

ALITALIA NEL CAOS

Giornata di stallo e, forse, di riflessione. Solo il presidente del consiglio alza la voce, per ripetere quello che ha sempre detto

Da più fronti si fa avanti la richiesta di riaprire la strada a nuovi progetti e soprattutto alle grandi compagnie estere

Solo un piatto sul tavolo: prendere o lasciare

Berlusconi insiste sulla Cai, respinge la via degli stranieri e insiste all'attacco di piloti e Cgil

di Bianca Di Giovanni / Roma

FINALE DI PARTITA La proposta è sul tavolo: prendere o lasciare. Questa la posizione Cai alla fine dell'ennesima giornata di attesa sul fronte Alitalia. La cordata tricolore non fa nessun passo di avvicinamento: le posizioni restano quelle di 48 ore fa. Nulla di

nuovo neanche dall'altra parte della barricata. Fabrizio Solari della Cgil chiede di non «buttare a mare il lavoro svolto finora» e di riprendere il filo della trattativa. Come dire: partita in stallo. Roberto Colaninno sono giorni che ripete ai collaboratori «esiste ancora solo un filo di ragnò». Basta un soffio per spezzarlo. E all'orizzonte per ora compare solo l'ipotesi fallimento.

Se le parti si guardano da lontano, è la politica ad affondare con un pressing senza precedenti. Silvio Berlusconi torna ai toni ultimativi. «Non ci sono soluzioni alternative» alla crisi di Alitalia, e in questo momento «le altre grandi compagnie non sono interessate», comunque «la Cai dimostrerà senso di responsabilità». Insomma, porte chiuse agli stranieri, anche perché Parigi o Berlino sembrano restare alla finestra. Su questo punto replica secco il segretario dell'Anpac, il nemico numero uno della cordata italiana. «Fino a quando non ci sarà una volontà politica chiara - afferma Fabio Berti - nessun vettore straniero potrà fare una proposta. Le risposte negative date al commissario Fantozzi da Air France-Klm, Lufthansa e British Ai-

Durissima l'Anpac: Air France e Lufthansa ferme, se la volontà del governo non diventa chiara

rways, erano scontate perché nessuno comprenderebbe un'azienda che dovrebbe operare in un paese con un governo non favorevole». Ma per Berlusconi la questione è secondaria: sulla scacchiera resta la sola Cai. «Cgil e i piloti hanno proposto di ricominciare tutto da capo chiedendo cose che nessuna

compagnia al mondo può accettare», continua il premier che dimentica come al solito le ampie aperture lanciate dal segretario Guglielmo Epifani. Schematicamente, tre sì e un ni. Sì al piano, sì al contratto terra, sì al contratto volo, che però senza i piloti non si può firmare. Al premier comunque interessa in pri-

mo luogo di non perdere la faccia. Così, con disinvoltura, aggiunge che «il governo ha fatto quanto promesso in campagna elettorale. Se ai piloti non va bene è un problema loro». Disarmante. Maurizio Sacconi è ancora più tranchant. «È necessario tornare al tavolo - dichiara - non per

trattare ma per firmare i documenti e per permettere a Cai di dare vita a una Nuova Alitalia». Poi, giù con l'accusa alle rappresentanze sindacali interne alla compagnia. «La spesa annuale per i distacchi sindacali ammonta a 13,5 milioni di euro - dichiara - contro una stima di 1,5 se si applicassero le regole

medie che valgono per l'industria per quanto riguarda le relazioni industriali». Certo, il gran numero di sigle interne alla società moltiplica a dismisura i costi. Ma ormai fare cifre è inutile: tra le diverse parti di quel tavolo volano soltanto insinuazioni, ricatti, ultimatum. Raffaele Bonanni incalza Epifani: «Deve dire se prende o lascia». A dirlo proprio tutta, la Cisl ha «preso» già prima di trattare. Ma il segretario Cisl non si ferma qui. Va avanti con gli avvertimenti: «Se lascia, lascia a piedi la gente e lascia a piedi la compagnia». Posizione assolutamente assimilabile a quella di Berlusconi e Sacconi.

