

CORSA FINALE

Giornata fitta di incontri a Palazzo Chigi. Arrivano Colaninno e i sindacati, Letta cerca la mediazione. La Cgil pronta alla sigla

Il presidente di Cai ed Epifani parlano più volte al telefono, le posizioni sembrano più vicine. Oggi l'incontro decisivo

Alitalia, il giorno dell'accordo Si rivede anche Air France

di Roberto Rossi / Roma

La partita Alitalia, a meno di clamorose sorprese, si chiuderà oggi. Alle 11 a Palazzo Chigi la Compagnia aerea italiana e i sindacati confederali mettono la firma sotto il Piano Fenice opportunamente modificato.

Il tutto avverrà con modalità concordate. Questo per non urtare la sensibilità di Cisl, Uil e Ugl che con Cai avevano siglato l'accordo già la settimana scorsa e che in questi giorni si sono viste scavalcare dall'attivismo della Cgil. Formalmente, quindi, al tavolo si tornerà con la vecchia proposta. A quel punto si inizierà a discutere un nuovo piano. In realtà già pronto e che Guglielmo Epifani è pronto a sottoscrivere. E che prevede innanzitutto la riapertura della partita sui precari (circa tremila), con la possibilità di riassumerli nel tempo, l'invarianza di salario per il personale di terra e un maggior numero di giorni di riposo. Novità dovrebbero essere presentate anche per il personale viaggiante. Per il quale si è mosso nell'arco della giornata direttamente Silvio Berlusconi scavalcando i tradizionali interlocutori, e cioè il ministro dei trasporti Altero Mattioli. Il premier ha chiamato il presidente dell'Anpac Fabio Berti che si è detto disposto a fare «tutto il possibile» per raggiungere l'intesa.

Comunque, per chi vola il primo cambiamento riguarda l'abolizione della norma secondo la quale, nella versione originaria dell'accordo, dopo tre giorni di malattia scattava per hostess e steward una riduzione dello stipendio. Inoltre tra le differenze con il piano originario dovrebbero esserci meno esuberi, con qualche aereo e rotta in più, e per gli assistenti di volo una minima riduzione del salario.

Le cose sembrano, quindi, fatte. Ieri sera Roberto Colaninno, che di Cai è presidente, uscendo da Palazzo Chigi, prima di andare a cena, si è fatto sfuggire «questa è la volta buona».

Una volta raggiunto l'accordo con i sindacati l'ultimo tassello da definire sarà quello del partner internazionale. Ieri è tornata a farsi viva Air France, la cui ultima apparizione nella trattativa per la cessione di Alitalia era datata 28 agosto. Anche allora Parigi aveva pubblicamente avanzato la propria offerta. Anche allora poche ore dopo le voci che davano per imminente l'arrivo di Lufthansa. Come un mese fa, quindi, Air France ha bussato di

L'ex amministratore Mengozzi presenta al governo il nuovo interesse di Spinetta per la compagnia



Presidio dei dipendenti Alitalia che accettano il piano CAI. Foto di Roberto Ronaldo/LaPresse

IL PESO DEI SINDACATI			
DIPENDENTI TOTALI AZ FLY			11.100
AZ FLY (Personale di check-in eccetera)	AZ FLY (Assistenti di volo)	AZ FLY (Piloti)	
CGIL 400	SDL 900	ANPAC	900
CISL 350	AVIA 700	UNIONE PILOTI	300
UIL 300	ANPAV 450	UIL	300
SDL 250	CISL 400	CISL	100
UGL 80	UGL 300	UGL	100
	UIL 300	UGL	100
	CGIL 150	CGIL	50
AZ SERVIZI (Manutentori, call center, amministrazione, centro informatico)		TOTALE	
CGIL	7.400	CGIL	2.200
CGIL	1.600	CISL	2.050
CISL	1.200	UIL	1.900
UIL	1.000	SDL	1.650
SDL	600	UGL	1.030
UGL	550	AVIA	700
		ANPAC	900
		ANPAV	450
		UP	300

CASSA INTEGRAZIONE

Avviata la procedura per 4mila dipendenti

Sono state avviate ieri le procedure per la cassa integrazione di oltre 4mila dipendenti di Alitalia tra piloti, assistenti di volo e personale di terra. Sindacati e rappresentanti del commissario Fantozzi si rivedranno domani al ministero del Lavoro per ulteriori approfondimenti. La cig, che partirà da ottobre per tre mesi, è relativa alla messa a terra di 34 aeromobili (19 di Alitalia e 15 di Alitalia Express), prevista dal piano dell'ex ad, Maurizio Prato. La cassa integrazione a rotazione dovrebbe riguardare, per Alitalia, 831 piloti, 1.383 assistenti di volo e 2.072 dipendenti di terra. Per Alitalia Express si parla di 220 piloti, 152 assistenti di volo e 180 tra il personale di terra.

