

ALITALIA NEL CAOS

Nel consiglio dei ministri Letta esclude alternative alla cordata di Colaninno Tremonti dice no alla nazionalizzazione

Air France, Lufthansa, British Airways e altri operatori negano di voler intervenire in queste condizioni nella società

Per il governo l'unica soluzione è la Cai

Gli assistenti di volo ora disposti a firmare. La compagnia può volare per dieci giorni

■ di **Roberto Rossi** / Roma

ITALIANITÀ Dieci giorni di tempo. È questo il limite per trovare una soluzione alla partita Alitalia. E questa volta non si tratta di un ultimatum governativo. L'indicazione giunge dal presidente dell'Enac Vito Riggio. «Lunedì sarà avviata un'istruttoria per ac-

certare la liquidità di Alitalia, della durata in genere di sette-dieci giorni». Durante i quali l'ente per l'aviazione civile dovrà accertare se sussistono ancora i requisiti patrimoniali che garantiscono il rilascio della licenza aerea che tra l'altro scade il 2 ottobre. L'esito dell'esame, ha continuato Riggio, dipenderà «da quanto verrà a riferirci lunedì il Commissario straordinario Augusto Fantozzi».

Che ieri ha incontrato alcune sigle autonome (Avia, Sdl, Anpac e Up). Non tutti erano presenti al faccia a faccia. Gli assistenti di volo dell'Anpav hanno preferito starne fuori. Questo perché, nel pomeriggio, il sindacato aveva già dato la sua disponibilità ad aderire all'accordo quadro proposto dalla Compagnia aerea italiana e firmato da Cisl, Uil e Ugl giovedì.

A parlare con Fantozzi, dunque, solo quattro sigle. Durante l'incontro il commissario avrebbe rassicurato sull'operatività della compagnia e, secondo una fonte, sulla continuità aziendale del gruppo per un tempo necessario a garantire il rilancio. «Stiamo lavorando per facilitare la ripresa della trattativa a 360 gradi con qualcuno che voglia veramente salvare l'azienda» ha detto il segretario della Sdl Andrea Cavola. «Mi aspetto che i prossimi giorni il commissario invii lettere ufficiali a compagnie aeree e istituti di credito per sondarne la disponibilità. C'è una riunione costante e permanente con alcune sigle sindacali e in particolare con i piloti. Quelli che sono tacciati di irresponsabilità stanno lavorando per la continuità aziendale».

Secondo il commissario, quindi, Alitalia potrebbe farcela. Come, però, è la grossa incognita. Fino a questo momento il governo sta tenendo sempre vivo il canale con Cai, che giovedì ha ritirato la propria offerta. La società gestita da Roberto Colaninno formalmente non si è ancora sciolta. Questo vuol dire che i 16-18 imprenditori pronti a rilevare Alitalia sono tutti ancora lì. «La trattativa è sempre aperta» ha raccontato una fonte industriale. Ed è la stessa linea che Silvio Berlusconi ha ribadito per tutto il giorno. «In pista c'è ancora la Cai» avrebbe detto il presidente del Consiglio ai suoi.

Il presidente Enac avvierà lunedì l'accertamento sulla liquidità della società

Così come il ministro dell'Economia Giulio Tremonti, che avrebbe escluso ogni ipotesi di nazionalizzazione della compagnia: «non lo permette la legge e non è neanche un'ipotesi da prendere in considerazione». Questo ufficialmente. Perché sotto traccia l'esecutivo sta

studiando una strategia d'uscita indolore. Magari anche servendosi di Mediobanca, che ieri ha fatto sapere di seguire con attenzione tutta la vicenda. Il punto di partenza per qualsiasi soluzione alternativa che non preveda un nuovo apporto di Cai resta sempre

«l'italianità». Che poi è la carta che Berlusconi ha speso in campagna elettorale per affossare l'ipotesi Air France. «Quello rimarrà come il più grande delitto di politica industriale in Italia» ha spiegato ieri il ministro ombra dell'Economia Pier Luigi Bersani. «Quell'accordo - ha prose-

guito - ci dava la possibilità di sedersi al tavolo decisionale della più grande compagnia aerea del mondo». Ma l'italianità che Berlusconi vorrebbe raggiungere adesso non è così semplice da recuperare. Cai non è stata sciolta ma i suoi malumori interni sono noti. Molti hanno aderito

alla cordata «senza spirito industriale» dice la fonte industriale. «La situazione è molto difficile, molto complicata. I protagonisti non hanno capito quale responsabilità si sono assunti, vediamo...vediamo» è stato il commento del premier a tarda sera.



