

agevolazioni per chi assiste parenti con handicap gravi). Ragione sufficiente per far saltare la firma degli autonomi.

VOLARE?

Ora la situazione è completamente ribaltata. La presentazione dell'offerta di Cai, vincolata al via libera dell'Europa al prestito ponte del governo e «irrevocabile fino al 30 novembre» stando al comunicato del commissario Fantozzi, è monca. Senza la firma degli autonomi, che rappresentano circa il 60% dei lavoratori Alitalia, l'accordo è carta straccia. «Aspettiamo di vedere cosa succede» ha detto Antonio Divietri dell'Avia. Intanto per lunedì è stata convocata un'assemblea a Fiumicino per tutti i lavoratori. Da oggi, comunque, piloti e assistenti di volo hanno una forza contrattuale notevole. Al limite potrebbero anche rifiutarsi di firmare e far fallire il progetto Cai. Tempo per una nuova trattativa in teoria c'è. Il commissario straordinario ha assicurato una liquidità per un mese. Fino a Natale, poi, la compagnia può sopravvivere con prestiti. Anche per la licenza di volo non c'è nessun problema. La minaccia dell'Enac di sospenderla in assenza di offerta non ha più senso.

Berlusconi

Con Letta incontra Colaninno e predica il solito ottimismo

GUIDA

Alitalia, dunque, è viva. «Sono ottimista», ha detto ieri sera un raggiante Silvio Berlusconi. Che nel pomeriggio aveva chiamato Colaninno al telefono subito dopo la rottura da parte di Cai. «L'Italia avrà ancora una compagnia di bandiera» ha continuato il premier. Resta da vedere chi la guiderà. Per ora la Compagnia aerea italiana. Una società, si legge nel comunicato diramato subito dopo la presentazione dell'offerta, che raccoglie «oltre venti gruppi imprenditoriali, disposti ad investire oltre 1 miliardo di euro per ristrutturare e rilanciare il comparto aereo del Paese intorno ad Alitalia e Airone e definire i contenuti di un piano industriale ambizioso ma realistico». Che però potrebbe abortire sul nascere. «Chi pensa che la partita Alitalia si sia conclusa ieri sera sbaglia» ci dice una fonte sindacale. E forse è appena iniziato un nuovo capitolo. Neanche tanto breve. ♦

Ma sul futuro pesa l'incognita dei sindacati divisi

Confederali e Ugl firmano, mentre piloti e hostess si rifiutano di sottoscrivere l'accordo proposto da Cai. Le condizioni per ripartire non sono ancora definitive

LUIGINA VENTURELLI

MILANO
lventurelli@unita.it

Si armino di santa pazienza i futuri passeggeri della futura Alitalia. La compagnia aerea ha afferrato il salvagente del piano Fenice per galleggiare sulle acque della crisi, ma la ciambella potrebbe non bastare a superare le burrasche sindacali che l'attendono.

Dopo tanto penare, Colaninno e soci hanno presentato l'offerta vincolante per acquistare l'azienda, ormai non si possono più tirare indietro. Ma dovranno sudare parecchio per far funzionare una macchina i cui ingranaggi centrali promettono d'inzepparsi ad ogni spirar di vento. Piloti e assistenti di volo non hanno firmato la proposta della Cai, nemmeno nella tarda serata di ieri, quando l'operazione era comunque cosa fatta. Ed ora dispongono di un notevole potere ricattatorio: i piloti iscritti ad Anpav e Up sono 1.200 su un totale di 3mila, tra gli autonomi Sdl ha 1.650 iscritti, mentre Avia e Anpav contano rispettivamente 300 e 500 hostess e steward. Senza il loro consenso, in Alitalia non si alza in volo nemmeno un aereo.

I sindacati confederali sono torna-

ti nella serata a Palazzo Chigi per perfezionare la sottoscrizione dei contratti collettivi, ma la loro firma potrebbe non bastare ad assicurare alla compagnia serene relazioni industriali. «Un segno di responsabilità e coraggio» ha sottolineato il segretario della Uiltrasporti Giuseppe Caronia. «Spero che ci si torni sopra» ha abbozzato Franco Nasso della Filt Cgil, immaginando di ritrovarne prima o poi l'unità di tutte le rappresentanze, perché quanto siglato ieri «rientra nella traccia dell'intesa firmata qualche settimana fa».