Anche dall'opposizione si segue da vicino la vicenda Enrico Letta e Francesco Rutelli esortano a non far fallire la compagnia: trovare subito un'intesa. Pier Luigi Bersani dice qualcosa di più. «Faccio notare l'assenza di due ministri che dovrebbero essere i responsabili del progetto: Scajola e Tremonti», insinua il ministro ombra. Secondo l'esponente del Pd qualcuno nel governo cerca evidentemente di defilarsi. Vero è che il ministro del Tesoro ha optato fin dall'inizio per una linea più defilata. Voci di corridoio lo davano favorevole anche alla soluzione francese, sia durante il governo Prodi che nelle prime settimane dell'attuale legislatura. Anche in Parlamento non ha negato valore al piano Spinetta. «Semplicemente non c'è più», ha dichiarato. Quanto a Scajola, non sembra aver mai avuto veramente il pallino in mano. Ma per Bersani il principale responsabile di questo pasticcio industriale resta il premier. «Berlusconi non dovrebbe dormire di notte per le scelte che ha fatto - ha detto ieri - e per le soluzioni che ha trovato buttando via la soluzione mettendoci tutti in un percorso complicato».

Bonanni incalza Epifani: «Deve dire che cosa vuole» Il ruolo defilato del ministro Tremonti

HANNO DETTO

Bersani

«Ma il premier non dovrebbe dormire di notte pensando a quello che ha combinato»

Sacconi

«È necessario tornare subito alla trattativa ma soltanto per firmare»

Solari

«Vediamo di non buttare a mare il lavoro fatto fin qui»



Presidio di lavoratori a Fiumicino, in attesa di notizie sulle trattative. Foto di Mauro Scrobogna/LaPresse

IL CORSIVO

◆◆◆

Italiani, che privilegiati

Man mano che il governo Berlusconi si radica nel Paese, si cominciano a scoprire novità sorprendenti per un posto dove la crescita è sotto zero e una buona parte delle famiglie è indebitata con banche e finanziarie. Si scopre che le fasce di privilegio si allargano ad ogni piè sospinto. Tutti, ma proprio tutti, possono vantare qualche privilegio. I dipendenti pubblici, che - guarda un po' - non possono essere licenziati, vogliono il posto fisso, e addirittura

pretendono di guadagnare anche quando sono malati. Che pretese inaudite. Per non parlare degli insegnanti: altri mangiapane a tradimento. Ora è la volta di hostess e piloti, e qui la lista di privilegi si fa illimitata. Ogni giorno ne esce uno: scelgono gli hotel di lusso, si fanno portare sul posto di lavoro (c'è una navetta, come in tutte le aziende serie), lavorano pochissimo. Poi si scopre che il «lusso» del personale navigante risale almeno a una ventina d'anni fa, che un pilota Alitalia guadagna tra i 4.500 e i 6.500 euro al mese, circa il 20% in meno dei suoi omologhi. Ma quello che ci interessa qui è quella parola: privilegi. Scommettiamo che se si dovranno ristrutturare le Ferrovie, si scopriranno tanti privilegi anche dei ferrovieri. Intanto professionisti, commercianti, banchieri, immobilizzaristi, imprenditori si sollazzano con SUV, yacht e ferie a Saint-Tropez. Ma guai a parlare di privilegi: mica vogliamo essere classisti. b. di g.

Fiumicino vola ancora, resta la paura

Continua il presidio: in duecento davanti al varco passeggeri

/ Roma

ATTESA Voli regolari per Alitalia in questa giornata prefestiva, ma anche una calma carica di attesa e preoccupazione tra i dipendenti. È la fotografia della giornata all'aeroporto di Fiumicino, caratterizzata per ore, nel pomeriggio, dal presidio spontaneo, di assistenti di volo ed alcuni piloti, arrivati a toccare quota 200 in alcuni momenti, che hanno colloquiato con i propri rappresentanti sindacali di Sdl, Avia e Cub Trasporti, sugli sviluppi della vertenza. Dopo la grande assemblea di giovedì scorso, coincisa con l'annuncio dell'offerta della Cai, è durata infatti meno di 48 ore la «pausa» dei dipendenti Alitalia tornati spontaneamente a riu-

nirsi in un numero nutrito dinanzi al varco equipaggi, diventato il crocevia degli umori e dei timori di gran parte del personale. Sin dal primo mattino l'avvio dell'operativo è stato regolare e nel corso della giornata, tranne qualche volo ritardato, non ci sono state cancellazioni. Da mezzogiorno è scattato il tam tam dinanzi al varco equipaggi, dove spiccano cartelli sarcastici ed interrogativi sulla Cai: è stato un avvicinarsi di assistenti di volo, fuori dal turno di lavoro, per lo più in borghese. Tanti bambini al seguito di mamme e papà, con i volti tirati. Nessun megafono ma qua e là capannelli intorno ai sindacalisti, per informarsi, scambiarsi pareri. E domani il presidio proseguirà, annunciano. A molti non è andato giù l'annuncio dell'Anpav, disposta a firmare

