

ALITALIA NEL CAOS

Una svolta prima che si arrivi al fallimento: da domani sui giornali le sollecitazioni a presentare «manifestazioni d'interesse»

Chi vuole la compagnia si faccia avanti: la nuova iniziativa forse riapre i giochi. Ma Sacconi gela chi vuole tornare al tavolo

Adesso il commissario va a caccia d'acquirenti

di Bianca Di Giovanni / Roma

Due mosse in contemporanea potrebbero far uscire dallo stallo la partita Alitalia. Il commissario straordinario Augusto Fantozzi farà pubblicare domani su tre giornali italiani e su un quotidiano finanziario internazionale una sollecitazione a presentare, entro il prossimo 30 settembre, manifestazioni di interesse da parte di soggetti in grado di garantire la continuità del servizio per uno o più rami di azienda del gruppo Alitalia. Come dire: si potrebbe riaprire una gara. Passano pochi minuti dalla notizia, e subito Guglielmo Epifani risponde alla «chiamata». «Se Fantozzi riprende in mano la trattativa con margini per affrontare un passaggio importante - dichiara intervistato da Lucia Annunziata su Rai3 - noi come sempre daremo il nostro contributo di responsabilità». Durante il confronto «Fantozzi non ha svolto alcun ruolo - ha aggiunto Epifani - eppure era quello che rappresentava Alitalia. Se lui ritorna in campo con i poteri e con la capacità che ha, e assume lui quel ruolo terzo che sarebbe dovuto essere del governo ma che non ha svolto perché è diventato parte in causa, secondo me può aprire uno spiraglio interessante per uscire dallo stallo in cui siamo caduti». Detto in altri termini: con un altro «arbitro» (anzi, con un «vero» arbitro) la partita può riprendere. Il cammino però non è affatto in discesa. Prima di tutto, si tratterebbe di una corsa contro il tempo. Oggi il commissario straordinario ha in programma un incontro ancora più importante del tavolo con un nuovo ipotetico acquirente. Il presidente Enac Vito Riggio, infatti, vuole valutare se la scarsa liquidità del vettore possa portare al ritiro della licenza. L'emorragia di risorse non si ferma, minacciando in qualche caso la completa operatività. Anche se tutti i dipenden-

ti si sono impegnati a proseguire il servizio senza «intoppi», qualche brutta sorpresa comincia a vedersi. Un tribunale di Israele ha posto sotto sequestro i conti bancari e le altre proprietà di Alitalia in Israele a causa di un debito di mezzo milione di dollari



Augusto Fantozzi Foto LaPresse

Augusto Fantozzi: una strada secondo la legge che nega la trattativa con un solo concorrente



Il centro equipaggi Alitalia, all'aeroporto Leonardo da Vinci a Fiumicino Foto Ansa

che la compagnia di bandiera avrebbe nei confronti delle autorità aeroportuali locali. Lo ha riportato il quotidiano finanziario locale The Marker. La notizia di stampa, però non è stata confermata dai piani alti della Magliana.



Guglielmo Epifani Foto LaPresse

Guglielmo Epifani: in questo modo possiamo subito tornare a sederci e discutere

L'impresa di Fantozzi appare in salita anche perché non sembra ottenere l'appoggio del governo, elemento essenziale perché abbia successo. A Epifani che rivelava in Tv di aver contattato telefonicamente il premier, è arrivata una risposta secca di Bonaiuti: nessuna telefonata. Porte sbarrate. Subito dopo sull'ipotesi di un nuovo tavolo è calata l'«ipoteca Sacconi». «Non può esserci nessuna ripresa delle trattative - ha dichiarato il ministro a Sky Tg24 - Non solo perché questo ritiene la società Cai e cioè di aver esaurito i margini, ma anche perché Cisl Uil e Ugl hanno sottoscritto quell'accordo e sarebbe davvero un errore grave nei loro confronti riaprire il negoziato». Insomma, per il governo resta aperta l'unica strada della resa di Cgil e piloti: firmare quello che hanno già firmato gli altri.