ANPAC

Berti: non è vero che i piloti sono tutti fascisti

«È vero che voi piloti siete "fascisti" o è solo un luogo comune?» Alla domanda di Klaus Davi che lo ha intervistato ieri, il leader dei piloti aderenti all'Anpac, Fabio Berti, ha risposto affermando: «non è vero che siamo tutti di destra, questo è solo un luogo comune. c'è stato un periodo in cui l'associazione si è molto affidata a quel ramo politico, ma adesso politicamente siamo più liberi e ci sono tantissimi piloti di centro sinistra. Io ho votato il centro destra, ma in questo frangente mi aspettavo di più verso la nostra categoria». Berti ha anche affermato che i piloti, quando scioperano, soffrono.

nuovo alla porta del governo. Con una proposta ufficiale presentata ieri da Francesco Mengozzi, ex amministratore delegato di Alitalia e oggi consulente del gruppo parigino, nelle mani del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta.

Perché la compagnia di bandiera francese è tornata alla ribalta solo ora? Sono due le motivazioni, ci spiega una fonte industriale. Entrambe collegate, se si vuole. La prima è che a Parigi sono convinti che la trattativa tra Compagnia aerea italiana e sindacati andrà a buon fine. Se fallisse, va avanti la fonte, non sarebbe solo uno smacco per il governo ma anche per Intesa Sanpaolo, che ha progettato il piano di salvataggio, e il suo amministratore delegato Corrado Passera. Mengozzi, sempre secondo questa fonte, avrebbe spinto Jean-Cyril Spinetta, il numero uno della compagnia francese, a non mollare l'osso. La seconda ragione è di natura industriale. In Europa si devono ancora decidere i destini di due compagnie nazionali: Alitalia è la prima, Austrian Airlines è la seconda. «Se i tempi delle due privatizzazioni fossero coincisi non ci sarebbe stato problema». Air France e Lufthansa avrebbero potuto spartirsi agevolmente il mercato europeo. «Ai tedeschi la compagnia austriaca, che ha diritti per il mercato dell'Est, ai francesi quella latina». Ma la trattativa su Alitalia è andata per le lunghe.

Air France torna anche da una posizione di forza. Gli accordi siglati nel 2001 con Alitalia rendono difficoltosa ed onerosa la rottura dell'alleanza tra le due compagnie nell'ambito di Skyteam. Sono infatti previste penali in caso di inadempimento e «valutazioni di compatibilità» su altre partnership. Secondo indiscrezioni Air France dovrebbe entrare in Cai, una volta raggiunto l'accordo con i sindacati, con una quota pari al 20-25%. «Ma è una cifra indicativa» spiega la fonte. Il vettore francese è disposto anche a aumentare il suo investimento. Tutto dipenderà dal governo. Quello che è certo, comunque, è che il passo istituzionale di Air France ha agevolato lo svolgimento della trattativa. Un partner forte era quello che i sindacati avevano sempre chiesto. Arriverà. Probabile Air France, ma anche Lufthansa non è esclusa. Un passo alla volta.

Ieri a tarda sera

Colaninno ammette:

«Sì, spero che sia la giornata giusta per chiudere»

Fantozzi è ottimista: possibile un'intesa entro il 30 settembre

Il commissario spera in una via d'uscita perché «la situazione può precipitare». Oggi il confronto con l'Enac

di Nedo Canetti / Roma

ATTESA «Nessuna novità». È il commissario straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi a dirlo, mentre entra in Senato per un'audizione sulla situazione della

Compagnia di bandiera. Si intravede un po' di luce, in fondo al tunnel? Incalzano i giornalisti. «Spero che ci sia - risponde - ed anche molta, ma, al momento, non si vede ancora». Poi, però, nel corso dell'intervento alle commissioni Lavori Pubblici e Industria, si mostra più fiducioso. «Sono ragionevolmente ottimista - afferma - perché le distanze (tra Cai e sindacati ndr) sono tali per cui alla fine il buon senso di tutti farà in modo che siano superate». Ritiene possibile un'intesa entro il fatidico 30 settembre? Gli chiedono. «Direi di sì - è la risposta confortante - le cose sono in moto, pian piano si risolveranno». Per Fantozzi, quella dell'Alitalia, è «una storia che deve finire». «Mi auguro bene e rapidamente - aggiunge - ma soprattutto con la speranza che ci