l'accordo quadro. «Noi rimaniamo compatti, anche con i piloti, sul no a quell'accordo - ha detto un'hostess, appena giunta da Firenze - ora ci auguriamo che qualcuno si faccia avanti, può essere di nuovo anche la Cai, ma non in questo modo che fa di noi solo carne da macello. Continuiamo però a lavorare, non vogliamo il fallimento della nostra compagnia. L'esultanza? È stata solo la liberazione da una tensione accumulata: c'è poco da esultare, siamo nel dramma». Ed altre voci: «Fantozzi ora riapra la gara d'ac-

quisto». «Sono mamma di due figli - aggiunge una collega, Alessia, 18 anni in Alitalia - firmando questo accordo da caporalato sparirebbe la vita privata: hanno proposto 1033 euro lordi di base con dei parametri più bassi, ma rispetto ad oggi, con la mia anzianità, andrei a guadagnare mille euro in meno. Si fa solo demagogia sui presunti privilegi, ad esempio la navetta che ci paghiamo ognuno con una trattenuta mensile di 30 euro». «L'Anpav pagherà sindacalmente la decisione di firmare l'accordo quadro con Cai - ha rincarato la dose Fabrizio Tomasselli, rappresentante sindacale dell'Sdl - la maggior parte dei lavoratori è estremamente contrariata. A mio avviso l'Anpav era già piccola prima, ora penso che diventerà quasi nulla». «Sappiamo che molti aderenti ad Anpav hanno rassegnato le dimissioni», aggiunge Cesare Albanese, Sdl.

L'area del "no" resta compatta: critiche a chi firma, appelli perché la gara venga allargata

L'opinione

ORESTE PIVETTA

ANTROPOLOGIA La morale nazionale

Accà nisciuno è fesso e un paese viaggia alla deriva

Accà nisciuno è fesso, diceva il mitico Totò, cogliendo a meraviglia un tratto antropologico del popolo italiano. Accà nisciuno è fesso, con minor efficacia espressiva, si potrebbe estendere, in lingua, nel generale: siamo tutti furbi.

Gli ultimi giorni di Alitalia sono una brillante metafora della vita (all'italiana), una somma di riti e una somma di dichiarazioni, che possiedono un tratto comune: un non-detto che ognuno si può immaginare, ma che nessuno s'azzarda a rivelare. Perché siamo maestri, e qualcuno più degli altri, del compromesso, dell'ambiguità, delle fughe, delle ipocrisie. Per lasciarsi sempre una porta aperta alle spalle, per approfittare di ogni circostanza. Berlusconi è la sintesi della malattia nazionale: pronto a trar vantaggio da qualsiasi situazione, imperturbabile di fronte ai disastri purché non siano i suoi. Ha mandato all'aria una trattativa (quella con Air France), ha lasciato marcire un'altra trattativa (quella con la Cai), annacquando l'autorevolezza, vera o presunta, del suo governo. Comunque finisca, potrà sempre dar la colpa a qualcun altro. Faci-

lissimo attribuirlo, in questa circostanza, al sindacato, ovviamente alla Cgil. Il giornale del presidente del consiglio ci ammoniva ieri con l'esito di un sondaggio, che il titolo di prima pagina riassumeva così: «Tutta l'Italia contro il sindacato». Che poi un paio di sindacati fossero d'accordo, che un altro (la Cgil) tentasse di trovarsi d'accordo, che infine solo alcuni (corporativi e tradizionalmente ostili ai «confederali») fossero contrari, poco importa. La complessità nell'età televisiva non piace e peraltro si potrebbe citare qualche altro sondaggio che dice proprio l'opposto: colpa del governo e degli imprenditori. Ciascuno i sondaggi li gira come vuole. Il punto, nel paese dei furbi, sta nella mancanza di trasparenza, nel conflitto di interessi, in un deficit di onestà, virtù ormai ridotta ad indici assolutamente minoritari. Se in campo ci fosse stata davvero e soltanto la salvezza di Alitalia, forse ci si sarebbe arrivati. Ma attorno al campo, a premere, si sono visti le ambizioni politiche di Berlusconi, i conti economici (dal cemento alle autostrade) di altri, le ansie corporative di altri ancora. Miracolo se si è salvato qualcuno. Alla fine, chi si fida più di chi?