

ALITALIA NEL CAOS

La Cgil, che non aveva aderito all'accordo come Cisl, Uil e Ugl, ha lavorato per cercare il consenso di tutti sull'operazione Cai

Il governo è il vero responsabile di un fallimento annunciato, ora si trova davanti lo spettro del fallimento e spera in un'offerta a sorpresa

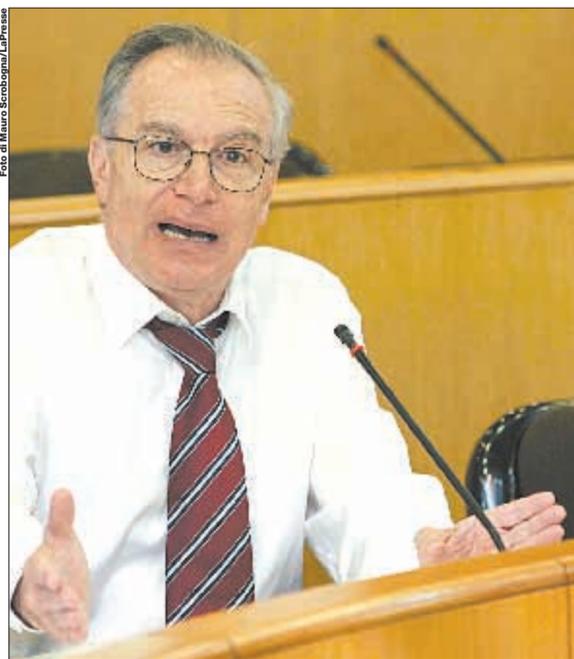
«Ero pronto a firmare, poi è saltato tutto»

Epifani: ci impegneremo per evitare il fallimento

di Marco Bucciantini / Roma

NON È FINITA È la notte di Alitalia, ma Epifani guarda all'alba: «Non è finita, il governo batte tutte le direzioni, vecchie e nuove. Questo fallimento sarebbe un dramma per il Paese». È arrivato in Cgil alle sette e mezzo del mattino per partecipare alle riunioni per rinnovare le cariche dirigenziali. Si è sfilato e

riannodato la cravatta troppe volte. È uscito e rientrato dalla sede di Corso Italia, aspettando notizie. Quando tutto sembra finito, verso l'ora di cena Guglielmo Epifani entra nella stanza che la disposizione dei tavoli di legno chiaro rende circolare. Sorride. «Pensavo non ci fosse nessuno...». È l'unica battuta, l'unica "finzione" di un confronto serrato con i giornalisti. Epifani ripete almeno sei volte: la Cgil aveva accettato il piano, lui stesso aveva assicurato «l'ingegner Colaninno», manca sempre la "enne" nella dizione del segretario generale della Cgil. «Avevamo parlato per telefono, poi abbiamo spedito a Cai una lettera inequivoca, che testimoniava il nostro accordo su tutte le parti che potevamo condividere». Lo dice e volge lo sguardo per affrontare tutti i presenti. «Noi non possiamo firmare per chi non rappresentiamo, è un fatto di democrazia sindacale (e ripete: «democrazia sindacale»). Decide il 51% dei lavoratori. E fra gli operatori di volo le sigle confederali tutte insieme hanno una rappresentatività che non arriva al 40%». Gli altri sono arroccati nelle organizzazioni professionali che difendono «i privilegi: un'inaccettabile difesa di poteri corporativi alla quale però si opponevano ricatti». «Ma senza piloti non si vola»: questo è il terzo postulato della Cgil. Che ha "cercato" i piloti, servendosi della Filt, la federazione del trasporto (il cui segretario Franco Nasso è seduto accanto ad Epifani): «Non si poteva fare un accordo senza di loro. Abbiamo provato ad allargare il consenso a una parte fondamentale della trattativa». La Filt, con le 5 sigle degli operatori di volo, ha scritto e rivendicato una condizione salariale invariata - «come promesso da Sabelli», dicono loro, rammentando il braccio operativo di Colaninno - mettendosi a disposizione «per



«A Colaninno abbiamo scritto una lettera che testimoniava il nostro accordo su tutte le parti che potevamo condividere»

un aumento della produttività».