Troppo presto a questo punto per dire che le carte giocate da Fantozzi (e da Epifani) possano essere risolutive. La sollecitazione alle manifestazioni di interesse riguarderà tutte le divisioni del gruppo Alitalia, ma è chiaro che l'obiettivo è soprattutto l'attività di volo visto che, come ha ricordato lo stesso commissario, sul tavolo ci sono già offerte per le divisioni cargo, handling, catering e call center ma, dopo il ritiro di Cai, nessuna per l'attività di volo. Del resto, i tentativi fatti da Fantozzi nei giorni scorsi attraverso contatti telefonici con i vertici di Air France-Klm, Lufthansa e British Airways non hanno sortito effetti. Insomma si tratta di verificare se la decisione di avviare una procedura di vendita pubblica degli asset Alitalia sia solo «una strada obbligatoria» dalla normativa, e che quindi Fantozzi l'abbia imboccata per non prestare il fianco a critiche alla sua gestione commissariale, o se invece porterà a qualche cosa di concreto.

UGL Un disastro per i sindacati. Ciascuno avrebbe le sue ragioni, ma ne usciamo tutti piuttosto male

Renata Polverini: «A questo punto chiamare i lavoratori a decidere»

/ Roma

MIRACOLI «Se esistono i miracoli, allora Fantozzi ce la farà». Renata Polverini non ci crede molto. «Finora sono rimasti tutti a guardare. Lufthansa non aveva neanche presentato l'offerta ai

tempi di Prodi. Furono gli stessi lavoratori a dire di no. Mi parrebbe molto strano un ravvedimento adesso». Insomma, per la sua organizzazione, l'Ugl, c'è solo Cai e quella proposta «a cui si collegano le tutele concordate - avverte - Sette anni di protezione sociale non sono uno scherzo. Nessuno mi dice che restino con un altro soggetto». Nessun pregiudizio per gli stranieri «da una come me che sono stata l'unica a ricevere Spinetta quando venne a Roma - chiarisce - Allora forse facemmo un errore. I lavoratori volevano Air France: una volta a Fiumicino mi riconobbero e mi chiesero: va a Parigi a chiudere l'accordo segreto?».

E oggi? «Un disastro per il sindacato. Ovviamente ciascuno ha le sue ragioni, ma ne usciamo male. L'opinione pubblica si fa un'idea di questo sindacato che non riesce su una tematica così importante, di cui si parla da anni, con una trattativa già naufragata. La nostra credibilità ha subito un forte colpo». **A questo punto come può procedere l'Ugl? Se spinge per trattare, la sua firma diventa poco credibile. In caso contrario si**



«Un documento di 116 pagine che abbiamo definito inaccettabile. Ma molte parti sono state cambiate...»

rischia il fallimento della compagnia.

«Ho sottoscritto quell'accordo perché date le condizioni era il massimo che potevo negoziare. Almeno con Cai. Anche se si riapre il negoziato, ci potrà essere un dettaglio, ma non potrà essere

travolto nella sostanza. Anche perché a quel punto si pone un problema di democrazia sindacale. A quel punto la via maestra sarà quella di far decidere i lavoratori. I miei penso di averli ben rappresentati».

Cosa ha ottenuto dalla trattativa?

«Stiamo parlando di 116 pagine che tutti abbiamo definito inaccettabili. Poi abbiamo negoziato l'invarianza salariale. Sulla flessibilità tutti eravamo d'accordo nel cedere alcune cose. Abbiamo fatto rientrare mille persone in un perimetro che le dava escluse. Ci siamo preoccupati di garantire la sopravvivenza di Atitech e del Cargo. Colaninno è arrivato addirittura a offrirci il 7% degli utili per i lavoratori. Abbiamo mantenuto la 14esima, la previdenza complementare, le tutele sanitarie, per tutta la parte normativa il riferimento è il contratto Air One che tutte e nove le sigle hanno sottoscritto. A questo punto penso che da lì non ci si potrà muovere troppo. Se qualcuno non si ritiene soddisfatto, saranno gli stessi lavoratori a giudicare».

Per l'Anpac solo alcuni hanno potuto effettivamente trattare.

«Io sono stata presente dal primo all'ultimo giorno. Siamo stati noi a chiedere di negoziare per settori di riferimento. So anche per certo che dopo la prima riunione concordammo che bisognava prima portare avanti il negoziato con i piloti, visto che sappiamo tutti che loro contano molto. Il nostro tavolo è partito all'una di notte, dopo il primo confronto con i piloti. Ci fu detto che da parte dei piloti c'era stato un muro, e che a quel punto volevano comunque iniziare con noi. Noi parliamo per quello che c'è stato riferito. Alla fine abbiamo siglato, anche perché al nostro interno abbiamo anche i piloti».