Alcuni dipendenti Alitalia escono dal Centro Direzionale della Magliana ieri pomeriggio a Roma. Foto di Peri/Ansa

ALTERNATIVE

Boom per i treni Milano-Roma

In fuga dall'Alitalia i passeggeri migrano verso il treno, soprattutto sulla tratta Roma-Milano dove si è registrato negli ultimi giorni un boom nella vendita di biglietti. «Tutti in treno», uno degli slogan dei dipendenti Alitalia, si è tramutato in realtà, a giudicare dai due convogli straordinari fatti partire ieri dalle Ferrovie sulla tratta Roma-Milano per far fronte all'improvviso picco di richieste. E anche la compagnia Air One registra una «crescita considerevole» dei passeggeri sulla stessa tratta, a conferma del fatto che molti passeggeri, preoccupati per l'operatività dei voli dell'Alitalia cercano strade alternative. Il tutto esaurito sui treni tra la Capitale e il capoluogo lombardo è stato registrato l'altro ieri, in concomitanza con il precipitare della crisi Alitalia.

BLOG SULLA CNN

«Alitalia è come la Torre di Pisa»

La crisi di Alitalia è sbarcata sulla Cnn. Il sito dell'emittente di Atlanta ha dedicato un blog alla crisi della compagnia di bandiera italiana che ha paragonato «alla Torre di Pisa che sembra stia per crollare ma non cade». L'articolo introduttivo del corrispondente da Roma Alessio Vinci descrive la gravità della situazione ma sottolinea pure come Alitalia trasporti «tuttora 25 milioni di passeggeri l'anno, compreso il Papa». «C'è una forte domanda e una compagnia ben gestita potrebbe andare rapidamente in attivo», ricorda la Cnn. Tra i primi interventi sul blog quello di un navigatore svizzero che accusa la crisi di Alitalia a quella che portò al fallimento di Swissair e osserva che «le compagnie di bandiera non sono più in grado di reggersi».

«Voliamo e speriamo...» Fiumicino aspetta il salvatore

Piloti e hostess: «Qualcosa sta succedendo, ma non sappiamo quale sarà la nostra fine»

■ di **Gioia Salvatori**

L'attesa. Di un «partner straniero che sia capace di fare utili con gli aerei», di un «segno di responsabilità da parte del governo» che si traduca nell'avvio di «una trattativa seria e trasparente per la vendita di Alitalia». L'attesa di una buona notizia. Via gli striscioni del gruppo «Mobasta precari», via il banchetto con le vivande, via il presidio. Complice la pioggia, davanti la sala equipaggi Alitalia dell'aeroporto di Fiumicino, ieri c'era solo lo bandiere Sdl e un tavolo della Cgil. Ma dopo lo sbarco, per piloti e assistenti di volo, due chiacchiere al «briefing» - «su che ne sarà di Alitalia» sono di rigore. Si informano anche su quanto avviene nelle segreterie delle associazioni di categoria e dei sindacati contrari all'offerta Cai, secondo voci parzialmente confermate, a lavoro per sollecitare nuove offerte: «I piloti, per salvare Alitalia, avrebbero dovuto mettersi alla ricerca, già quattro anni fa, di un compratore e di un piano industriale. Magari le categorie riuscissero a sollecitare una compagnia straniera - dice Claudio, comandante». «Tutti stanno sentendo tutti - conferma Antonio Divietti, presidente dell'Avia - chi in Italia, chi all'estero, secondo i propri contatti. Il nostro impegno è do-

veroso. Per quanto ci riguarda abbiamo guardato all'estero. Per noi il partner ideale è Lufthansa con cui abbiamo chiuso, nell'ambito della trattativa Air Dolomiti, un contratto favorevole per gli assistenti di volo». Più 10 per cento rispetto alle buste paga di hostess e stewards Alitalia che, con 12 anni di anzianità, guadagnano 22.529 euro annui per 863 ore volate: «Alto che privilegi - commenta Francesca, hostess - Noi vogliamo difendere i nostri diritti: i governi hanno avuto grandi responsabilità sulla crisi Alitalia, responsabilità che non si possono scaricare sui lavoratori mentre qualcun'altro si prende gli utili. Magari arrivassero Air France o Lufthansa!». Il to-partner straniero è uno degli argomenti principe. C'è Air France: «Che era interessata a noi quando c'erano i debiti, figuriamoci oggi che al loro posto c'è la bad company» e c'è Lufthansa che si è «già allargata in Svizzera». Certo è, dicono tutti, che un partner straniero forte è indispensabile anche se Cai dovesse rientrare dalla finestra «perché quei 16 che non sanno come si fanno gli utili con gli aerei: da soli non vanno da nessuna parte - dicono i piloti». E se a Francesca piace di più Air France, parecchie delle simpatie delle aquile vanno a Lufthansa. «La compagnia tedesca ha dimo-