Il più affidabile mediatore di cui Berlusconi dispone, il solito Gianni Letta, s'è anche preso il compito di dare interpretazione autentica a tutti i documenti, assumendosi la responsabilità di arbitrato in caso di controversie: più di questo - è il giudizio dei confederali e dell'Ugl - non si poteva fare.

Non stupisce, dunque, il tono indispettito del segretario della Filt Cisl Claudio Claudiani: «Domani può nascere la nuova Alitalia e non capisco chi non ha firmato. Pensa che ci sia spazio per giocare o per rilanci? No, questo spazio non c'è».

Evidentemente le sigle del personale di volo non la pensano così. Hanno ribadito la stroncatura di un

piano che comporterebbe «un deciso aggravio delle penalizzazioni in capo ai lavoratori sia in termini contrattuali che occupazionali, negando altresì ogni possibile prospettiva di lavoro alle migliaia di precari che operano nel settore». E hanno indetto per lunedì a Fiumicino un'assemblea informativa di tutti i lavoratori coinvolti.

Secondo il presidente dell'Anpac Fabio Berti «sono saltati i presupposti» dell'accordo trovato a Palazzo Chigi lo scorso settembre, in cui si faceva implicito riferimento al contratto di lavoro applicato all'Air One, per quanto non espressamente indicato nelle intese. Ieri invece sono apparsi «elementi estranei», che hanno peggiorato condizioni già «inesistenti in qualunque altra azienda», come criteri di discriminazione dei part-time e di esclusione dall'assunzione di madri che accudiscono figli minori e di dipendenti che assistono un familiare.

Il rifiuto

Le sigle autonome non cedono, lunedì assemblee a Fiumicino

Per il leader dell'Avia Giuseppe Divietri, addirittura, «i criteri di assunzione previsti da Cai producono mostri sociali», con una «discrezionalità assoluta» nelle scelte dell'azienda e con il sindacato relegato «al ruolo di notaio». Abbastanza da fare della nuova Alitalia «un'azienda arida, priva di etica e senza cuore».

«E ancora nulla - hanno sottolineato Anpac, Up, Sdl, Avia e Anpav in una nota unitaria - si è visto dal Ministero del Lavoro per le annunciate misure previdenziali orientate a favorire la gestione delle eccedenze di personale». ♦

La soluzione «lodo Letta» per i nuovi contratti

■ Ecco i punti del «lodo Letta» sul contratto di lavoro dei dipendenti per la nuova Alitalia, firmato da Filt Cgil, Fit Cisl, Uil trasporti e Ugl.

ESCLUSIONE DAL PROCESSO DI SELEZIONE

Cai potrà non assumere personale che nel periodo di fruizione degli ammortizzatori sociali maturi il diritto, sulla base del sistema vigente, ad un trattamento previdenziale».

CRITERI DI SELEZIONE PROFESSIONALE

Possesso di abilitazioni/certificazioni: verrà data priorità al possesso di specifici brevetti, abilitazioni, approvazioni, certificazioni, titoli di studio, attestati di specializzazione richiesti per utilizzo del personale nelle relative posizioni professionali. In particolare: per piloti e comandanti l'abilitazione alla condotta degli aeromobili operativi; per il perso-

nale navigante di cabina abilitazioni/certificazioni per gli aeromobili; per il personale di terra: per l'area manutenzioni il possesso delle certificazioni relative agli aeromobili operativi e delle abilitazioni/approvazioni/attestati di specializzazione necessarie allo svolgimento delle attività manutentive di Linea, Hangar, officine.

CONTRATTI A TERMINE

La Cai potrà procedere con assunzioni a tempo determinato, considerate le esigenze produttive correlate ai tempi di riqualificazione del personale collocato in Cigs/mobilità. ♦