



la protesta. Una rottura del fronte che fa gioco a molti. Il trozkista Marco Ferrando s'aggira con la giacca di velluto, il maglione scuro e il pantalone con l'orlo in fondo consumato. Può rispolverare un guardaroba e un frasario d'altri tempi, i suoi tempi: «Oggi è giorno di lotta, cerchiamo la sponda della Fiom: una rottura storica della mitologia corporativa». Caspita. La Fiom tace, ma la frase funziona: «Sono orgoglioso di essere qui, unico della sinistra», fa il leader del Partito comunista dei lavoratori, «parte la locomotiva, poi arriveranno le carrozze». Eccolo, il treno lanciato a bomba contro l'ingiustizia. «Insieme, come gli operai e gli studenti, l'altro giorno: siamo più vicini alla tradizione francese...». Ma più lontani dalla Francia, perché non si vola e la fila alla biglietteria si gonfia di ritardi e bestemmie. Il senatore Stefano Pedica è a pesca di consensi

**LA SORPRESA**

**Il trozkista Marco Ferrando in giacca di velluto si aggira tra i piloti e annuncia: «Cerchiamo la sponda della Fiom, una rottura storica della mitologia corporativa»**

per l'Italia dei valori. Il massimalismo di Pedica arringa: «Scioperiamo tutti i giorni, da oggi fino a maggio». Monta il coro: «Blocco, blocco». Fabio Berti, il sindacalista dei piloti da salotto tv, scuote la testa.

**Carlo Semeraro** è steward da vent'anni. Si presentò al colloquio d'assunzione con la giacca del cugino. Non è un privilegiato, anche questo dev'essere detto. Davanti c'è un uomo di 44 anni in difficoltà, «due figli, separato, l'unico reddito è il mio. Con il loro accordo il mio stipendio sarebbe sui mille e 700 euro». Fa l'elenco: «Dobbiamo rinunciare ad un terzo delle ferie, dieci giorni. Ci azzerano l'anzianità. Ci tagliano la paga del 40%. Mandano a casa gli stagionali, i criteri di esclusione sono disumani. Eppoi per fare lo steward un tempo serviva conoscere due lingue, e un titolo di studio adeguato. La Cai dice che va bene anche la terza media: degradano il nostro lavoro. Voi, che fareste?». La ricerca diretta di solidarietà è ripetuta, perfino "smodata": «I giornalisti non hanno mai fatto un giorno di precariato! Che farebbero, loro?» urla il capo dei Cub (i comitati di base). Un altro ci addita come «spie della digos». Quattro hostess ci guardano torve: «Oggi scriverete che siamo qui per prendere il sole. In fondo è lunedì, i parrucchieri sono chiusi». «Sono un eletto-

re del Pd deluso. Lo scriverai?», sfida Roberto Valenti, assistente di volo, «quello col sigaro», per tutti.

**Giusy Infante** è consulente della Value Team, azienda romana che fa affari con la Turkcell, la compagnia di telefonia mobile di Istanbul. È arrivata alle sette e mezzo a Fiumicino, emozionata, sono i primi viaggi di lavoro importanti. La commessa è grossa, prestigiosa. Va all'imbarco, ritardano il volo delle 10. Mezz'ora, poi ancora mezz'ora. Così fino alle 14. Poi l'annullano, «ce n'è un altro alle 21», la rassicurano, e intanto ci sono i bagagli da recuperare al cimitero delle valigie, tutte in fila come croci in un camposanto. Migliaia. Adesso Giusy è nel girone dei disperati, nella fila che cresce inesorabile e asfissia il Terminal C, quello delle partenze internazionali. La rabbia trova sfogo nei malcapitati allo sportello. Dennis: «Nessuno ci dice niente, è una vergogna». Paola: «Avevo quattro giorni di vacanza, dopo dieci mesi di lavoro: li passo a Fiumicino, mi viene l'ulcera». Anonimo: «La libertà di un individuo finisce dove comincia quella degli altri, chi lo disse?». Non certo quello col megafono. Come quasi tutti i voli in partenza dopo le 18, l'aereo di Giusy per Istanbul non è mai partito. ♦

**IL GOVERNO**

**Sacconi prende le misure: così la protesta è illegale**

«Convocheremo nella prossima settimana le parti sociali per l'annunciata consultazione sul disegno di legge delega sulla nuova disciplina del diritto di sciopero, che ha già avuto un primo esame da parte del consiglio dei ministri, per poi proporlo quanto prima al parlamento». Lo ha detto il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, secondo il quale quanto accaduto ieri nell'aeroporto di Fiumicino «ripropone l'esigenza di rafforzare la tutela degli utenti dei servizi pubblici, pur nel rispetto del diritto di sciopero ove questo si svolga in forme regolate».

