senza l'accordo? «Siamo abituati a mediare - dicono cauti tre piloti - ma che il governo e gli imprenditori non calpestino la nostra dignità. Il pilota pieno di privilegi degli anni 60 non esiste più. Lavoriamo in sott'organico, con turni di 14 ore e ogni sei mesi siamo sottoposti a esami fisici e check col simulatore. Siccome chi lavora a terra, pulitori e handling, stanno peggio di noi, se vogliamo che gli aerei partano in orario dobbiamo curarci di coordinare e galvanizzare anche operazioni di terra. Lo stress è continuo». E ieri anche gli operai iscritti al sindacato Sdl spezzavano una lancia per i piloti, fino a ieri considerati i privilegiati, e numerosi sono accorsi al presidio. Tutti uniti. Sempre qualche categoria che conta «non rompa il patto e firmi un accordo favorevole solo per sé - dice uno steward - Allora sì, siete avvertiti, che ci faremo sentire con lo sciopero selvaggio».