L'INGEGNERE Assodato questo tentativo, «la Cgil non ha due verità, ma una sola, quella del suo segretario generale», ripete Epifani, che nella sua lettera a Colaninno scrive e firma: «La Cgil Le confer-

ma l'impegno perché sia evitato il fallimento...Le confermo anche la nostra adesione e la nostra firma all'accordo quadro concluso nella notte di domenica...». Per questo il segretario respinge gli argomenti «dell'ingegnere»: «Dice che non abbiamo controfirmato l'accordo quadro? La prassi della lettera era a tutti gli effetti chiara, già sperimentata e accettata in precedenti trattative».

IL CAVALIERE Berlusconi e Sacconi non sono mai nominati ma evocati: «Non è degno di un Paese civile fare lo scaricabarile di responsabilità, gioco iniziato già prima della trattativa. Noi ci assumiamo le nostre colpe, il governo faccia altrettanto. Come si fa a definire la Cgil "irresponsabile": abbiamo aderito a un piano che toglie il lavoro a 3-4 mila persone. Con un pensiero: salvare Alitalia, e metterla in condizione di competere un secondo dopo la firma dell'accordo».

IL SOSPETTO «Da due giorni abbiamo l'impressione che Cai avesse deciso di mandare tutto all'aria», fa Epifani. Convinto che nella cordata ci fossero molti imprenditori preoccupati dallo scenario economico internazionale e quindi spaventati dall'impegno di risolvere Alitalia. «Da un pezzo sentiamo solo ultimatum, ai quali non segue nessun lavoro o confronto sul merito: in tutta la mia carriera mai vista una trattativa così avara di lavoro». Una non-trattativa, in sostanza. Una partita giocata altrove e per altri mo-

«Credo che il ministero del lavoro abbia sindacato con i piloti, senza successo». E a quel punto - data per persa la sfida - si sia messo in moto l'apparato "pubblicitario" per additare nella Cgil il capro espiatorio. Ma l'azionista di maggioranza, il Tesoro, «ha il dovere di tentare tutte le strade per trovare una soluzione. Non è finita qui: si proceda in tutte le direzioni, quelle che c'erano e sembrano svanite, quelle che si possono trovare, anche nuove. Il fallimento sarebbe un dramma per l'intero paese. Il destino di Alitalia - dice Epifani, prima di riassestare per l'ultima volta la cravatta rosso porpora striata di blu scuro - è adesso la più importante questione d'interesse nazionale».

«È il baratro colpa della Cgil e dei piloti»

Berlusconi si ripete: è la sinistra ad aver fatto saltare il banco

di Andrea Carugati / Roma

FINO ALL'ULTIMO non vuole crederci, Silvio Berlusconi. Non si rassegna all'idea che la «sua» cordata per Alitalia sia naufragata. Di rientro da San Giuliano di Puglia, nel pomeriggio, si concede una passeggiata per il centro di Roma, lungo Corso Vittorio, entra in un negozietto di bigiotteria. «Non sono pre-

