



Protesta dei dipendenti della Windjet all'aeroporto Fontanarossa di Catania. FOTO ANSA

Alitalia: troppo rischioso salvare Wind Jet

● **Ragnetti: ci stiamo facendo carico dei disagi dei passeggeri**
 ● **Assemblee e proteste dei lavoratori**

LAURA MATTEUCCI
MILANO

Ferragosto amarissimo per i viaggiatori e i dipendenti Wind Jet. Attuato già da venerdì un presidio di protesta, i lavoratori si sono riuniti ieri a Catania, sede della compagnia aerea andata in tilt, in un'assemblea convocata dalle segreterie provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti per discutere della vertenza che mette in pericolo 800 posti di lavoro tra diretti (che sono 504, per l'esattezza) e indotto. Amarezza, delusione e soprattutto preoccupazione i sentimenti di piloti, hostess, steward, personale di terra e tecnici riuniti all'aeroporto siciliano. Per offrire uno sbocco ai lavoratori, Gaetano Mancini, presidente della Sac, società di gestione dello scalo di Catania, proporrà «di applicare agevolazioni a quelle compagnie aeree che, venendo a Catania, assumano il personale ex Wind Jet e utilizzino i lavoratori del suo indotto al prossimo cda della Sac, che si riunirà il 20 agosto». Già oggi, comunque, potrebbe emergere qualche novità dall'incontro convocato dal ministro Passera tra Alitalia, Wind Jet e le organizzazioni sindacali. Ma, se l'obiettivo di Passera è fare «l'estremo tentativo»

di verificare l'esistenza di margini per riaprire la trattativa tra le due compagnie, sembra davvero una missione impossibile. Netta, infatti, la posizione manifestata dalla società guidata da Roberto Colaninno e Andrea Ragnetti: «La vicenda Wind Jet ci ha delusi e amareggiati», dicono infatti, e Alitalia è stata costretta a rinunciare ad un accordo: «Se lo avessimo fatto, avremmo esposto la nostra compagnia a un rischio finanziario intollerabile per una azienda che attraversa un momento molto duro». Così scrive l'amministratore delegato Alitalia, Ragnetti, in una lettera ai dipendenti diffusa su intranet. «Dopo mesi di duro lavoro - continua - avremmo voluto chiudere la trattativa, accogliere Wind Jet nel gruppo Alitalia e così facendo assicurare la sopravvivenza della linea area siciliana. Purtroppo, i comportamenti di Wind Jet ci hanno costretto a rinunciare a un accordo per il quale ci eravamo impegnati a fondo». Ragnetti replica anche alle accuse di Wind Jet, secondo cui «c'erano tutte le condizioni per chiudere l'accordo», parlando di «provocazioni inqualificabili e assolutamente infondate dei nostri interlocutori».

SALVATAGGIO IMPROBABILE
Sull'incontro di oggi, comunque, puntano molto i sindacati e anche il presidente Enac, Vito Riggio, per trovare una soluzione al momento insperabile:

...
Oggi l'incontro voluto da Passera tra le parti Ottocento dipendenti in cerca di una soluzione

«Siccome i soldi per Wind Jet non si trovano il salvataggio lo vedo improbabile - dice Riggio - Ma lasciamolo dire al ministro Passera». I toni di Riggio sono molto preoccupati: «Qui non è solo questione di Wind Jet o di Alitalia - dichiara - Qui è l'intero sistema dell'aviazione italiana che è a rischio scomparsa, stretto dalla pressione competitiva che viene dalle compagnie low cost irlandesi e inglesi (che non pagano lo stesso volume di tasse che paghiamo in Italia) e dalle compagnie dei Paesi arabi che non pagano il petrolio. L'unica cosa da fare è migliorare l'efficienza dei servizi e cercare di essere rigorosi».