to di saper gestire più hub ravvicinati, vedi Francoforte e Monaco - dice Fabio, un pilota - Hanno saputo guadagnare dalla manutenzione e a terra hanno meno esuberanti di quanti ne abbiamo in Italia. Non c'è paragone tra come funzionano a Roma e come funzionano a Francoforte i servizi di handling e pulitura e la logistica: qui siamo noi a risolvere, ogni volta, mille problemi. Oltralpe un pilota si mette alla cloche e vola mentre a terra c'è una catena di montaggio che funziona alla perfezione». I piloti continueranno a lavorare: «Anche senza stipendio purché non sia per far guadagnare la cordata di furbetti». Ieri 30 voli sono stati cancellati ma «per ragioni operative decise nei giorni scorsi - dice Alitalia». Ai dipendenti della compagnia di bandiera la solidarietà del segretario di Rifondazione Comunista Paolo Ferrero che ieri li ha incontrati all'aeroporto di Fiumicino: l'11 ottobre saranno i dipendenti Alitalia ad aprire il corteo della sinistra arcobaleno che si terrà a Roma. Intanto continua l'attesa dei 20mila lavoratori, quasi tutti concentrati nel Lazio. Previsto per lunedì un incontro tra il commissario Augusto Fantozzi e il tavolo interistituzionale costituito dai presidenti di Regione Lazio e provincia di Roma e dal sindaco della capitale.

VERTENZE E POLITICA

Tra aerei e contratti, il rischio che salti l'unità sindacale

■ di **Bruno Ugolini**

proseguo del confronto, altri passaggi di consultazione con i lavoratori. «Nei momenti difficili il sindacato ha saputo trovare il colpo di reni per uscirne in avanti».

Timori per l'unità in pericolo, dunque, ma sostanziale sostegno alla linea di condotta di Guglielmo Epifani nel caso Alitalia. Lo testimoniano le dichiarazioni di Anna Finocchiaro, Massimo D'Alema, Pier Luigi Bersani. Altri come Enrico Mo-

Passoni (Pd): un colpo tremendo se le divisioni tra sindacati si allargassero da Alitalia ai contratti

rando, Enrico Letta sono stati più cauti. C'è qualcuno che mi fa osservare come però del resto il giudizio espresso da molti esponenti del Pd sulle caratteristiche della cordata berlusconiana fosse assai più severo di quello espresso dalla Cgil. Molti Democratici hanno ricalcato le tesi sostenute in un documento assai critico sottoscritto da numerosi eminenti studiosi (Tito Boeri tra gli altri). Un verdetto negativo, accompagnato però dalla pressione a evitare il fallimento. Mentre la Cgil era semmai criticata per il mancato favore accordato allo sbocco Air France.

Le cose cambiano se si passa al tavolo della riforma contrattuale. C'è nel Pd ad esempio la preoccupazione che la manifesta-

zione da esso stesso indetta per il 25 ottobre si colori di tinte diverse, di fronte ad una divisione netta su temi così importanti tra i sindacati e con l'apertura di uno scontro con la Confindustria. Il ministro ombra Enrico Letta ha chiesto di abbandonare «impuntature» e che si vada alla firma di un nuovo modello di relazioni sindacali. Un altro esponente del Pd, Tiziano Treu, ha osservato che se le cose andassero così «saremmo in molti a non sposare le tesi della Cgil». C'è da notare, però, che non si entra nel merito della contesa. C'è una piattaforma unitaria sindacale e c'è una piattaforma della Confindustria che secondo quanto afferma un riformista doc come Agostino Megale, se-

gretario confederale Cgil, offre un sistema «centralizzato e sanzionatorio fino all'uso del codice civile». Lui che è sempre stato un paladino dell'unità dichiara che però «quando produci mediazioni unitarie ci deve essere un rapporto fra quel che decidi e la valutazione del negoziato». Come dire: non possiamo decidere una cosa e poi accettarne un'altra.

C'è inoltre, chi, come Morena Piccinini, segretaria confederale (Cgil): la manifestazione del 25 ottobre può unire le anime contrarie a questa maggioranza

La Cgil, etichettata come vicina alle scelte politiche di Sinistra Democratica, sostiene che la manifestazione del 25 ottobre, promossa dal Pd, dovrebbe riuscire a mettere insieme le diverse espressioni che esistono contro l'attuale governo. Una manifestazione, dunque, non identitaria ma fondata sui diritti delle persone, in particolare i diritti degli immigrati. L'appuntamento annunciato dal Pd sarà preceduto, del resto, la prossima settimana, il 27 settembre, dall'iniziativa voluta proprio dalla Cgil, con manifestazioni nelle diverse città. Anche qui con contrasti non nascosti di Cisl e Uil. La risposta del sindacato di Epifani sta nel sottolineare come quella mobilitazione sarà a sostegno di due piattaforme unitarie, concordate: quella sul fisco e quella sul modello contrattuale. Una scelta scandalosa? Mi è capitato di sentire, di recente, un altro ministro ombra del Pd, Cesare Damiano, osservare che se il governo Prodi avesse messo le mani su misure già concordate con i sindacati, come sta facendo il governo di centrodestra, sarebbero stati organizzati tre scioperi generali. Una battuta, certo, con un po' di amaro in fondo.