occupato, auspico una soluzione positiva», dice ai cronisti che lo marciano stretto, il viso tirato dietro il sorriso d'ordinanza. «Attendiamo, non ci sono comunicazioni ufficiali». Neppure quando un cronista dell'Ansa gli comunica il ritiro di Cai il premier si rassegna all'evidenza. «Presidente, guardi che si sono ritirati...». «No, non è possibile, non mi risulta. Ho appena sentito al telefono il dottor Letta che mi informa ogni 3 minuti. Penso di essere informato più io di voi...». «Guardi presidente che è un Ansa, di solito ci prendiamo», replica il giornalista. Gli altri cronisti si fanno avanti. «È tattica, schermaglie?». «Non lo so, non lo so», dice Berlusconi sempre più preoccupato. Poi si gira e se ne va: «Scusate ma ci vediamo dopo», sussurra il premier, senza più sorrisi. Sale a palazzo Grazioli, fa chiamare Gianni Letta che lo informa sull'esito della trattativa. Poi, dopo cinque minuti torna giù dai cronisti. «Ho avuto comunicazione ufficiale del ritiro dell'offerta. Ora siamo di fronte a una situazione drammatica, a quello che può apparire un baratro», dice ai microfoni. E attacca: «Ci sono responsabilità pesantissime da parte di Cgil e associazioni dei piloti. Saranno valutate». «Fallimento? Vediamo, ora voglio approfondire». Ma la rabbia del premier ha anche altri obiettivi, più politici: «Non vorrei che questa fosse la soluzione che qualcuno aveva auspicato». Ci sono responsabilità politiche? «Certo che sì». Nel centrosinistra? Il premier fa cenno di sì con la testa.

Cgil nel mirino, dunque. Proprio l'odiata confederazione che in mattinata, durante la visita a San Giuliano, Berlusconi aveva cercato di bypassare.



Il premier non ha dubbi: «Ci sono responsabilità politiche. Si andrà al fallimento? Adesso vedremo»

«Auspico che si possa andare avanti anche senza Cgil», aveva detto. «Non voglio fare pronostici ma auspico sì e auspico che si possa andare avanti». Nel frattempo, prima di avere la conferma definitiva del ritiro di Cai, Berlu-

sconi era tornato sulle frasi pronunciate mercoledì contro Veltroni, da lui definito «inesistente». «Sono veramente dispiaciuto del fatto che mi si attribuiscono sempre cose che non ho detto», ha detto il premier. «Ieri, ad esempio, avrei detto che Veltroni è inesistente. Come potrei dire una cosa così che non mi appartiene?». Poi viene colto da un dubbio. «Prima di fare una smentita ufficiale voglio rivedere tutto ciò che ho detto perché quando uno parla a braccio magari una cosa gli scappa. Ma non credo di averlo detto, come faccio a dirlo? No, non è vero». Eppure, a parte questa parentesi "buonista", parlando con i suoi il Cavaliere imputa a Veltroni il fallimento della trattativa per Alitalia: «Ha fatto saltare il tavolo. Ma l'opinione pubblica sta con noi, non con i piloti che vogliono difendere i loro privilegi».

Eppure questa sembra profilarsi come la prima vera sconfitta del suo governo. È proprio sul tema che Berlusconi aveva messo al centro della campagna elettorale, la cordata italiana per salvare Alitalia. Quella cordata lanciata nel marzo scorso, quando il Cavaliere si sentiva già a palazzo Chigi e si mise di traverso nella trattativa con Air France: «Quello dei francesi è colonialismo». «Air France rinuncerà perché sa che il prossimo presidente del Consiglio è contrario», aveva tuonato. «In Francia non è come da noi che il go-

verno non conta nulla, l'esecutivo è una cosa seria. Dopo l'annuncio della mia contrarietà i francesi rinunceranno alla partita». Dunque via libera alla cordata italiana: «Ho fatto alcune telefonate, del resto se uno è tra i primi dieci gruppi italiani e non entra che figura ci fa? Anch'io sarei disponibile a fare un sacrificio, ma mi accuserebbero subito di avere un interesse. Ma i miei figli credo che non direbbero di no». Qualche giorno dopo, il Cavaliere aveva già cambiato idea sull'impegno di Marina e Piersilvio in Alitalia: «Glielo vieterei perché ho visto che la sinistra ha tirato in ballo addirittura il conflitto di interessi».

L'opinione

BRUNO UGOLINI

SINDACATO Era necessario parlare anche a quanti non si riconoscevano nelle confederazioni. Una parte del governo invece ha sposato la linea «spacca tutto»

La scommessa persa dalla Cgil: cercare il consenso di tutti

SEGUE DALLA PRIMA

Invece di ragionare e agire per cercare, in tanta tempesta, rotte meno disperate, magari, se possibile, senza dare per scontato il fallimento. Un compito che un governo serio dovrebbe avere sempre presente.