Secondo Sacconi, «nessuna manifestazione sindacale, tanto più se condotta da minoranze poco rappresentative, può prendere in ostaggio un paese. La paralisi improvvisamente organizzata di aeroporti, stazioni ferroviarie, strade e autostrade è un atto illegale che deve essere solo rimosso e sanzionato». Il ministro del Lavoro sottolinea che le sanzioni amministrative «devono essere rese tutte effettive incaricandone i prefetti o l'agenzia delle entrate». ♦

# Alitalia si può vendere, ma il prestito è illegale

**La Commissione Europea vuole vigilare sulla cessione della compagnia a Cai. Il prestito ponte di 300 milioni deve essere rimborsato dalla vecchia Alitalia perché viola la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato.**

**ROBERTO ROSSI**

ROMA  
rossi@unita.it

Nella corsa verso la conquista di Alitalia, la Compagnia aerea italiana salta il primo ostacolo. Bruxelles, con una decisione discutibile e bizantina, ha dato un sostanziale via libera all'operazione. La Commissione Ue ha infatti definito illegittimo il prestito ponte da 300 milioni concesso dallo Stato lo scorso aprile, in quanto contrario alle regole del mercato, ma lo ha addebitato alla vecchia compagnia, la bad company nella mani del Commissario straordinario Augusto Fantozzi, liberando da questo fardello la società di Roberto Colaninno. Condizione questa indispensabile per la sopravvivenza della cordata Cai. L'unico paletto imposto dalla Commissione Ue, che dovrebbe decidere formalmente domani, è quello di una stretta sorveglianza da parte di un «monitoring trustee». Al quale sarà affidato il compito di verificare che l'intero procedimento di vendita si svolga a «condizioni di mercato».

Bruxelles ha motivato il suo via libera individuando una strana discontinuità tra la vecchia e la nuova compagnia. Il termine utilizzato è: «non c'è continuità economica». Ciò perché, spiega l'agenzia Radiocor, che ha anticipato la decisione, si tratta di «una vendita estesa» e a termine le attività Alitalia «saranno ripartite tra numerosi soggetti e organizzate in modo profondamente differente». Cai «è un consorzio di investitori privati diversi dagli attuali azionisti Alitalia», l'offerta Cai «è relativa a un perimetro di attivi ridotti in rapporto all'attuale dimensione» della compagnia (il cargo resta fuori, acquista metà degli aerei, utilizzerà solo una parte degli slot). Infine Cai rappresenterà al massimo il 69% della capacità della vecchia

compagnia per quanto concerne il traffico passeggeri per chilometro. Tale riduzione viene considerata da Bruxelles «ragionevole e proporzionata».

Anche nel piano industriale Cai ci sono, per la Commissione, cambiamenti evidenti; dal rinnovamento della flotta al numero delle ore di volo all'acquisizione di Airo-ne. Ciò significa che le condizioni operative «sono diverse». Infine i dipendenti: «Cai assumerà solo il personale indispensabile all'attività operativa, non ci sarà alcun trasferimento automatico dei contratti di lavoro tra Alitalia e Cai». Ecco perché «Cai non potrebbe essere considerata beneficiaria di un vantaggio concorrenziale creato dall'aiuto di Stato concesso preliminarmente all'Alitalia». Ecco la conclusione: «a condizione del rispetto di tutti gli impegni, nessuno degli acquirenti degli attivi Alitalia erediterà attraverso un processo di vendita aiuti di stato illegali e incompatibili che l'Italia deve vedersi rimborsati».

In sostanza e riassumendo, secondo Bruxelles, quella parte di Alitalia che Cai sta acquistando non avrebbe beneficiato dei soldi statali. Strano, verrebbe da dire, visto che quel denaro è stato utilizzato anche per pagare il carburante della vecchia compagnia o, ad esempio, per pagare gli stipendi dei 18mila lavoratori. E non tutti sono finiti nella bad company. Che ora si vedrà costretta a rimborsare il prestito. L'Italia, spiega la Commissione, «deve prendere tutte le misure necessarie per recuperare quei soldi «da chi ne ha beneficiato». E cioè l'Alitalia. La vecchia Alitalia, quella in liquidazione, amministrata da un commercialista di nomina governativa. L'Italia deve pretendere, al dunque, i soldi dallo Stato. Non da chi ha beneficiato della sopravvivenza della compagnia e dal mantenimento dei suoi beni e cioè Cai medesima.

Soluzione bizantina, si era detto. Forse no. Sarebbe meglio dire «italiana», visto che il testo è stato ideato dai tecnici del Commissario dei Trasporti, Antonio Tajani. ♦