Anche sul fronte passeggeri la situazione resta complessa, nonostante l'impegno dell'Enac e di 5 compagnie a riproteggere i 3mila rimasti a terra con in mano un biglietto Wind Jet da qui ad ottobre. Ancora ieri, centinaia le persone in attesa di un volo alternativo, soprattutto a Catania e negli altri scali siciliani, ma anche a Roma, Milano e Pisa. Alitalia ricorda che i viaggiatori potranno acquistare fino al 31 agosto un biglietto (anche Air One) a tariffe fisse: 75 euro a tratta, per i collegamenti nazionali diretti; 150 euro per quelli internazionali da e per Barcellona; 250 euro per i collegamenti da e per Mosca e San Pietroburgo. Tariffe analoghe vengono applicate anche dalla altre compagnie chiamate alla riprotezione (Blue Panorama, Neos, Livingston e Meridiana), contro cui le associazioni dei consumatori annunciano ricorsi. Il Codacons sollecita la Procura a indagare per ipotesi di truffa nei confronti dei passeggeri e chiede al governo di emanare subito un decreto per eliminare dal costo del biglietto il 30% di tasse.

VIE DEL SUD

UN VIAGGIO TRA LEGALITÀ E LAVORO

DOMENICO PETROLO
d.petrolo@partitodemocratico.it

Il coraggio di chi vuole cambiare davvero

Il nostro viaggio attraverso le "vie del sud" si è concluso ieri sull'isola di Lampedusa. Forse il momento più forte del nostro viaggio, fermi sulle rocce guardando il mare, pensando e chiedendo scusa ai tanti migranti che in questi ultimi 20 anni sono morti nel mediterraneo cercando una vita migliore.

Un viaggio iniziato a Roma che ci ha portati ad attraversare il Sud, percorrendo più di 3mila km, incontrando persone speciali e vedendo posti di cui non immaginavamo l'esistenza.

Sono stati giorni ricchi di emozioni e di stimoli perché il Sud è questo. Abbiamo incontrato giovani intraprendenti che a un certo punto della loro vita hanno deciso di tornare a casa. Di provare a cambiare la propria terra, come Massimo Rocco, 35enne presidente della cooperativa "Le Terre di Don Pepe Diana" di Castel Volturno. Persone che non sono mai andate via come Peppe Pagano, tipo forte e solare di San Cipriano d'Aversa, che con decisione si è schierato dalla parte della legalità. Anima della Nco, acronimo che sta per nuova cucina organizzata, ristorante situato in un bene confiscato dove lavorano persone disabili che fino a poco tempo prima erano chiusi nelle case di cura o negli istituti. La camorra si può combattere anche a colpi di saponi. Mariangela Di Gangi, minuta ma tosta 27enne, che ha deciso di rimanere a combattere allo Zen2 di Palermo perché crede che «una battaglia vinta qui valga più di ogni vittoria». Tutti giovani che hanno intrapreso inventandosi qualcosa. Perché questo è il nuovo modo di rimanere o ritornare al Sud, innovando, creando lavoro ed opportunità, senza perdere la speranza. In un'epoca post-industriale, in cui la catena di montaggio non è l'unica possibilità, oggi più che mai il meridione può giocare le sue carte.

Siamo passati da Taranto e abbiamo "sentito con naso" cosa significhi

stare in una città in cui una raffineria ed un'acciaieria lavorino scaricando a tutto spiano in aria tossine di ogni natura. Nella difesa dell'Ilva da parte di Giulio, abitante del quartiere Tamburi con cancro alla gola dovuto all'inquinamento, abbiamo colto tutte le contraddizioni di un Sud senza libertà economica e quindi senza diritti, neanche quello alla salute. Nel rione Sanità di Napoli abbiamo incontrato Don Antonio Loffredo, uno di quei preti di cui non potremmo mai fare a meno. In alcune periferie delle nostre città sono gli unici punti di riferimento. Uomo forte e di spirito ha sostenuto i suoi ragazzi nella formazione di diverse cooperative che oggi producono degli utili, rendendo così possibile quello che a molti sembrava soltanto una prerogativa del nord.

In Calabria abbiamo scoperto il colore verde acido delle risaie di Terzerria, azienda agricola all'avanguardia che produce in modo ecosostenibile ed esporta in tutto il mondo. Poi siamo saliti sull'Aspromonte, emblema di questa regione. Un immenso paradiso naturale non valorizzato con ai piedi Comuni sciolti per infiltrazione mafiosa. In questi luoghi lo Stato si è arreso da tempo o forse non c'è mai stato.