L'uscita di Sacconi è la testimonianza che in questa vicenda si sono contrapposte due linee. Una che cercava il compromesso, non ignorava le proteste inferocite di migliaia di lavoratori, non ignorava che i sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil rappresentavano solo una parte di quel vasto mondo. E che per impedire l'apertura di tensioni ingovernabili occorreva parlare con quella larga parte che non si riconosceva in Cgil, Cisl e Uil, per raggiungere un consenso ampio. Consenso necessario anche perché lo chiedevano gli stessi esponenti della «cordata».

O bastava l'assenso di tre Confederazioni sostanzialmente minoritarie? Questa era la linea sostenuta da Guglielmo Epifani e che trovava un'eco nel sottosegretario Gianni Letta. Una linea contrapposta a quella «spacca tutto» di Maurizio Sacconi, purtroppo sostenuto nella sua veemenza ultimativa, anche da esponenti sindacali. Ha osservato a questo proposito con efficacia ieri Massimo D'Alema come la questione di fondo consistesse in una soluzione capace di trovare il consenso dei lavoratori, «perché a guidare gli aerei o a fare le hostess non ci vanno i segretari confederali ma i lavoratori».

La prova della volontà del sindacato di Epifani di perseguire uno sbocco positivo della vicenda sta, del resto, nella firma posta qualche giorno fa all'intesa sul cosiddetto

accordo quadro. Non solo. Sta anche nella volontà espressa ieri dallo stesso Epifani nella lettera a Roberto Colaninno di porre la firma (prima concessa solo da Cisl e Uil) all'intesa per il personale di terra. Anche se Epifani aggiungeva l'esigenza di una vera invarianza delle condizioni salariali, di fronte ad aumenti di produttività. Una dichiarazione che è stata letta come contraddittoria rispetto alle proposte più nutrite, per una ripresa del negoziato, scaturite dalla discussione tra Cgil e i sindacati «non ufficiali» ma non per questo meno rappresentativi. Il maggior sindacato italiano, in questa specie di maremoto ha cercato, magari in modo non sempre lucido, di tener saldo un capisaldo della propria cultura: quello della partecipazione, della democrazia, del consenso. Non è un chiodo fisso. Serve al sinda-

cato per non farlo diventare una scatola vuota, serve alle stesse imprese se intendono funzionare e non essere esposte a conflitti inutili. Che cosa sarebbe successo se si fosse andati allo sbaraglio con un accordo di minoranza sostenuto solo da Cgil, Cisl e Uil? Che cosa sarebbero state le assemblee di Fiumicino? È vero che il sindacato in altri frangenti ha saputo affrontare anche il tiro dei bulloni. Ma era un sindacato largamente rappresentativo in quelle circostanze. All'Alitalia no. Ed ora? Ora chi dovrebbe tenere le redini del governo dovrebbe trovare parole e atti assennati, non dedicarsi agli impropri. E magari ripensare la propria linea nel campo delle relazioni con i soggetti sociali. C'è un altro banco di prova ed è quello sul modello contrattuale. Anche qui c'è il rischio

della diaspora sindacale. C'è una Cgil che non intende ridursi a una parvenza, nel migliore dei casi nei panni di un Avvocato benvenuto in società, lasciando campo aperto ai contratti individuali, ovvero alla scomparsa del sindacato.

È la stessa filosofia che permea il libro verde di Sacconi, nonché il modello contrattuale di Emma Marcegaglia o forse dei «falchi» che hanno pesato sulla Marcegaglia. Eppure la presidente era sembrata aprire uno spiraglio dopo un recente incontro con Epifani, per poi presentare un «piatto» contenente la negazione di tutte le istanze care alla Cgil, nonché in buona misura presenti nella piattaforma unitaria concordata con Cisl e Uil. Davvero viviamo in tempi bui e quella che si apre è una partita aspra e difficile.