

**PUOI BLOCCARE
IL PREMIO
DELLA POLIZZA AUTO
PER 2 ANNI
SE ENTRI
NELLA TRIBÙ LINEAR.**

LINEAR
Assicurazioni in linea con te
**Chiama l'800 07 07 62
o vai su www.linear.it**

A sta

Appuntamento con l'asta del Barolo oggi a La Morra, in provincia di Cuneo. In diretta con Hong Kong e Pechino verranno «battuti» 31 tra i migliori lotti, con bottiglie prodotte dal 1961 a oggi, di quello che è considerato uno dei più prestigiosi «rossi» del mondo



A RISCHIO DISOCCUPAZIONE IL 25% DELLE IMMIGRATE

Gli immigrati in Italia da almeno 3 anni hanno maggiori probabilità di trovare lavoro rispetto a chi arriva oggi, ma anche loro sono a rischio disoccupazione. In particolare, secondo una ricerca dell'Irpet, sono le donne quelle più a rischio, se per le italiane la probabilità di restare disoccupate è del 10%, per le straniere la percentuale sale a oltre il 25%. La ricerca conferma poi il crollo della manodopera autoctona in edilizia, industria leggera, agricoltura.

DAGLI SCARTI AGRICOLI ARRIVA L'ETANOLO DI 2ª GENERAZIONE

Entro un anno e mezzo il cosiddetto etanolo di seconda generazione, ricavato da qualsiasi residuo vegetale e quindi a basso costo, sarà pronto ad entrare in commercio ed essere esportato. Lo ha annunciato Pedro Luiz Fernandes, presidente per l'America Latina della Novozymes, impresa danese che sta sviluppando la formula per ottenere etanolo dai residui di canna da zucchero, mais, grano, soia e segatura.

La nuova Alitalia è quasi pronta a decollare

Dopo il «sì» dei piloti manca solo quello degli assistenti di volo. Per il partner è sfida AirFrance-Lufthansa

di Laura Matteucci / Milano

DECOLLO Manca solo la firma degli assistenti di volo di Avia e Sdl, convocati a Palazzo Chigi domani mattina, che in queste ore stanno raccogliendo il parere degli iscritti. Ma dopo il «sì» dei piloti, arrivato l'altra notte dopo 23 giorni e quasi quindici ore

HANNO DETTO

EPIFANI

«Abbiamo migliorato l'accordo, la Cgil è più forte. Ora mi aspetto le scuse di chi ci ha accusato»

BERLUSCONI

«Se non fossi premier avrei partecipato alla cordata. Cgil e Pd hanno privilegiato gli interessi di parte»

di trattativa no stop con la Cai degli imprenditori Roberto Colaninno e Rocco Sabelli, la strada è spianata. Accordo fatto, la nuova Alitalia può prendere il volo, entro il 15 ottobre secondo la Cai. «Un'opera di grande rilancio che potrà realizzarsi solo con il concorso di tutti», dice Colaninno. Meno esuberanti, maggiori garanzie sindacali, più chiarezza sul piano industriale: «Abbiamo migliorato l'accordo - dice il leader Cgil Guglielmo Epifani - La Cgil ne esce con un profilo più forte. Ora mi aspetto delle scuse da chi ci ha accusato di giocare allo sfascio». Di certo, le scuse non arrivano da Berlusconi, che anzi rincara la dose sia contro la Cgil, sia contro il Pd, e che rivela una sensibilità tutta nuova rispetto a potenziali conflitti d'interessi: «Se non fossi stato premier, sarei entrato anch'io nella cordata», dice.

L'accordo c'è, un respiro di sollievo per molti e problemi da affrontare su tutti i fronti. Intanto, c'è da dare un acconto al commissario Fantozzi per garantire la continuità operativa della compagnia fino al passaggio di consegne, previsto il 6-7 novembre. La Cai potrebbe deliberare già domani il quantum da anticipare sui 385 milioni di euro, che è la cifra complessiva offerta, in accordo con Fantozzi: 100 milioni potrebbero non essere sufficienti per far continuare a volare gli aerei. Tra le condizioni poste per formalizzare l'acquisizione degli asset c'è la non interruzione dell'attività della compagnia, condizione richiesta anche dall'Enac per mantenere la licenza provvisoria prima che subentri la Cai.