Ecco, lo Stato, il grande assente di questo viaggio. Ma non lo Stato come è inteso dai politici in campagna elettorale o dai meridionali che chiacchierando al bar ne denunciano l'assenza, quasi a giustificare ogni accaduto. Lo Stato inteso come Istituzioni a sostegno, come sponda, come interlocutore credibile su cui contare in una parte d'Italia così difficile. Eppure quasi sempre nelle nostre chiacchierate era il convitato di pietra se non il nemico che dichiara guerra a chi ha voglia d'intraprendere. Diventando così un limite enorme per lo sviluppo ma anche per la lotta alla criminalità, perché come ci dice Peppe Pagano: «prima ancora di convincere le persone a non stare con la camorra, bisogna poterli convincere che stare con lo Stato conviene».

Questo è il Sud che abbiamo visto. Se è immediata l'impressione di una terra splendida, potenzialmente ricchissima ma che però non riesce a decollare, allo stesso modo è evidente che qualcosa di nuovo sta succedendo. L'alta scolarizzazione porta diversi giovani a non ritornare, ma chi ritorna porta con sé un bagaglio di idee e d'innovazione che inevitabilmente determineranno il cambiamento. Allo stesso modo chi non è andato via con gli anni ha acquisito una nuova coscienza civica.

Molte cose sono rimaste come 10 anni fa ma molte altre esperienze, ora positive e dinamiche, 10 anni fa non c'erano. Oggi c'è un diverso coraggio, una diversa consapevolezza, forse perché il momento è più difficile o forse perché abbiamo maggiori strumenti. La battaglia è lunga e difficile, ma noi non ci scoraggiamo, i semi del cambiamento stanno già cominciando a germogliare.

Auto blu, costano 1,2 mld all'anno

MARCO TEDESCHI
MILANO

Un piccolo «tesoretto» che potrebbe crescere ancora, se soltanto le amministrazioni pubbliche accelerassero la revisione della spesa sulle auto blu.

Dal 2009 al 2011, la riduzione del 16 per cento dei costi legati al parco macchine ha permesso allo Stato di risparmiare 280 milioni di euro all'anno su una spesa di oltre un miliardo. Troppo poco per far dire al ministro Filippo Patroni Griffi che l'obiettivo è stato raggiunto. «Si può e si deve fare di più». Nel 2013 bisogna dimezzare la spesa, ha auspicato il titolare della Funzione Pubblica commentando i risultati di un'analisi condotta per il ministero da Formez, il centro studi per l'ammodernamento della pubblica amministrazione. Dallo studio emerge come il 44 per cento de-

gli enti pubblici sia in ritardo nel processo di risanamento.

Il monitoraggio sulla spesa, la percorrenza media e il numero di autisti impiegati, ha rivelato che nel 2011 sono stati spesi 1,2 miliardi per le macchine di Stato (escluse targhe speciali, corpi di polizia e forze armate). Oltre il 73 per cento di questi soldi serve a coprire il costo del personale.

Rispetto al 2009, quando è stata avviata la razionalizzazione, il risparmio è di 280 milioni di euro per una riduzione del 16 per cento dei costi. Nello specifico, 11,9 per cento dei tagli arriva dalle amministrazioni centrali, il 16,8 per cento da quelle locali. Ma escludendo il costo del personale, la situazione si modifica: la spesa si riduce del 10,5 per cento, e la contrazione è in questo caso superiore per l'amministrazione centrale (-17) rispetto a quella locale (-9,5). «Mol-

te amministrazioni stanno affrontando con serietà il problema della riduzione dei costi del parco auto, ed in particolare delle auto blu (quelle assegnate a persone o comunque condotte da autisti, ndr) - ha detto Patroni Griffi - I risultati di questi due ultimi anni portano nelle casse dello Stato un piccolo tesoretto grazie all'impegno profuso in questi mesi». Ma non basta. «La riduzione sarebbe dovuta essere del venti per cento. Ci siamo fermati al 16, un risultato importante ma non è raggiunto l'obiettivo. Tanto più che per l'anno prossimo il target da conseguire è del cinquanta per cento. L'auto pubblica, salvo casi specifici e determinati, deve avere funzioni di servizio e non di rappresentanza. Proprio per questo proseguiremo il monitoraggio e le verifiche sulle amministrazioni che si sottraggono ai controlli e coloro che non rispettano le regole».