sia l'aiuto e la ragionevolezza di tutti». Il commissario farà tutto quello che può e deve fare, ma è chiaro che questa è una situazione che non può durare, anche perché deve tener conto di tutti i creditori che devono essere pagati. Nel corso dell'audizione, il commissario traccia il quadro della situazione, al momento. Una situazione, sottolinea che «è sul filo del rasoio, in qualunque momento precipitabile». Può ancora contare, precisa, su una ragionevole liquidità, ma in un equilibrio precario che può essere compromesso da «qualunque anomalia non prevista sul filo dei ricavi». E, a questo proposito, ha voluto comunicare di aver, poco prima, firmato gli stipendi di questo mese, su cui i dipendenti puntavano per non scendere in sciopero. Per quanto riguarda la situazione finanziaria, una nota di leggero ottimismo. La scadenza del 30 settembre, da lui stesso indicata come data alla quale è possibile arrivare con la liquidità in cassa «non è la fine del mondo - segnala - ma è un termine realistico, oltre il quale la compagnia potrebbe avere difficoltà». Purtroppo, segnala,

a settembre c'è stata una flessione di 100 milioni, rispetto alla media mensile. I ricavi mensili medi ammontano a 340 milioni circa; a settembre sono stati 240. Fantozzi ha naturalmente affrontato la questione di fondo del futuro di Alitalia, con quella nota di ottimismo che dicevamo. Non si nasconde che esiste sempre il pericolo che l'Enac ritiri la licenza. Se succederà, ammette «sarà un grosso dolore, ma ricorrerò al Tar». «Domani dirò: caro Enac - precisa - non puoi ritirarmi la licenza, perché il regolamento comunitario può essere disapplicato: la situazione finanziaria è, infatti, gestibile nel breve, perché sono state adottate le misure necessarie che riducono i voli». Fantozzi continua a ritenere Alitalia una società patrimonialmente «non dico sana ma discreta, ragionevole,

La «questione sindacale» sarebbe un fattore di freno per l'arrivo delle compagnie straniere



Il Commissario Alitalia Augusto Fantozzi. Foto Lapresse

accettabile, che però perde quotidianamente nell'esercizio della sua principale attività, perché gli aerei non erano utilizzati al massimo, tantomeno oggi, e perché il personale è troppo ed eccessivamente pagato». A suo giudizio, forte dell'esperienza personale, ritiene che altra cosa fosse Parmalat «fortemente, maledettamente, sciaguratamente indebitata, ma sana industrialmente». Frena sul capitolo compagnie stra-

niere. «Lunghe e belle conversazioni quotidiane - ironizza - con i vertici di Air France, Lufthansa e British Airways non hanno portato alcuna offerta: ci ho parlato lungamente e ci continuo a parlare ma non hanno presentato manifestazioni di interesse per le difficoltà ad entrare in un negoziato nel quale non vogliono assolutamente entrare». Gli arrivano decine di offerte frazionarie per singoli frammenti, ma ancora nessuna

TIRRENIA

Revocato dai sindacati lo sciopero di oggi

È stato sospeso lo sciopero dei lavoratori del gruppo Tirrenia previsto per oggi. Le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno diffuso un comunicato nel quale si precisa che «a seguito dell'incontro svolto con il Ministro Matteoli, è stato sospeso lo sciopero. Alla riunione, presenti oltre al ministro Matteoli, il gruppo Tirrenia, la Fedarlinea, e i presidenti e rappresentanti delle Regioni Toscana, Lazio, Campania, Sardegna e Sicilia è stata valutata l'ipotesi di scorporare le società regionali dal gruppo Tirrenia». Sempre nella stessa riunione, il ministro Matteoli, fanno sapere i sindacati, ha detto che «non ha intenzione di creare nuovi traumi occupazionali, vista la situazione di Alitalia ancora in corso» ed ha assicurato «che garantirà il confronto necessario con i sindacati al fine di ricercare comunemente tutte le soluzioni idonee e condivise per gestire le problematiche del gruppo Tirrenia».

offerta per il cuor della compagnia, le attività di volo. Assicurata

A settembre i ricavi della compagnia sono calati di 100 milioni, scendendo da 340 a 240

di non aver perso un minuto nel sollecitare le offerte. Non vuole, infine, esprimere giudizi politici, accenna solo al «problema sindacale» come ostacolo agli occhi dei manager alla guida delle compagnie straniere. Ritiene, comunque, più corretto parlare di «difficoltà del negoziato». Si arrenderà, comunque, al fallimento, assicura, solo «quando ragionevolmente non ci saranno più speranze per far volare gli aerei».