Per assegnare una nuova licenza di volo alla nuova compagnia, «bisogna lavorare molto», come dice il presidente dell'Enac, Vito Riggio: raggiungere questo risultato entro il 15 ottobre resta un obiettivo «molto difficile». Trasferire alla nuova compagnia il certificato di operatore aereo di Alitalia è complicato se si vuole

mantenere fermo il principio che non c'è continuità tra la vecchia e la nuova Alitalia, importante sul fronte dei debiti e dell'eventuale intervento di Bruxelles su aiuti di Stato da restituire (è il caso del prestito ponte di 300 milioni). L'Enac esige stretta attenzione alle regole europee: «Contrariamente a quanto pensa il commissario

di Alitalia - dice Riggio - sono dell'avviso che il regolamento Ue prevalga sulle norme nazionali». Poi, c'è la questione del partner straniero: Air France-Klm, che punterebbe a una quota tra il 10 e il 25%, o Lufthansa, che potrebbe arrivare fino al 49%, anche a seconda del futuro posizionamento di Alitalia. Il baricentro a Roma sem-

bra premiare il gruppo franco-olandese, il baricentro a Milano, viceversa, si adatta meglio alla compagnia tedesca, preferita anche dalla maggior parte delle sigle sindacali. I tempi per la scelta «saranno brevi», dicono tutti. Lo dice anche Fabio Berti, il presidente dei piloti dell'Anpac, che ha siglato l'intesa

l'altra notte e che adesso si dice «soddisfatto» (lo stesso non si può dire della «base»: tra i piloti ieri serpeggiava parecchio malcontento). Di fatto, per loro arriva un contratto specifico, cento assunzioni in più, la qualifica di dirigenti per i comandanti e «garanzie a pioggia» per tutti.



Assistenti di volo e piloti Alitalia in partenza dall'aeroporto di Fiumicino. Foto Ansa

GIGANTI A CONFRONTO		
	AIR FRANCE-KLM	Lufthansa
Passeggeri (milioni)	73,5	62,9
Destinazioni	258	206
Flotta (aerei)	473	594
Copertura lungo raggio*	62	44
Quota mercato domestico (%)	91	53
Dipendenti	103.050	99.722
Alleanza	Star Alliance	Sky Team
Fatturato 2007 (mld di euro)	24,46	22,42

* Offerta di voli sul totale delle 178 destinazioni di lungo raggio operate dalle compagnie Aea (Association of european airlines)

GLI SCENARI (numero di destinazioni)		
Accordo di Alitalia con AirFrance-Klm		Accordo di Alitalia con Lufthansa
FIUMICINO	74	44
MALPENSA	40	73
LINATE	21	LINATE Solo rotta Roma-Milano

La chiave della svolta: contratto e 140 assunzioni in più

Cai avrà in tutto 12.500 dipendenti. Ai comandanti sarà riconosciuta la qualifica di dirigente

■ Firmato l'accordo con le diverse sigle sindacali, il progetto della Compagnia aerea italiana passa ora alla fase operativa. **Il piano industriale.** La nuova Alitalia prevede 137 rotte di cui: 18 intercontinentali (con le novità di Rio, Dakar, Pechino, Shanghai e Seoul), 64 internazionali e 55 domestiche, con una quota che passa dal 30% al 55% del mercato interno, grazie anche all'integrazione con Air One. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, la crescita è stimata in circa 2 milioni di unità a partire dal 2009 (circa 28 mi-

lioni di passeggeri). Il piano Fenice prevede il rinnovo di tutta la flotta in tre/quattro anni con 60 nuovi aerei entro 2013 per investimenti industriali pari a circa 1,7 miliardi. La capitalizzazione iniziale è di un miliardo di euro e il pareggio operativo è previsto entro due anni. **Il modello operativo.** Si fonda su un network punto-a-punto sul breve-medio raggio, con quote dominanti nei principali aeroporti serviti mediante un decentramento delle attività su sei basi operative che saranno Venezia, Milano (Linate/Mal-

pensa), Torino, Roma (Fiumicino), Napoli e Catania. Elemento qualificante del progetto un partner industriale internazionale (sono in lizza Air France e Lufthansa) con una quota di minoranza. **L'accordo quadro.** La Cai assumerà 12.500 dipendenti scegliendoli tra quelli di Alitalia ed AirOne, mentre i 3.250 esuberanti avranno ammortizzatori sociali. Il piano 2009-2013 include anche attività di terra, di manutenzione di linea e leggera, ground handling e servizi amministrativo, informatico. Full

cargo e manutenzione pesante saranno externalizzate e Cai avrà una quota di minoranza. Sarà creato un bacino precario per i prossimi tre anni Cai può attingere sino a 1.000 lavoratori in totale fra il personale che negli ultimi 36 mesi ha lavorato per società dei Gruppi Alitalia e Airone con contratto di lavoro a tempo determinato. **Personale di terra.** L'orario di lavoro è di 38,5 ore a settimana, con 26 giorni di ferie, per la retribuzione i minimi tabellari corrispondono agli attuali di Alitalia su 14 mensilità. Con l'introdu-

zione del «superminimo ristrutturazione» sono stati evitati mancati aumenti per circa 500 euro al mese. **Piloti.** I piloti con i gradi di comandante (900 su 2.100) avranno la qualifica di dirigente, quindi potranno negoziare un contratto proprio, ma anche essere licenziati con il pagamento di un'indennità. Per 140 piloti in esubero ci sarà il part-time con rotazione. Le ferie sono di 30 giorni, che si incrementano di 1 giorno per ogni 5 anni di anzianità aziendale fino ad un massimo di 35. È previsto un