Secondo lei si è giocata anche la partita sul modello contrattuale?

«La prima proposta fu respinta in blocco proprio perché c'erano anche delle derive sulle regole. A quel punto fu scelto quello di Air One anche nella parte normativa».

Lei ha sentito molti politici in questi giorni?

«Le persone coinvolte nella trattativa. Matteoli, Ronchi, Sacconi, Scajola».

Tremonti no.

«No, devo dire mi è sembrato molto silente».

ANPAC Il presidente dei piloti ribelli dopo la rottura e i pesanti attacchi subiti chiede una volontà chiara

Fabio Berti: «Senza accordo politico non arriva lo straniero»

/ Roma

ATTACCHI «Lo straniero? Ci sarà solo se lo vorrà la politica». Fabio Berti, il presidente dei «ribelli» dell'Anpac, resta sulle sue posizioni. Anche dopo il fuoco di fila che lo ha travolto. «Proprio da

An mi sono piovuti addosso gli attacchi più virulenti», confessa. E poi insinua: su questo tavolo Alitalia si giocava anche un'altra partita. Quella dei contratti.

Fantozzi ce la farà a trovare un'altra offerta?

«Solo se ci sarà la volontà politica. Alitalia com'è oggi, cioè con good e bad company, può essere un grosso affare. Ma nessuno è così pazzo da comperare Alitalia se non ha un benedetto politico. Anche quando si trattò con Air France c'era una fortissima volontà di centrosinistra».

La mossa del commissario non è un segnale di volontà politica?

«Secondo me è un atto dovuto per il commissario. Credo che ci possa essere la volontà di parte della politica per una soluzione alternativa. Non escludo che Fantozzi possa essere anche determinante per trovare una sorta di avvicinamento tra le parti su Cai. Perché lui oggi è l'azienda, il suo ruolo è anche quello di parte terza tra Cai e sindacati».

Pe l'Anpac ha pesato di più il suo potere di rappresentanza o il nodo esuberanti?



«Palazzo Chigi ha sbagliato a tagliarci fuori. Un tentativo per saggiare qualcosa di grosso in relazione ai contratti»

«Nettamente di più gli esuberanti: sarebbe una follia pensare di voler salvare l'Anpac sacrificando Alitalia. Purtroppo sugli esuberanti non c'è mai stata una trattativa vera. E la cosa anomala che è successa è che hanno discusso e approvato un contratto dei piloti (una

paginetta) senza consultare il 90% dei piloti stessi. È stato discusso da qualcuno che non li rappresenta, e non ho neanche la certezza che ci fossero dei piloti. Questo non può essere accettato perché il contratto dei piloti parte da principi che regolano anche la sicurezza delle operazioni».

A voi non basta essere considerati dirigenti, come vi ha proposto Cai?

«Nessuno ha mai detto che non ci basta, ma la proposta è stata ritirata dal tavolo. Ce l'hanno detto e non si è mai discusso in modo specifico. La storia è finita lì. Voglio ricordare che alla riunione a Palazzo Chigi alcuni sindacati erano a conoscenza di tutti i documenti, mentre noi non sapevamo nulla di quello sul contratto e quello sul piano c'era appena arrivato per mail».

Quindi ha sbagliato Sacconi a trattare separatamente?

«Quello è stato sicuramente un errore. Separatamente va anche bene, ma con tutti. Se una parte è tagliata fuori non va bene».

Avete avuto contatti con An: pressioni, telefonate?

«No, nessun contatto».

Neanche con l'opposizione?

«No, mai. Ne sono prova le diverse dichiarazioni che An continua a fare in questi giorni. Per esempio Gasparri è molto violento sulla mia persona. Questo prova il fatto che anzi An si voglia smarcare dimostrando un'aggressività superiore agli altri».

Adesso la proposta è nota: possibile firmarla?

«Ma no, impossibile. Partono da principi inaccettabili».

Con uno straniero la situazione sarebbe diversa?

«Uno straniero non proporrebbe mai una cosa così. Non verrebbe presentata neanche dall'uscire della sede. Tant'è che noi abbiamo offerto l'opportunità di usare un contratto qualsiasi di una grande compagnia, decurtato del 30%».

Allora pensa che ci sia stata la volontà politica di far passare un modello contrattuale peggiorativo? Che ci sia lo zampino di Confindustria?

«Si penso di sì. Penso che Alitalia sia un tavolo di prova per qualcosa di molto più grande».

b. di g.