giorno di riposo ogni 3 di ferie. Riduzione del 6%-7% della retribuzione a parità di ore volate. **Assistenti di volo.** Le qualifiche sono assistente responsabile e assistente di volo, ma in alcuni casi viene inserito l'assistente di volo responsabile di seconda. Ferie uguali a quelle dei piloti. Trenta giorni di riposo per trimestre, con un minimo mensile programmabile di 8. Retribuzione ridotta del 6%-7% a parità di ore volate. Stipendio mensile di anzianità per 14 mensilità. Indennità di volo per 12 mensilità.

PENATI

«Ora chiarezza sul futuro di Linate e Malpensa»

«Dopo che aveva promesso persino di tenere un consiglio dei ministri a Malpensa, chiediamo ora al governo di pronunciarsi da subito sul futuro di Malpensa e Linate: Malpensa deve tornare ad essere un hub internazionale e Linate un grande city airport con collegamenti point to point». Lo afferma il presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, commentando la trattativa su Alitalia. «L'avvio di una conclusione positiva della trattativa con i lavoratori di Alitalia e Air One è per tutti un elemento di soddisfazione, che dimostra ancora una volta come il confronto e la determinazione a ricercare soluzioni condivise sia la strada più efficace per raggiungere un esito positivo in una vertenza - ha detto Penati -. Ora chiediamo al governo, che in questi mesi ha rifiutato il confronto con le istituzioni lombarde, di pronunciarsi da subito sul futuro di Malpensa e Linate». A proposito di Alitalia, Penati ha aggiunto che «dovrà essere Cai a scegliere il partner industriale indispensabile a irrobustire la compagnia e non dovrà esser la politica a condizionarne le scelte».

Malumori a Fiumicino: «Purtroppo non c'era alternativa»

Ieri l'assemblea dei piloti con i vertici di Anpac e Up. Dubbi sulla promozione a manager e sui fondi della cassa integrazione

di / Milano

A Palazzo Chigi c'è voluta una notte di trattative per trovare l'accordo con l'Unione piloti e con l'Anpac. A Fiumicino, probabilmente, ci vorranno giorni e giorni di discussioni per convincere la base della bontà dell'intesa. Ieri, in una sala dell'hub romano dedicata al centro addestramento della vecchia Alitalia, c'è stato il primo esame: superato con riserva, dato il malcontento diffuso tra i circa 600 piloti riuniti in assemblea, mentre i vertici sindacali di Anpac e Up,

Fabio Berti e Massimo Notaro, illustravano i termini dell'accordo sottoscritto con la Cai. «Il clima tra noi non è proprio dei migliori - commentava Simone Massimi, comandante con 16 anni di anzianità - con questo contratto unico avremo meno giorni di ferie e di riposo, dovremo recarci al lavoro con i nostri mezzi. Insomma, ci sono stati tolti alcuni diritti, anche se qualcuno li ha definiti privilegi. Del resto, non c'erano alternative». Gli ha fatto eco un collega:

«C'è forte emotività, perché in questo momento si sta scaricando psicologicamente la tensione accumulata nei giorni scorsi. L'atmosfera non è quella di una festa, si esce da una situazione di pericolo». Il rischio, in particolare, è quello di perdere il posto di lavoro. «Qualche soluzione si troverà anche per quelli che finiranno tra gli esuberanti» si augurava Mosè Bumaguin, comandante di Boeing 767 e da 22 anni in Alitalia. «A mio avviso si può dirottare questa grande sorgente di professionalità verso altre compagnie, del resto la richie-

sta non manca». Diversi dubbi anche sui dettagli dell'intesa. Il primo motivo di contestazione, peraltro condiviso anche da altre organizzazioni sindacali (come la Uil e l'Ugl) è la dicotomia della struttura contrattuale tra i dirigenti comandanti e gli altri piloti che verrebbero inquadrati nel contratto unico di tutte le altre categorie: i piloti temono che le tutele siano riservate esclusivamente ai comandanti dirigenti. Ma c'è insoddisfazione anche tra gli stessi comandanti, perché si teme che manchi la co-

pertura economica alla cassa integrazione. In questo contesto si è fatta largo una proposta a tutela delle professionalità più alte: fare le liste di cassa integrazione in base a criteri di anzianità in modo da lasciare in servizio i piloti più anziani prossimi a maturare i requisiti della pensione. In pratica la cassa integrazione sarebbe a carico delle qualifiche più basse che coincidono con i piloti con minore anzianità di servizio. Resta la consolazione: «Va dato atto ai nostri rappresentanti sindacali che hanno tenuto forte per salvare i mille esuberanti».